

cúbicos/segundo) y  $Q_5$  (1.167 metros cúbicos/segundo) y con recrecimiento a partir de 400 metros cúbicos/segundo.

Sin embargo esto no tiene importancia pues la EDAR está prevista para funcionar correctamente con el nivel 623,70 metros en el Duero que tanto sin recrecimiento como con él, corresponde a 2.200 metros cúbicos/segundo que es la avenida de cincuenta años.

En relación a la alegación del Ayuntamiento de Zamora, se ha puesto especial cuidado en conservar el conjunto de la aceña que queda intacta 100 metros aguas abajo de la central, junto con sus anejos.

Por lo que respecta a la aceña de Gijón y azudes de Cabañales, Olivares y Pinilla, una vez referidas las cotas de los azudes, de la EDAR y del aprovechamiento hidroeléctrico a la placa del puente de piedra se tiene: Pisones actual 619,28 metros; Pisones recreado 620,12 metros; Gijón 620,29 metros; Olivares 621,41 metros; Cabañales 622,21 metros; Pinilla 623,00 metros.

Olivares, Cabañales y Pinilla no resultan afectados en las condiciones normales de explotación ( $Q=200$  metros cúbicos/segundo), Gijón queda visible y su aceña, netamente por encima del nivel del agua.

En una hipotética restauración del azud y la aceña de Gijón no habría inconveniente en recrearlo 0,30 ó 0,040 metros pues no afectaría sensiblemente al aspecto del de Olivares.

En avenidas ya se ha visto que tanto recreando Pisones como sin recrearlo quedan inundados.

En la actualidad los azudes de Matarranas y Guerra están semidestruidos y no representan una restricción para el aprovechamiento hidroeléctrico.

Las alegaciones se originan por no haber tenido en cuenta desde el principio el plano de replanteo que se incluye en el anteproyecto y que sitúa con exactitud la obra en el terreno.

Se han utilizado cotas con orígenes diferentes como si tuvieran el mismo, lo que ha dado lugar a una apreciación errónea de las afecciones.

Una vez homogeneizadas las cotas se aprecia claramente que la única afección de alguna entidad es la elevación del nivel de 0,84 metros entre los azudes de los Pisones y de Gijón con caudales inferiores a 400 metros cúbicos/segundo.

En avenidas la afección disminuye al aumentar el caudal y hacia aguas arriba y por ejemplo para la avenida de cincuenta años (2.200 metros cúbicos/segundo) es de sólo 0,12 metros aguas arriba de los Pisones, de 0,12 metros aguas debajo de Gijón, de 0,07 metros aguas debajo de Olivares, de 0,04 metros aguas abajo del Cabañal y de 0,02 metros aguas debajo de la Pinilla. Aguas arriba de la Pinilla no hay afección para ningún caudal incluido el  $Q_{500}$ .

4. *Respuesta de La Consejería de Medio Ambiente y del Ayuntamiento de Zamora a la contestación dada por Disme-Hefryma a las alegaciones presentadas en información pública.*—1. Consejería de Medio Ambiente:

Parte de las actuaciones del proyecto se localizan en el LIC ES4170083 Riberas del Duero, propuesto por la Junta de Consejeros de 31 de agosto del 2000 para formar parte de la Red Natura 2000, al amparo de las Directivas 79/409/CEE y 92/43/CEE. A todos los efectos se considera que dicha zona es un área de sensibilidad ecológica conforme a lo estipulado en la Ley de Impacto Ambiental.

La protección como LIC deriva del gran valor ecológico de esta zona y en especial de su bosque de ribera situado en las orillas del río Duero. En vista de ello le comunicamos que cualquier actuación que suponga un incremento en el nivel de aguas, y dada la poca pendiente que posee el río, supondría un importante deterioro de la vegetación existente en la ribera. En vista de lo anterior se debería reparar el azud existente en la actualidad en el río, sin elevar su nivel, cambiando lo que figura en el proyecto para que no desaparezca la vegetación de ribera situada aguas arriba de la presa, objeto principal de la declaración del LIC. También se deberá prestar atención a la repercusión de la presa en la colonia de garzas existente aguas arriba, así como en una pesquera o cañal tradicional situado pocos metros aguas abajo y que con la actual definición del proyecto quedaría destruido.

## 2. Ayuntamiento de Zamora:

1. La calibración realizada para la ejecución del programa de cálculo HER-RAS se basa en la avenida de hace veintidós años (1979), con 2.205 metros cúbicos/segundo, parece inapropiada habida cuenta que en febrero y marzo de 2001 se han repetido avenidas de 2.800 metros cúbicos/segundo, que se ajustan más al actual cauce del río. La estructura del río, sus perfiles transversales y morfología del cauce cambian debido al depósito de arenas y gravas, formación de nuevas islas y defensa de márgenes, motivos todos que deben ser tenidos en cuenta dado que la superficie mojada del cauce

en estos momentos no mantiene relación alguna con la de hace veintidós años.

2. Analizando los 27 perfiles trazados desde San Román hasta el azud de Pinilla, 13 de ellos no son perpendiculares a la línea de corriente y por tanto sus mediciones son proyecciones que distorsionan las cotas de calado y terreno en ese punto.

3. Las cotas aportadas para cada uno de los azudes por el Ayuntamiento difieren en 0,2 metros, puede ser efecto de los diferentes puntos de nivelación tomados, pero sorprende la cota de coronación de San Román, hallada mediante un ajuste entre los datos que se tenían en el proyecto anterior y las nivelaciones hasta Pisones, restando una cantidad de desajuste según este nuevo informe. Es necesario tener una nivelación seria y concreta del santo de San Román, dado que marcará la cota inferior aguas abajo del azud de Pisones. El azud de Guerra no está destruido en un 80 por 100 como se puede ver sobre el terreno que sigue batiendo el agua como diferencia de cotas entre San Román y la parte superior del azud de Guerra, por tanto seguimos sin tener una altura de salto bruto correcta.

4. El estudio realizado de las diferentes alturas que alcanzará el calado del río sobre la coronación de los distintos azudes o infraestructuras, no define las zonas de inundación que provocaría el aumento de coronación, habida cuenta que la orilla derecha en el tramo que discurre desde Olivares hasta pasado Pisones es más tendida y con menor cota que la orilla izquierda, en el tramo comprendido entre Olivares y azud de Gijón en la margen derecha se ha construido el emisario de la EDAR y se pone en serio peligro de inundación este tramo, además de la entrada de agua del río Duero a la EDAR por las tapas de arqueta en avenidas inferiores a las calculadas para la ejecución de la EDAR, y que en el tramo comprendido entre el azud de Gijón en el Pisones se retendrá el máximo caudal de agua por el aumento de la coronación y anegará terrenos y caminos existentes y que no han sido tenidos en cuenta en a los nuevos estudios.

5. La cota de coronación del azud de Pisones con obra alcanza 620,12 mientras que la coronación del azud de Gijón es de 620,29 una diferencia de 0,17 metros, que prácticamente anularía dicho azud. Existe una afección de 0,84 metros con un caudal de 400 metros cúbicos/segundo que anegaría en la orilla derecha un espacio importante que no se ha tenido en cuenta.

6. Considerando el estudio como un cauce abierto con un régimen uniforme, debido a las laminaciones de agua que ejercen los distintos azudes en sus represas, resulta para este caso que el aumento de calado sobre el azud de Gijón provoca una mayor sección mojada de terrenos cercanos a la orilla.

7. El emisario de la EDAR de Zamora se proyecta y ejecuta para que evacue a escasos 500 metros. En caso de elevaciones de caudal por riada estacional impediría la salida del agua limpia al Duero, paralizaría la EDAR y causaría graves daños en los filtros bacteriológicos, demorando la puesta en marcha tarde meses.

8. La construcción de la casa de maquinas y el acceso de hormigón a la Isla no describe la existencia de una vegetación de ribera muy rápida, con alto valor ecológico.

9. Se adjunta a este informe la carta presentada por don José María Tejero del Río, como representante legal de la sociedad «Cañal de Guerra, Sociedad Anónima», que se encuentra aguas abajo del azud de los Pisones para evitar menoscabo u otro tipo de perjuicios.

**18599** *RESOLUCIÓN de 6 de septiembre de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Variante de La Estrada. CN-640. Vegadeo al puerto de Villagarcía de Arosa, puntos kilométricos 202 al 205. Tramo: La Estrada (Pontevedra)», de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, por lo 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.

El presente estudio informativo tiene como antecedente otro que ya fue sometido a procedimiento de evaluación de impacto ambiental que culminó con la declaración de impacto ambiental hecha pública por Resolución de 28 de mayo de 1992, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» del 22 de junio de 1992.

Este estudio informativo y la correspondiente declaración seleccionaban a la denominada alternativa 4, como la que debía desarrollar el proyecto de construcción.

Posteriormente, principalmente por motivos urbanísticos, la Dirección General de Carreteras planteó otra alternativa distinta a la seleccionada y que tampoco se correspondía con ninguna de las incluidas en el estudio informativo inicial.

Por ello, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consideró oportuno que esta nueva alternativa fuera sometida a procedimiento de impacto ambiental, debiendo realizarse un nuevo estudio de impacto ambiental que comparase las dos alternativas para que una vez sometido a información pública, obtuviese la preceptiva declaración de impacto ambiental, dando por válido el proceso de consultas previas llevado a cabo en el anterior procedimiento.

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 el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 4 de abril de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha de 1 de marzo de 2002, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, 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 Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 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 estudio informativo «Variante de la Estrada. CN-640. Vegadeo al puerto de Villagarcía de Arosa punto kilométrico 202 al 205. Tramo: La Estrada (Pontevedra)».

### Declaración de impacto ambiental

Considerando el análisis comparativo de las dos alternativas planteadas, cuyas conclusiones se reflejan en el anexo III de esta declaración, se deduce que la alternativa 2, desde el punto de vista ambiental, es sustancialmente mejor que la alternativa 1. Dicha alternativa 1 fue considerada, en su momento, ambientalmente viable, como se ha expuesto anteriormente, según Resolución de 28 de mayo de 1992.

Por lo tanto, se considera asimismo ambientalmente viable la alternativa 2, siempre y cuando en el desarrollo del proyecto se cumpla lo establecido en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a esta declaración, así como las siguientes condiciones:

#### 1. Adecuación ambiental del trazado

Con carácter general el trazado se ajustará de manera que se minimicen las afecciones a las viviendas y edificaciones existentes, por lo tanto, con este fin, se deberá proceder a la actualización del inventario de viviendas.

Asimismo, con carácter general, se minimizarán las afecciones a las formaciones boscosas presentes en la zona.

En concreto, a la altura del punto kilométrico 17+350 se evitará la afección al conjunto de robles, de cierto porte, existente en el extremo del prado.

En el punto kilométrico 17+500, aproximadamente, el trazado se desplazará de manera que se desarrolle por los límites del bosque, en lugar de por el centro, aproximándose lo más posible al camino.

Aproximadamente en el punto kilométrico 3+200 el trazado, tanto en el tronco como en los ramales del enlace, se ajustará de manera que se minimice la afección a las edificaciones existentes.

En el enlace 3, a la altura del punto kilométrico 7+510, existe una pinacea de una gran envergadura y madurez, que se puede ver afectada directamente por las obras. Por lo tanto, conforme se indica en el estudio de impacto ambiental, dado que su mantenimiento se considera indispensable, se realizarán las actuaciones necesarias encaminadas a conseguir el citado objetivo, debiéndose además proteger el tronco temporalmente mediante una malla o estructura de madera.

#### 2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y vehículos a todas las parcelas. Se prestará especial atención a las intersecciones de la nueva vía con caminos, muy abundantes en la zona, asegurando su continuidad.

Asimismo, durante la construcción y explotación de la variante, se asegurará el acceso, al nivel actual como mínimo, a la carretera C-541 a Santiago de Compostela así como la continuidad del resto de las carreteras locales.

Por último, se protegerán y restituirán las acequias y canales que resulten afectados y formen la red de riegos de la zona.

#### 3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces, se establecerán, en coordinación con Aguas de Galicia, las siguientes medidas:

Las estructuras proyectadas sobre el río Liñares, así como en los arroyos y barrancos afectados (Barranco de Puente Nuevo y Regueiro del Vilar), se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico. El diseño de la estructura de los puentes se realizará de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce. Se respetarán igualmente los cauces y servidumbres que acompañan a los arroyos y barrancos.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesario la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Se garantizará la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes.

En ningún caso se verterán materiales (aceites, carburantes, restos de hormigonado, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua.

Los vertidos se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable, lo que deberá ser recogido en el proyecto de construcción.

Se estudiarán con detalle la localización y funcionamiento de los posibles acuíferos de las inmediaciones del trazado adoptándose las medidas oportunas para asegurar el mantenimiento de los flujos de recarga y de la calidad de sus aguas.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial del río Liñares, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar que los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra o los que pudieran originarse por accidente durante la explotación, no puedan afectar a la red de drenaje natural ni a los acuíferos. Para ello, el programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también los puntos de control de la calidad del agua, aguas arriba y abajo de determinados tramos de obra.

#### 4. *Prevención del ruido*

Aunque el trazado elegido mejora sustancialmente las condiciones de la alternativa inicialmente adoptada, ya que se aleja aún más del casco urbano, el proyecto de construcción incluirá un estudio de los niveles sonoros y definirá las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente aquellos puntos donde existan edificaciones próximas al trazado y, en especial en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 1+300 a 1+500.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección.

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

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

##### Zonas residenciales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

##### Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

##### Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).  
Leq (de veintitrés a siete 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, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural 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.

Por último, se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares, estableciéndose en todos ellos la condición de «área de cautela» para el punto de localización, en la que deberá extremarse la vigilancia arqueológica del movimiento de tierras y los hipotéticos desmontes.

#### 6. *Localización de canteras, zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares*

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras de la zona que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración.

La ubicación de los vertederos, destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, no se podrá 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.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado. Se pondrá especial atención en no verter materiales a los cauces de los arroyos y vaguadas atravesadas por el tramo de la

carretera, en especial en el Barranco del Puente Nuevo y en las márgenes del río Liñares.

En cualquier caso, el vertido del exceso de tierras que se pudiera producir en la construcción de la carretera, se realizará atendiendo a la legislación vigente, tanto estatal como autonómica.

Las superficies de los huecos de extracción, se someterán a una adecuación morfológica y a una restauración ambiental, para lo cual se redactará un proyecto de restauración específico.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsibles 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*

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la variante y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán sus accesos.

Pasos para fauna. Se construirán pasos específicos para fauna en aquellas zonas donde se ha detectado su presencia o donde el trazado de la nueva variante interfiera con los corredores utilizados por estos en sus desplazamientos.

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, sus dimensiones serán tales que permitan la entrada de luz en toda su longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones de protección.

Adecuación de cerramientos. Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

Limitaciones temporales. No se ejecutarán labores de corta de árboles de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación, y especialmente en las inmediaciones del río Liñares y Regueiro del Vilar, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Para tal fin, antes del comienzo del desbroce, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente en las inmediaciones de los ríos, arroyos y barrancos interceptados por la traza, en concreto se evitará la afección al espacio catalogado como «Carballeira», futuro Parque Natural», a la altura del tramo entre punto kilométrico 1+000 y 2+000, así como a la pinacea existente a la altura del punto kilométrico 7+510 ya mencionada en la condición 1 de esta declaración.

Se realizará un inventario florístico de la zona determinando las zonas con presencia de comunidades vegetales singulares, que servirá de patrón de referencia para el posterior seguimiento. En cualquier caso se evitará

la afección a estas zonas, para lo cual se jalonarán, garantizando que no se vean afectadas por movimientos de maquinaria o afecciones no previstas.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

#### 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, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales. En este sentido, el informe deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental, donde se detallan, respecto a las superficies a restaurar las siguientes cuestiones:

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, de modo que sea posible su revegetación, que vendrá determinada por la plantación de especies arbóreas, arbustivas, de matorral y herbáceas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

En las zonas llanas se introducirá vegetación autóctona que se podrá plantar a voleo en el caso de herbáceas o matorrales y con apertura de hoyos y plantación para especies arbóreas y arbustivas. En la restauración de los parques de maquinaria, caminos, antiguos trazados y otros elementos auxiliares, se procederá a descompactar el terreno, retirando el asfalto cuando sea necesario, para posteriormente proceder a la revegetación con especies autóctonas, una vez extendida la capa de tierra vegetal. Las zonas de ribera se limpiarán de escombros y, como mínimo se repondrán los pies arbóreos que se vean afectados, aún cuando sería aconsejable que se llevara a cabo la plantación de más pies arbóreos y arbustivos, junto con matorral y herbáceas, en las zonas que se vean afectadas por el trazado de la variante. En las salidas de los drenajes se plantarán especies arbustivas y matorrales que eviten la erosión, del mismo modo, se revegetarán las bocas y los pasos subterráneos de fauna, de forma que faciliten el tránsito de animales por los mismos.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 metros para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras 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 establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

#### 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.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos 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 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 contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

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

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 realmente ejecutadas, a que se refiere la situación 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 cantera, zonas de préstamo y/o vertederos, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, 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 de Carretera remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y justificación, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y de la 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 previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Estudio de Fauna y Flora y 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 las 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. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 6 de septiembre de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

## ANEXO I

## Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

## Respuestas recibidas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Ordenación del Territorio y Calidad Ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia .....	—
Diputación Provincial de Pontevedra .....	X
Ayuntamiento de La Estrada .....	—
Grupo ERVA .....	—
Asociación Naturalista Bajo Miño .....	—
ADEGA. Asociación para la Defensa Ecológica de Galicia .....	—

Los aspectos más significativos mencionados en las respuestas son:

La Diputación Provincial de Pontevedra, recomienda que las obras de fábrica sobre los cursos de agua, así como las obras de acompañamiento deberán quedar incardinadas en el paisaje, de tal manera que no impacten en el conjunto agrícola-forestal de modo agresivo.

Asimismo, considera que deberían recogerse las manifestaciones que el Ayuntamiento de esa localidad pudiera formular en sesiones del Pleno de dicha Institución.

## ANEXO II

## Descripción del proyecto

Se denomina alternativa 1 a la alternativa seleccionada en el primer estudio informativo (alternativa E-4), la alternativa 2 corresponde a la opción de nuevo trazado que surge como consecuencia de las necesidades originadas con posterioridad a la aprobación del citado estudio informativo.

El objetivo del proyecto es la supresión de la travesía actual de A Estrada, con la N-640 de Vegadeo a Puerto de Villagarcía de Arosa, en la provincia de Pontevedra.

Ambas conexiones, inicial y final, con la N-640, se resuelven por medio de enlaces. Asimismo, se dispone un enlace intermedio en la conexión con la actual C-541 a Santiago de Compostela.

Además se eliminan distintas intersecciones actuales con carreteras de carácter local u otras vías secundarias, mediante obras de paso a distinto nivel, generalmente inferiores.

## Alternativa 1:

Esta opción de trazado, como ya se ha comentado, es la denominada alternativa E-4 en el estudio informativo inicial, seleccionada por éste como opción más favorable. El expediente de información pública de dicho estudio fue aprobado por Resolución Ministerial de 29 de septiembre de 1992.

Esta alternativa se inicia en la carretera N-640, al oeste de A Estrada, en las proximidades del pequeño núcleo del Río Dos Sapos. Discurre hacia el noroeste, bordeando A Estrada por el norte. A partir de Alguiones desciende hacia el sureste hasta conectar de nuevo con la N-640, al norte del núcleo de Bolos.

Sus características principales son:

Longitud: 5,48 km.  
Ancho de la calzada: 10 m.  
Velocidad específica: 80 km/h.  
Radio mínimo en planta: 250 m.  
Parámetro mínimo en alzado: 2.500.  
Rampa máxima: 6 por 100.

## Alternativa 2:

Esta nueva opción de trazado, surgida como respuesta ante problemas urbanísticos fundamentalmente, se inicia en la N-640, al oeste de A Estrada, en las proximidades del núcleo de Brea (Alto da Cruz).

Discurre de forma más o menos paralela a la alternativa 1, por la parte exterior si se toma el núcleo de A Estrada como centro de referencia. A la altura del núcleo de Alguiones, que sobrepasa por el norte, discurre hacia el este hasta conectar con la N-640 a la altura de Cruja. Atraviesa la carretera actual del núcleo de Aldea Grande. Se suprime con ello una curva pronunciada entre estos dos núcleos mencionados.

Esta solución tiene una longitud total de 8.510 metros, con una sección transversal 7/10. Las alineaciones en planta y alzado cumplen las exigencias de una vía que está proyectada por una velocidad específica de 100 km/h.

Otras características principales son:

Calzada: 7 m.  
Arcenes (2x1.50 m.): 3 m.  
Radio máximo: 2.000 m.  
Radio mínimo: 600 m.  
Rampa máxima: 6,2 por 100.  
Rampa mínima: 0,4 por 100.  
Vías lentas: Punto kilométrico 0+000-enlace con C-541.  
Enlaces (3): Inicio de la variante cruce con la C-541 final de la variante.  
Zonas de descanso (2): Puntos kilométricos 4+240-4+240 (O-E) puntos kilométricos 6+950-7+050 (E-O).  
Taludes: Desmonte 1 H/3,5V-terraplén: 1,5 H/1V.

## ANEXO III

## Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental se plantea como complementario al ya realizado en el primer estudio informativo.

La metodología utilizada es la común en este tipo de estudios, pero dado que existe un estudio anterior se ha obviado volver a profundizar en las mismas cuestiones, ya que la franja estudiada en su momento es lo suficientemente ancha, en la mayor parte de los casos, como para que

las variaciones de trazado posteriormente realizadas, queden incluidas en dicha franja.

La zona donde se desarrolla el proyecto se corresponde con la subregión fitoclimática Atlántico-Europea, siendo las precipitaciones del orden de 1.810 milímetros anuales, distribuidos de forma heterogénea, que si bien no llega a producir sequía en el período estival se observa un claro descenso de las precipitaciones durante los meses de verano. Es muy escasa la presencia de nieve y las temperaturas medias anuales son mayores de 11,5 grados centígrados.

Con referencia a los suelos, las condiciones pluviométricas, de elevado volumen, potencian los procesos erosivos de escorrentía superficial.

El área estudiada tiene unos cursos de agua cortos y poco caudalosos, siendo el río Liñares el único notable ya que es el portador directo de las cuencas hacia el río Ulla.

La zona objeto de estudio compone un típico ejemplo del modelo de paisaje denominado «bocage» o en mosaico, donde pueden distinguirse varios tipos o zonas diferenciadas de formaciones vegetales, tales como carballeiras, vegetación ripícola, pinos y eucaliptos, pinos y frondosas y vegetación de degradación.

El sistema de poblamiento se caracteriza por una estructura dispersa de asentamiento, a excepción de la capital municipal, La Estrada, que forma el único núcleo de población de carácter concentrado de relativa importancia.

Los usos del territorio están directamente enfocados hacia la producción ganadera, especialmente el ganado bovino. Las tierras labradas se dedican a prados y a los productos hortícolas en menor medida, sobre todo en las tierras más bajas cercanas a las viviendas rurales. El monte bajo es el que se dedica al aprovechamiento ganadero, en forma de pastizal. Las actividades forestales tienen en el municipio una gran importancia.

En el sector secundario destaca como actividad la industria de la madera y la construcción, constatándose la existencia de varios polígonos industriales. Por último, el sector servicio se localiza en la capital municipal.

Conclusiones del análisis comparativo de las dos alternativas:

La actual carretera N-640, con alta densidad de poblamiento y actividad comercial, cuya travesía no es evitada por la alternativa 1 provocando dificultades de circulación y seguridad vial.

En la zona se encuentra un bosque de robledal («quercus robur») autóctono de gran madurez, buen estado de conservación y alta singularidad, catalogado como Futuro Parque Natural, y con gran interés cultural y recreativo añadido al valor ecológico. La alternativa 1 invade el espacio de manera irreversible.

Afección al cauce y entorno denominado Barranco de Puente Nuevo, debida al trazado de la alternativa 1. La número 2 lo evita.

Proximidad a centro educativo. Ambas alternativas discurren a similar distancia del colegio, estando separadas del mismo por masas boscosas de pinar.

Impacto directo a propiedades y viviendas, debido al trazado de la solución número 1. Es necesario precisar que algunas de las edificaciones afectadas por esta alternativa no estaban construidas en el momento de redactar el primer estudio informativo de este proyecto.

Afección a edificaciones también debida a la solución original número 1. La alternativa 2 discurre más alejada respecto a los núcleos y áreas de mayor poblamiento.

Cruce del río Liñares. Impacto causado por la alternativa 2 sobre el cauce y las formaciones de ribera (bosque de galería) que el río mantiene en sus márgenes. Cabe decir que el diseño del viaducto proyectado reduce la afección a niveles aceptables al retirarse los apoyos de esta estructura respecto de los bordes del cauce.

Impacto, por invasión, de una formación de robledal de cierta densidad y monoespecificidad, debida al trazado de la solución número 1. Afección irreversible.

Impacto directo sobre el nuevo Tanatorio de A Estrada, no presente cuando se redactó el estudio informativo que seleccionaba como más apropiada la solución número 1. (denominada en su momento «alternativa 4»). Esta afección, por sí sola, obligaría a un cambio de trazado en este último tramo.

La mejora de trazado de la carretera, propuesta en la solución número 2, y no contemplado en la solución número 1, que además de acuerdo con la Orden de Estudio, debe adaptarse a la velocidad de 100 km/h. y limitación de accesos, hace muy difícil, sino imposible el enlace con la carretera C-541 Santiago-La Estrada, debido a la topografía y edificaciones existentes. Así como la solución 2 evita el tramo de la travesía de Lagartones.

Afección genérica referida al nuevo planeamiento urbano de A Estrada. La alternativa 1 limita en mayor medida el futuro crecimiento de la población y su área de influencia, debido a sus afecciones y al nuevo límite de edificación que establece la Ley y Reglamento de Carreteras.

El trazado geométrico de la solución original se planteó para una velocidad de proyecto de 80 km/h., mientras que el trazado de la nueva alternativa propuesta se ha diseñado para una velocidad de 100 km/h. Esta variación confiere una mayor fluidez al tráfico, que es uno de los objetivos principales de este proyecto.

Este diseño de la alternativa 2 obliga a aumentar la franja de ocupación total del vial, aunque el terreno por el que discurre no plantea problemas en ese sentido. Por ejemplo, la visualización de la infraestructura será menor que en el caso de la alternativa 1.

## ANEXO IV

### Información pública del estudio de impacto ambiental

Se han presentado un total de 24 alegaciones, de las cuales dos pertenecen a organismos oficiales, seis a empresas u otras organizaciones y 16 a particulares. A continuación se resume el contenido ambiental de dichas alegaciones:

La Diputación Provincial de Pontevedra informa favorablemente del proyecto.

El Ayuntamiento de La Estrada solicita la reducción de la línea límite de edificación a 50 metros en lugar de los 100 metros establecidos inicialmente en el proyecto.

Asimismo, realiza una serie de apreciaciones y consideraciones sobre la necesidad de dar continuidad a determinados caminos, conexiones entre la variante y algunas de las carreteras existentes, así como deficiencias de la cartografía en relación con viviendas de reciente construcción o que ya tienen la licencia en tramitación.

El resto de alegaciones tanto de empresas como de particulares hacen referencia a aspectos relativos a enlaces, afección a edificaciones, reposición de caminos y accesos, servicios afectados (pozos de agua, conducciones, presas de riego, depuradoras, etc.), expropiaciones, etc.

# MINISTERIO DE ECONOMÍA

**18600** *RESOLUCIÓN de 10 de septiembre de 2002, de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, por la que se hacen públicos los resultados de la subastas correspondientes a las emisiones del mes de septiembre de Bonos y Obligaciones del Estado.*

La Orden del Ministerio de Economía ECO/126/2002, de 24 de enero, de aplicación a la Deuda del Estado que se emita durante 2002 y enero de 2003, establece, en su apartado 5.4.8.3.b), la preceptiva publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de los resultados de las subastas mediante Resolución de esta Dirección General.

Convocadas las subastas correspondientes a las emisiones del mes de septiembre de 2002, de Bonos y Obligaciones del Estado a cinco, diez y treinta años por Resolución de la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, de 14 de agosto de 2002, y, una vez resueltas, es necesario hacer público los resultados.

En consecuencia, esta Dirección General del Tesoro y Política Financiera hace públicos los resultados de las subastas de Bonos y Obligaciones del Estado celebradas los días 4 y 5 de septiembre de 2002:

1. Bonos del Estado a cinco años al 4,25 por 100, vencimiento el 31 de octubre de 2007:

a) Importes nominales solicitados y adjudicados:

Importe nominal solicitado: 5.408,429 millones de euros.  
Importe nominal adjudicado: 3.076,429 millones de euros.

b) Precios, cupón corrido y rendimiento interno:

Precio mínimo aceptado (excupón): 100,54 por 100.  
Precio mínimo ponderado (excupón): 100,576 por 100.

Importe del cupón corrido: Se emite sin cupón corrido, al no haberse iniciado el período de devengo del primer cupón.

Rendimiento interno correspondiente al precio mínimo: 4,002 por 100.  
Rendimiento interno correspondiente al precio medio ponderado: 3,994 por 100.