planteados durante la tramitación del proyecto, planificación y coordinación entre la dirección de obra y la dirección ambiental.

Controles sobre el medio marino: granulometría de los materiales, barreras de geotextil, perfiles batimétricos, seguimiento fotográfico de la evolución de la pluma de turbidez y calidad del agua mediante muestreo semanal de los parámetros relacionados con la turbidez, el oxígeno disuelto y los metales pesados.

Controles sobre el medio terrestre: nivel de ruidos, partículas en suspensión, horarios y flujo de camiones, gestión de residuos, limpieza general de la obra y vías de acceso.

Así pues, el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto «Remodelación de la Playa de Poniente de Águilas (Murcia)» ha analizado el medio físico, biológico y el socioeconómico, contemplando todos los factores que potencialmente pueden verse afectados por la ejecución del proyecto. En general, puede concluirse que los previsibles impactos ambientales han sido convenientemente identificados, con medidas correctoras concretas que los mitigan.

A través del Condicionado de la presente Declaración se establecen las prescripciones oportunas para que el proyecto pueda considerarse ambientalmente viable.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

Durante el período de Información Pública no se produjo ninguna alegación. Los informes remitidos corresponden a los organismos consultados por de la Dirección General de Costas en la Información Oficial, cuya relación figura en el texto de la presente declaración de impacto ambiental.

Informes recibidos:

Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente.

Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio.

Excelentísimo Ayuntamiento de Águilas.

A continuación, se resumen los aspectos ambientales contenidos en los citados informes:

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente de la Región de Murcia, por una parte indica que la zona del litoral donde se pretende llevar a cabo la actuación está catalogada en el Decreto n.º 7/1993, de 26 de marzo, sobre medidas para la protección de ecosistemas en aguas interiores como «área de sensibilidad ecológica alta» y también se localiza en el ámbito del LIC «Franja litoral sumergida de la Región de Murcia». Por otra parte, concluye que el estudio de impacto ambiental analiza los aspectos ambientales destacados e incluye una serie de medidas correctoras, entre las que destaca, por ser absolutamente necesaria, la utilización de barreras de geotextil en todo el perímetro de la actuación. Por último señala que debe incorporarse un programa de vigilancia ambiental que contenga el cronograma de las actuaciones, la localización de las estaciones de muestreo y los parámetros a estudiar, así como el seguimiento de la pradera de Posidonia.

La Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, emite un informe en el que tras señalar algunos aspectos formales relativos a la documentación que deben sustituirse, informa favorablemente el proyecto por cuanto prestan un servicio conveniente para el uso y disfrute del dominio público marítimo-terrestre y no implican un riesgo claro de alteración del medio físico o hidrológico del área donde se ubica.

El Ayuntamiento de Águilas remite la certificación del acuerdo adoptado por la Comisión de Gobierno en sesión ordinaria por el que se informa favorablemente el proyecto.

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.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acceso Terrestre a la Ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Prioriño», se encuentra comprendido en el apartado a) del grupo 6 del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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 30 de septiembre de 2002, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la citada memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 22 de enero de 2003, 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 de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 22 de mayo de 2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 18 de septiembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Con fecha 28 de abril de 2003, la Comisión Europea remite al Sr. Embajador del Reino de España escrito exponiendo la necesidad de realizar un estudio sobre los impactos acumulativos, sinérgicos y complementarios que pudieran existir entre la construcción de las carreteras de acceso y las infraestructuras portuarias.

Por resolución de fecha 13 de mayo de 2003, la Dirección General de Carreteras ordena la redacción de un «Estudio de Evaluación de los Impactos Ambientales Acumulados, Sinérgicos y Complementarios de la Ampliación del Puerto de Ferrol y su Acceso por Carretera».

Los aspectos más destacados del estudio referido anteriormente se recogen en el anexo V.

La Dirección General de Carreteras sometió el «Estudio de Evaluación de los Impactos Ambientales Acumulados, Sinérgicos y Complementarios de la Ampliación del Puerto de Ferrol y su Acceso por Carretera» al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 15 de julio de 2003.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo VI.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el artículo 9.4.e) del Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de este Ministerio de fecha 6 de noviembre de 2003, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Acceso Terrestre a la Ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Prioriño».

22051

RESOLUCIÓN de 6 de noviembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «acceso terrestre a la ampliación del puerto de Ferrol en Cabo Prioriño», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

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

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo realiza un análisis multicriterio para la selección de la alternativa más adecuada, valorando conjuntamente los aspectos siguientes: económico, ambiental, de planeamiento urbano, de trazado, de tráfico, de geología y geotecnia, y de compatibilidad con otras infraestructuras, obteniendo la mejor valoración la Alternativa A del Corredor Norte, aunque ésta no es la alternativa mejor valorada ambientalmente según el estudio de impacto ambiental.

Sin embargo, es de señalar que tras el análisis de la documentación y de las características de la zona del proyecto, se ha podido comprobar que la construcción de la Alternativa A del Corredor Norte no generaría afecciones medioambientales de carácter grave. Además, es significativo tener en cuenta que las otras alternativas consideradas, el denominado Corredor Central, implican la conexión de la ampliación del puerto con las actuales instalaciones del puerto de Ferrol en la ensenada de La Malata, lo que conllevaría que el tráfico generado por la ampliación se canalizaría por la actual vía de acceso al puerto, con lo que el tráfico en esta vía, que discurre por una zona periurbana considerablemente poblada, se incrementaría en gran medida, generando un significativo aumento de las perturbaciones generadas por el tráfico de vehículos, circunstancia que no se ha considerado en la valoración de impactos del estudio de impacto ambiental, por lo que la diferencia en la valoración ambiental de los corredores Norte y Central sería menor.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la Alternativa A del Corredor Norte propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Adecuación ambiental del trazado.*—El trazado de la alternativa seleccionada, tal y como viene definida en el estudio informativo sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes aspectos:

1.1 Con objeto de no afectar a la Braña de Mouga de Abaixo, el trazado se alejará de la misma, desplazándolo hacia el sureste entre los pp.kk. 6+300 y 6+600, de forma que no se altere este área de vegetación de especial interés.

1.2 Para evitar la afección a la Braña de Tabeada (pp.kk. 11+900 y 12+100), se desplazará el trazado de la carretera hacia el suroeste, de forma que no se altere a este área de vegetación de especial interés.

1.3 Se evitará la afección, por cualquier actividad de obra, al bosque caducifolio existente junto al Regato de Fonteira, para lo cual se desplazará en trazado ligeramente hacia el norte a la altura de los pp.kk. 13+600 a 13+900.

1.4 Se estudiará de forma pormenorizada el ajuste de la rasante de la vía, al objeto de minimizar los movimientos de tierras y con ello el volumen de materiales sobrantes destinados a vertedero.

2. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial.*

2.1 Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

2.2 Se repondrán todos los caminos rurales. La sección de los caminos se ajustará de acuerdo con las necesidades de tránsito de maquinaria agrícola. Se garantizará la funcionalidad de los caminos que conectan con Cabo Prioriño Chico y el emplazamiento de la batería costera situada en sus inmediaciones.

Concretamente se diseñarán en el proyecto de construcción los caminos de enlace y las estructuras de paso para la adecuada reposición de los caminos y carreteras interceptados por la traza en los pp.kk. 1+950, 2+400, 2+500, 4+150, 4+450, 6+050, 6+500, 8+600, 9+600, 10+700, 10+800, 11+400, 11+600, 11+800, 12+000, 12+270, 12+500, 12+600, 13+200, 13+570, 13+830 y 14+560.

2.3 Se estudiarán y proyectarán los caminos de servicio paralelos a la vía rápida que sean necesarios para asegurar el acceso a todas las fincas.

2.4 Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y las carreteras actualmente en servicio, entre las que destacan las carreteras CP-3607, CP-3602 y C-646.

2.5 Además, se garantizará durante la construcción y explotación de la nueva carretera la continuidad del funcionamiento de los servicios interceptados (red de saneamiento, red de abastecimiento, líneas eléctricas, líneas telefónicas, etc.).

Tanto la reposición de estos servicios, como la reposición de los caminos interceptados, se coordinarán con los responsables de su explotación y con los ayuntamientos afectados, con el fin de optimizar el número de pasos y minimizar la longitud de los recorridos y de las ocupaciones de dichas reposiciones.

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—Para preservar la calidad de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, si es posible en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

3.2 El diseño de los viaductos sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 5 de protección de la vegetación de ribera. Las pilas se colocarán siempre fuera de los cauces.

3.3 Con objeto de reducir la longitud de las dos obras de paso previstas sobre el cauce del Regato de Fonteira, situadas en los pp.kk. 13+700 y 14+250, deberán definirse dichos pasos en el proyecto de construcción con una disposición menos oblicua al eje de la vía, siempre y cuando el organismo autónomo Aguas de Galicia, autorice dicha actuación. En caso contrario, se mantendrá el planteamiento inicial expuesto en el estudio informativo.

3.4 Todas las obras proyectadas y las operaciones que se lleven a cabo dentro del dominio público hidráulico, se deberán notificar al organismo autónomo Aguas de Galicia para su evaluación y tramitación de la correspondiente autorización según lo establecido en el artículo 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

3.5 En las zonas con riesgo de inundación temporal: Rego de Cariño, p.k. 2+300; Rego de la Laguna de Doniños, p.k. 5+500; Rego de Roxadoiro, p.k. 7+570; Rego dos Corgos, p.k. 11+560; Rego de Tabeada, p.k. 12+050; Regato de Fonteira, pp.kk. 13+750 y 14+250; y Rego de Leixa, p.k. 14+750, se deberá realizar, en consulta con el organismo autónomo Aguas de Galicia, un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.6 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria así como las procedentes de la excavación de los estribos y pilas del viaducto de Cariño y del viaducto de Doniños, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización del organismo autónomo Aguas de Galicia.

3.7 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que durante la fase de explotación recoja el drenaje longitudinal de la carretera. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cauces siguientes:

Rego de Cariño p.k. 2+300.

Rego de la Laguna de Doniños p.k. 5+500.

Rego de Roxadoiro p.k. 7+570.

Rego dos Corgos p.k. 11+560.

Rego de Tabeada p.k. 12+050.

Regato de Fonteira pp.kk. 13+750 y 14+250.

Rego de Leixa p.k. 14+750.

3.8 Los residuos como aceites, combustibles, cementos, restos de hormigonado, escombros, 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.

3.9 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los siguientes cauces:

Rego de Cariño, p.k. 2+300.
 Rego de la Laguna de Doniños, p.k. 5+500.
 Rego de Roxadoiro, p.k. 7+570.
 Rego dos Corgos, p.k. 11+560.
 Rego de Tabeada, p.k. 12+050.
 Regato de Fonteiroa, pp.kk. 13+750 y 14+250.
 Rego de Leixa, p.k. 14+750.

Se garantizará que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.10 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización del organismo autónomo Aguas de Galicia. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

3.11 No se ubicarán parques de maquinaria ni instalaciones auxiliares de obra en aquellas zonas que puedan afectar al sistema hidrológico, ya sea directamente, por escorrentía o por erosión. Asimismo, se procederá a la impermeabilización del parque de maquinaria, especialmente de la zona donde se realicen las operaciones de mantenimiento de la maquinaria empleada en la obra.

4. Prevención de la contaminación acústica y atmosférica.

4.1 El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en la presente condición, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Zona próxima al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Costa Ártabra» y Área de Importancia para las Aves «Costa Ferrolterra-Valdoviño» entre los pp.kk. 0+000 y 2+000.

Entorno de Cariño, pp.kk. 1+000 a 1+800.

Edificación dispersa en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 2+400 a 2+600; pp.kk. 3+300 a 4+900; pp.kk. 6+000 a 6+300; pp.kk. 6+800 a 7+000; pp.kk. 8+400 a 8+800; pp.kk. 10+400 a 11+100; pp.kk. 11+700 a 11+800; pp.kk. 12+000 a 13+100; pp.kk. 13+400 a 14+100 y pp.kk. 14+300 a 14+600.

Áreas de alto interés faunístico en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 5+000 y 6+000; pp.kk. 6+300 y 6+700; pp. kk. 11+800 y 12+100, y entre los pp. kk. 13+600 y 13+900.

4.2 El estudio acústico considerará el diseño final de los enlaces a incluir en el proyecto de construcción.

4.3 El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística. En el entorno de las áreas de alto interés faunístico en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 5+000 y 6+000; pp.kk. 6+300 y 6+700; pp.kk. 11+800 y 12+100, y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900 se evitará el empleo de pantallas acústicas transparentes en las que la avifauna pueda chocar.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).
 Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).
 Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 5+000 y 6+000; pp.kk. 6+300 y 6+700; pp.kk. 11+800 y 12+100, y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900 (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes y en el suelo urbano consolidado, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

4.4 Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos de Ferrol y Narón para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

4.5 Si en el enlace de Conexión Acceso al Polígono de Roxadoiro, situado al final del trazado (p.k. 14+916), el ruido de fondo previo al proyecto supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB(A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

4.6 No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de Cariño entre los pp.kk. 1+000 a 1+800 y en el entorno de la edificación dispersa en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 2+400 a 2+600; pp.kk. 3+300 a 4+900; pp.kk. 6+000 a 6+300; pp.kk. 6+800 a 7+000; pp.kk. 8+400 a 8+800; pp.kk. 10+400 a 11+100; pp.kk. 11+700 a 11+800; pp.kk. 12+000 a 13+100; pp.kk. 13+400 a 14+100 y pp.kk. 14+300 a 14+600, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

4.7 Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

4.8 De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá en su caso, la necesidad de completar las medidas mitigadoras realizadas.

4.9 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre la edificación dispersa existente a lo largo del trazado, así como los daños que pudiera provocar sobre los cultivos situados en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

4.10 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

5. Protección y conservación de los suelos y de la vegetación.

5.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con objeto de minimizar la ocupación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. El jalonamiento provisional deberá ser claramente visible, consistente y de difícil desplazamiento, dejando una altura mínima de 50 cm entre la cota del suelo y el límite inferior de la malla del cerramiento.

El anterior jalonamiento será especialmente estricto en las zonas comprendidas entre los pp.kk. 0+000 y 1+100, margen izquierda, por su proximidad al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Costa Ártabra» y Área de Importancia para las Aves «Costa Ferrolterra-Valdoviño», entre los pp.kk. 6+400 y 6+700, margen izquierda (Braña de Mouga de Abaixo), entre los pp.kk. 11+900 y 12+000 margen izquierda (Braña de Tabeada), y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900, margen derecha, para minimizar la afección a las formaciones vegetales de frondosas.

5.2 Se reducirá, mediante la construcción de muros, la anchura de los terraplenes en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 6+300 y 6+600

y entre los pp.kk. 11+900 y 12+000, ambos tramos en la margen izquierda, y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900 en la margen derecha, para evitar la afección a las formaciones vegetales de frondosas existentes en estas zonas.

5.3 La ampliación del desmonte entre los pp.kk. 0+000 y 1+100 en la margen izquierda de la carretera, diseñada para la posible futura ampliación de la misma a autovía, considerará en todo momento evitar cualquier afección al propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Costa Ártabra».

5.4 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

5.5 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. El mencionado plan incluirá lo señalado en la Resolución de 11 de febrero de 2003, de la Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Xunta de Galicia, sobre medidas para la prevención de incendios forestales durante el año 2003, o en la equivalente norma en vigor durante el periodo de ejecución de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

5.6 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera del Rego de la Laguna de Doniños, atravesado por la traza en el p.k. 5+500, las pilas y los estribos del viaducto de Doniños se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de esta estructura se evitará en todo caso la afección a la vegetación de ribera.

5.7 Dada la abundancia de viario en la zona por la que discurre el trazado, se utilizarán como caminos auxiliares de obra los caminos existentes y la superficie a ocupar por la traza, prohibiéndose, siempre que sea técnicamente posible, la apertura de nuevos caminos de acceso. En caso de que fuera necesaria dicha apertura, se incluirá en el proyecto de construcción la justificación de esta necesidad, así como las medidas ambientales necesarias para garantizar su correcto uso y restauración tras la finalización de las obras.

5.8 Una vez finalizada la obra, se procederá a la limpieza total de las superficies afectadas por las obras, así como a la restauración de las mismas, especialmente las zonas ocupadas por instalaciones temporales.

6. *Protección de la fauna.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

6.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes tipo marco; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Las dimensiones mínimas de las referidas obras de drenaje trasversal a incluir en el proyecto de construcción se relacionan a continuación, referidas a los pp.kk. definidos en el estudio informativo:

- p.k. 4+480 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 4+880 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 7+570 Pórtico 2,0 m × 2,0 m. (Rego de Roxadoiro).
- p.k. 9+100 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 9+250 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 9+600 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 10+300 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 11+560 Pórtico 4,0 m × 4,0 m. (Rego dos Corgos).
- p.k. 12+050 Pórtico 4,0 m × 4,0 m. (Rego de Tabeada).
- p.k. 12+360 Marco 2,0 m × 2,0 m.
- p.k. 13+750 Pórtico 4,0 m × 4,0 m. (Regato de Fonteiroa).
- p.k. 14+250 Pórtico 4,0 m × 4,0 m. (Regato de Fonteiroa).
- p.k. 14+750 Pórtico 4,0 m × 4,0 m. (Rego de Leixa).

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

6.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura se realizará mediante un vallado continuo. La valla deberá reforzarse con otra de altura mínima de 50 cm constituida por una malla de luz inferior a 2 cm o por una superficie lisa. El vallado deberá servir para guiar a la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

Asimismo, para evitar el acceso de la fauna a la calzada y su atropello, la valla deberá alcanzar una altura mínima de 1,70 metros, ir enterrada un mínimo de 40 cm, con una separación máxima entre postes de 2 metros y ser de tipo cinético o progresivo entre los pp.kk. 6+300 a 6+800 y entre los pp.kk. 11+800 a 12+200.

Entre los pp.kk. 6+300 a 6+800, pp.kk. 11+800 a 12+200 y pp.kk. 14+600 a 14+800, el cerramiento se complementará con otra valla que deberá ser totalmente opaca de plástico, madera tratada u hormigón, con una altura mínima de 40 cm.

6.3 Con objeto de minimizar la afección sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el periodo del 1 de abril a 30 de junio en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 0+000 y 2+000, entre los pp.kk. 5+000 y 6+000, entre los pp.kk. 6+300 y 6+700, entre los pp.kk. 11+800 y 12+100, y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900.

6.4 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los pp.kk. 6+300 y 6+700, entre los pp.kk. 11+800 y 12+100, y entre los pp.kk. 13+600 y 13+900, para minimizar las molestias a la fauna asociada a las formaciones vegetales de frondosas. En la fase de explotación se evitará la iluminación de la carretera en los mismos tramos referidos anteriormente. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

6.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los pp.kk. 6+300 a 6+800, pp.kk. 11+800 a 12+200 y pp.kk. 14+600 a 14+800 se incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

7. *Protección del patrimonio cultural.*

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo, se realizará una prospección arqueológica intensiva de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras.

Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los siguientes elementos: Yacimiento de la Edad del Bronce en el pp.kk. 1+600; Mamoas de Mougá entre los pp.kk. 6+300 y 6+800; Monte do Castro en el p.k. 10+750 y Pazo de Mandiá en el p.k. 10+800.

A su vez, se procederá al jalonado de manera diferencial de las zonas de alto valor cultural próximas a la nueva vía entre las que se incluyen las citadas anteriormente.

8. *Localización de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—El movimiento de tierras necesario para la construcción de la alternativa seleccionada, el Corredor Norte A, es el siguiente:

Excavación sin clasificar (m³): 3.125.000.

Relleno (m³): 2.725.000.

Sobrante de excavación (m³): 400.000.

Como puede observarse en el balance del movimiento de tierras, la excavación se considera apta en su totalidad para su empleo en los terraplenes, por lo que, en principio, no son necesarios préstamos, destinándose el sobrante de la excavación a vertedero. En cualquier caso, la memoria del estudio informativo presenta una relación de 16 explotaciones de áridos y préstamos que se encuentran en funcionamiento o abandonadas, y que podrían ser usadas en caso necesario como fuente de materiales. Respecto a vertederos, se han localizado una serie de 7 emplazamientos cercanos a la traza, correspondientes a zonas ya empleadas como depósito de residuos, tanto activas como abandonadas, y que se definen como las posibles zonas de vertido del sobrante de excavación.

9.1 El vertido de los excedentes de la excavación se realizará en los emplazamientos definidos en el estudio informativo o en otros vertederos ya existentes debidamente autorizados. En el caso de que los referidos emplazamientos no dispongan de la capacidad suficiente, se deberán localizar nuevos emplazamientos, de acuerdo a una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares que deberá incorporar el proyecto de construcción, realizada a escala no inferior a 1:5.000, definiendo las siguientes categorías de restricción:

Zonas de Exclusión Total: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se impide que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares, incluyendo dentro de estas zonas las áreas protegidas por la Red Natura, los suelos de las clases agrológicas II y III, las formaciones arbóreas de bosque caducifolio y bosque ribereño y pantanoso, los cursos de ríos, arroyos, sus vegas y zonas inundables, el patrimonio inmueble (edificaciones, monumentos, yacimientos arqueológicos, etc.) y las zonas urbanas.

Zonas de Restricción: Son zonas que, dados los valores ambientales que se pondrían en riesgo, se permite que se utilicen para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares sólo si no existe una alternativa opcional mejor, viéndose obligada su utilización por razones técnicas incuestionables y siempre y cuando se adopten las medidas necesarias para minimizar la afección en lo posible. Estas zonas incluirían los suelos de la clase agrológica IV, las zonas de repoblación, monte bajo y matorral.

Zonas Libres: aquellas en las que no se pondrían en riesgo valores ambientales especiales y en las que se permiten vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, 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 estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

En caso de ser necesario obtener préstamos, para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

9. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

En dicho proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, tanto en el tronco de la vía como en los enlaces, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a:

Cursos de agua: Rego de Cariño, p.k. 2+300; Rego de la Laguna de Doniños, p.k. 5+500; Rego de Roxadoiro, p.k. 7+570; Rego dos Corgos, p.k. 11+560; Rego de Tabeada, p.k. 12+050; Regato de Fonteiroa, pp.kk. 13+750 y 14+250; Rego de Leixa, p.k. 14+750.

Taludes de desmonte: pp. kk. 0+000 a 1+100 margen izquierda; pp. kk. 1+500 a 1+900 ambas márgenes; pp. kk. 2+400 a 3+000 ambas márgenes;

pp. kk. 4+900 a 5+250 ambas márgenes; pp. kk. 5+800 a 6+400 ambas márgenes; pp. kk. 9+300 a 9+500 margen derecha; pp. kk. 9+650 a 10+300 ambas márgenes; pp. kk. 10+350 a 10+650 ambas márgenes.

Taludes de terraplén: pp. kk. 1+050 a 1+550 margen derecha; pp. kk. 1+900 a 2+050 margen derecha; pp. kk. 2+950 a 3+700 margen izquierda; pp. kk. 3+850 a 3+950 margen izquierda; pp. kk. 4+150 a 4+550 ambas márgenes; pp. kk. 4+750 a 4+950 margen izquierda; pp. kk. 6+400 a 6+700 margen izquierda; pp. kk. 7+150 a 8+350 margen izquierda; pp. kk. 8+400 a 8+800 margen izquierda; pp. kk. 8+950 a 9+300 ambas márgenes; pp. kk. 9+500 a 9+650 margen izquierda; pp. kk. 10+650 a 14+916 (final del acceso) ambas márgenes.

Asimismo se deberá prestar especial atención a los taludes correspondientes a los enlaces que finalmente se definan en el proyecto de construcción.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de su disponibilidad y de las implicaciones paisajísticas.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas, en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 5, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán 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 de la obra.

Todos los datos y conceptos del mencionado proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, figurarán en la memoria, planos y anejos, pliego de prescripciones y presupuesto del proyecto de construcción.

10. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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 detallándose, para cada recurso del medio 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.

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 protectoras, correctoras y compensatorias, 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 y final de las obras, 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:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales 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, sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre el estado y efectividad de los dispositivos de protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

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

Informe sobre el estado y efectividad de los pasos para la fauna, de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape y valoración de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

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.

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

11. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras 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 los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Adecuación ambiental del trazado, 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.

Medidas relativas a la protección de los suelos y de la vegetación, a que se refiere la condición 5.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 6.

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 7.

Emplazamiento definitivo de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra de la alternativa Norte A, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Xunta de Galicia.

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 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 6 de noviembre de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Relación de organismos consultados y síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Galicia	—
Subdelegación del Gobierno en A Coruña	—
Autoridad Portuaria del Puerto de El Ferrol	—
Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.	X
Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	X
Dirección Xeral de Montes e Industrias Forestales de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	—
Dirección Xeral de Obras Públicas de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	X
Dirección Xeral de Transportes de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.	—
Dirección Xeral de Turismo de la Consellería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	—
Centro de Desenvolvemento Sostenible de la Consellería de Medio Ambiente	—
Secretaría Xeral de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia. Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental	X
Dirección Xeral de Recursos Mariños de la Consellería de Pesca, Marisqueo e Acuicultura de la Xunta de Galicia	—
Secretaría General de Pesca Marítima del MAPA. Madrid	—
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santiago de Compostela	—
Departamento de Ecoloxía de la Facultad de Bioloxía de la Universidad de Santiago de Compostela	—
Facultad de Bioloxía de la Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto de Estudios e Desenvolvemento de Galicia (IDEGA). Universidad de Santiago de Compostela	—
Instituto Geológico y Minero de España	—
A.D.E.N.A	—
Ecologistas en Acción	—
F.A.T	—
Greenpeace	—
S.E.O	—
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV)	—
Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA)	—
Colectivo Ecoloxista Protección da Naturaleza (EPRONA)	—
Sociedade Galega de Historia Natural (SGHN)	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	—
Ayuntamiento de El Ferrol (A Coruña)	X
Ayuntamiento de Narón (A Coruña)	X
Ayuntamiento de Fene (A Coruña)	X
Ayuntamiento de Ares (A Coruña)	—
Ayuntamiento de Mugardos (A Coruña)	—
Ayuntamiento de Cabana de Bergantiños (A Coruña)	—

Síntesis del contenido de las respuestas recibidas de las consultas previas.

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza informa sobre las posibles afecciones a los espacios protegidos existentes en la zona.

La Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente comunica que los distintos corredores presentados discurren casi por completo fuera del dominio público marítimo-terrestre y de todas sus servidumbres. Respecto a las alternativas del Corredor Central, señala la necesidad de que el diseño de los viaductos sobre la ensenada de La Malata no sea agresivo con el medio perceptivo y que no altere las características físicas y biológicas de la Ría.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia señala la necesidad de que el estudio de impacto ambiental analice y valore con criterios medioambientales los diferentes corredores que se presentan, indicando que, en principio, y atendiendo fundamentalmente al movimiento de tierras y a elementos del patrimonio, la alternativa de menor impacto sería el Corredor Central A. Indica que para minimizar la afección a los cauces, fauna piscícola y a la vegetación de ribera, se deberá considerar cuidadosamente el diseño de las estructuras de cruce, señalándose también que respecto a la fauna deberá considerarse fundamentalmente la proximidad al espacio natural «Costa Ártabra» por su avifauna, y el efecto barrera y colector de la nueva vía, definiéndose al respecto las medidas protectoras y correctoras adecuadas. También se informa de que deberá tenerse en cuenta el impacto visual y sonoro sobre las zonas habitadas, realizándose un estudio acústico y definiéndose las medidas correctoras necesarias. Asimismo se señala la necesidad de realizar una prospección arqueológica superficial y un inventario del patrimonio arquitectónico.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia manifiesta la necesidad de realizar un estudio específico del impacto sobre el patrimonio cultural, especialmente el arqueológico, mediante la prospección arqueológica intensiva de la zona y la definición de las medidas protectoras adecuadas que se incluyan en el estudio de impacto ambiental.

La entidad Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia señala la necesidad de garantizar los caudales ecológicos previstos en la planificación, señalando la proximidad de zonas naturales y hábitats de interés, indicando la preceptiva autorización que deberán obtener las actuaciones en la zona de policía y sobre o en el dominio público hidráulico de los cauces afectados, precisando una serie de consideraciones a observar en el diseño y ejecución de estas actuaciones.

El Ayuntamiento de Ferrol señala que el suelo situado en el Corredor Norte definido como sistema general viario por el planeamiento municipal, debería ser considerado con capacidad de acogida alta para la ubicación del acceso, indicando que se debe tener en cuenta en el estudio informativo que la ubicación del acceso por el Corredor Norte cumple funciones de estructura territorial de gran importancia previstas en el planeamiento municipal.

El Ayuntamiento de Fene señala que se deberán tener en cuenta las dimensiones del proyecto y su acumulación con otros, especialmente proyectos viarios, la utilización de recursos naturales, la generación de residuos y la contaminación, indicándose que se analicen detalladamente las diversas alternativas.

El Ayuntamiento de Narón señala que deberán tenerse en cuenta las infraestructuras necesarias para que los cruces de la nueva vía con los cauces que intercepte sean correctos.

La Sociedad Gallega de Historia Natural expresa su oposición al proyecto, al que considera inseparable del proyecto de construcción de la ampliación del Puerto de Ferrol. Respecto al acceso terrestre, señala que el Corredor Central A y el Corredor Central Túnel serían las alternativas que generarían un menor impacto, señalando su oposición a las alternativas del Corredor Norte y a la Zona Común a Corredor Norte y Corredor Central A, indicando una serie de espacios naturales y cauces que serían afectados por estos trazados. También señala que el Corredor Central B y la Zona Común a Corredores Sur y Central B afectarían a zonas de bosque, generando además un fuerte impacto paisajístico debido al movimiento de tierras. Asimismo indica que el Corredor Sur y la Zona Común a Corredores Sur y Central B afectarían a zonas con vegetación de interés y cauces fluviales, generando también un fuerte impacto paisajístico debido al movimiento de tierras. Se señala también que las obras necesarias para la construcción de una estructura de cruce sobre el canal de la Ría de Ferrol alterarían los hábitats del fondo marino. Respecto a la construcción de la nueva vía, se indica que las obras no deberían realizarse durante el periodo de reproducción de los vertebrados, proyectándose también numerosos pasos de fauna subterráneos, localizados en base a un estudio previo sobre el efecto barrera.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

1. Objeto del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto recopilar y analizar los datos necesarios que permitan definir las alternativas viables para la construcción de un acceso terrestre mediante vía rápida a la ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Priorioño, con propuesta de la alternativa más favorable, para su desarrollo en posterior proyecto de construcción que sirva de base a su licitación.

2. Características básicas de las alternativas planteadas

El acceso se proyecta mediante la construcción de una vía rápida, con una calzada por sentido de circulación y tramos con carril adicional. La velocidad de proyecto es de 80 km/h, el radio mínimo de curvatura es de 450 m y la pendiente máxima del 6%.

La sección tipo del tronco tiene un ancho total de 13,50 m, distribuido en dos calzadas de 3,50 m, dos arcenes de 2,50 m y 2 bermas de 0,75 m.

En los tramos con carril adicional se proyectan tres calzadas de 3,50 m, dos arcenes de 2,50 m y 2 bermas de 0,75 m, dando un ancho total de 17,00 m.

Las reposiciones de caminos se proyectan mediante una calzada única de 6,00 m y dos arcenes de 0,50 m, dando un ancho total de 7,00 m.

3. Términos municipales afectados

En la siguiente lista se pueden encontrar los términos municipales incluidos en el ámbito del estudio, todos ellos pertenecientes a la provincia de La Coruña:

Ferrol.
Fene.
Mugardos.
Narón.
Neda.
Ares.

4. Corredores planteados en fase A

Los corredores planteados en la fase A son los siguientes, todos ellos con origen común en la ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Prioriño:

Corredor Norte: Desde el origen toma dirección noreste por el valle de Cariño hasta el entorno del Monte do Casal, cruzando en el camino las carreteras C.P.-3307 y C.P.-3308, girando a rumbo este hasta finalizar en el Acceso Sur al Polígono de Roxadoiro.

Corredor Central (Túnel): Desde el origen toma dirección noreste siguiendo la alineación de elevaciones del Monte da Chá, bajo el que discurriría el túnel, para tomar posteriormente rumbo este y cruzar sobre la ensenada de La Malata, para finalizar en las instalaciones del actual puerto.

Corredor Central (A): Desde el origen toma dirección noreste por el valle de Cariño, compartiendo el trazado del Corredor Norte hasta el Monte do Coto, donde toma rumbo este para dirigirse hacia la ensenada de La Malata, la cual cruza para finalizar en las instalaciones del actual puerto.

Corredor Central (B): Desde el origen toma dirección este, discurriendo entre la costa y el Monte da Chá y el Monte do Campo, para descender a partir del Monte de Fontelo hacia la ensenada de La Malata y compartir el tramo final del Corredor Central (A), finalizando en las instalaciones del actual puerto.

Corredor Sur: Desde el inicio toma rumbo este, compartiendo trazado con el Corredor Central (B) hasta las inmediaciones del alto de Os Ferreiros, donde gira en dirección sur para atravesar la Ría de Ferrol por su zona más estrecha, para girar a la altura de la pequeña población de A Queira y tomar rumbo este hasta enlazar finalmente con la autopista A-9.

El Corredor Central (B) y el Corredor Sur se eliminan para la fase B en base al peor comportamiento funcional y económico del primero respecto al Central (A), y a los problemas medioambientales del segundo.

5. Alternativas planteadas en fase B

Las alternativas propuestas en fase B y su longitud correspondiente es la siguiente:

Corredor Norte Alternativa A: 14.916 m.
Corredor Norte Alternativa B: 15.075 m.
Corredor Central (Túnel) Alternativa A: 7.515 m.
Corredor Central (Túnel) Alternativa B: 7.465 m.
Corredor Central (A) Alternativa A: 7.772 m.
Corredor Central (A) Alternativa B: 7.723 m.

Corredor Norte: Se consideran dos alternativas, A y B, con un tramo mayoritario común a ambas desde el inicio del proyecto hasta el p.k. 10 + 000, donde se separan durante un tramo de 1.700 m de longitud aproximadamente, para volver a unirse hasta el final del proyecto en el Acceso Sur al Polígono de Roxadoiro. A lo largo del trazado de ambas alternativas se proyectan cinco enlaces.

Ambas alternativas proyectan la construcción de dos viaductos: el viaducto de Cariño entre los pp.kk. 2 + 000 y 2 + 400 y el viaducto de Doniños entre los pp.kk. 5 + 200 y 5 + 800, para salvar el paso sobre los valles fluviales correspondientes al Rego de Cariño y al Rego de la Laguna de Doniños respectivamente.

El balance de materiales de las dos alternativas se recoge a continuación.

Alternativas		Longitud total (m)	Excavación sin clasificar (m ³)	Relleno (m ³)	Sobrante de excavación (m ³)
Corredor Norte	A	14.916	3.125.000	2.725.000	400.000
	B	15.075	3.105.000	2.768.000	337.000

Corredor Central (Túnel): Se consideran dos alternativas, A y B, con un tramo común a ambas desde el inicio del proyecto hasta el p.k. 5 + 000, durante el cual recorren en túnel una longitud de 2.630 m. Desde la salida del túnel los trazados de ambas alternativas se separan durante 1.400 m para volver a unirse en la parte final, en la que ambas coinciden en el paso de la ensenada de La Malata mediante un viaducto de 1.000 m de longitud, al final del cual se proyecta un enlace de conexión con el actual puerto.

El balance de materiales de las dos alternativas se recoge a continuación.

Alternativas		Longitud total (m)	Excavación sin clasificar (m ³)	Relleno (m ³)	Sobrante de excavación (m ³)
Corredor	A	7.515	1.813.000	265.000	1.548.000
Corredor Túnel	B	7.465	2.506.000	139.000	2.367.000

Corredor Central (A): Se consideran dos alternativas, A y B, que coinciden con el trazado del Corredor Norte hasta el p.k. 4+300. Las alternativas A y B se mantienen unidas hasta el p.k. 5+300, donde los trazados de ambas alternativas se separan durante 1.400 m para volver a unirse en la parte final, en la que ambas coinciden en el paso de la ensenada de La Malata mediante un viaducto de 1.000 m de longitud, al final del cual se proyecta un enlace de conexión con el actual puerto. Se proyecta otro enlace a la altura del p.k. 4+200.

El balance de materiales de las dos alternativas se recoge a continuación.

Alternativas		Longitud total (m)	Excavación sin clasificar (m ³)	Relleno (m ³)	Sobrante de excavación (m ³)
Corredor Central A	A	7.772	2.678.000	401.000	2.277.000
	B	7.723	3.138.000	218.000	2.920.000

6. Análisis multicriterio realizado por el estudio informativo

Para seleccionar la alternativa más adecuada se ha realizado un análisis multicriterio, valorándose conjuntamente los aspectos económico, ambiental, de planeamiento urbano, de trazado, de tráfico, de geología y geotecnia, y de compatibilidad con otras infraestructuras, valorándose cuantitativamente los aspectos económico y ambiental, y cualitativamente el resto de los aspectos referidos, obteniendo la mejor valoración las alternativas del Corredor Norte, y seleccionándose entre ambas finalmente la Alternativa A del Corredor Norte, por sus ventajas en relación con la distancia al núcleo urbano de Fonte.

7. Otros

El estudio informativo incluye la relación y localización de una serie de 7 emplazamientos cercanos a la traza de la alternativa seleccionada, correspondientes a zonas ya empleadas como depósito de residuos, tanto activas como abandonadas, y que se definen como las posibles zonas de vertido del sobrante de excavación.

Respecto a zonas de préstamo, aunque en principio no se consideran necesarios, el estudio informativo presenta una relación de 16 explotaciones de áridos y préstamos que se encuentran en funcionamiento o abandonadas, y que podrían ser usadas como fuente de materiales en caso necesario.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio incluye un capítulo de metodología, donde se señalan las distintas partes que componen el estudio y se describe la técnica empleada en la elaboración de cada una de ellas, indicando que el método seguido es acorde con la legislación ambiental vigente.

Inventario ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, geología, edafología, hidrografía, atmósfera y ruido, vegetación, fauna, medio socioeconómico, planeamiento urbano, patrimonio histórico artístico, paisaje e infraestructuras existentes.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Vegetación: Las formaciones de bosque caducifolio con sauce (*Salix atrocinerea*), aliso (*Alnus glutinosa*), roble (*Quercus robur*), abedul (*Betula sp.*), etc., que dan lugar a los bosques pantanosos de Porto do Río y de Leixa, y a las brañas de Tabeada y de Mouga de Abaixo.

Fauna: Posiblemente restringidas a los cursos que desembocan en el fondo de la ría están presentes especies de peces como el espinoso (*Gasterosteus gymnurus*), la trucha común (*Salmo trutta*) y la anguila (*Anguilla anguilla*), la primera de ellas incluida en el anexo II de la Directiva 92/43/CEE y catalogada como especie en peligro en el Libro Rojo de los Peces Continentales de España. También se encuentran especies de anfibios y reptiles, destacándose la presencia de salamandra colilarga (*Chioglossa lusitanica*) y de lagarto verdinegro (*Lacerta schreiberii*), este último catalogado de interés por la Directiva 92/43/CEE. Entre las aves presentes de forma esporádica cabe citar rapaces como halcón peregrino (*Falco peregrinus*), abejero europeo (*Pernis apivorus*), gavilán (*Accipiter nisus*), azor (*Accipiter gentilis*) y cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus*). Otras aves de interés son el chotacabras gris, martín pescador, curruca rabilarga y totoavía. La proximidad del propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Costa Ártabra», que forma parte de la IBA (Important Bird Area) «Costa de Ferrolterra - Valdoviño», declarada como tal debido a sus valores ornitológicos, favorece la presencia excepcional en la zona de varias especies de aves, entre las que cabe citar Paíño europeo (*Hydrobates pelagicus*), Ánade friso (*Anas strepera*), Halcón peregrino (*Falco peregrinus*), Correlimos tridáctilo (*Calidris alba*), Roquero solitario (*Monticola solitarius*) y Chova piquirroja (*Pyrhocorax pyrrhocorax*). Entre los mamíferos destacan la nutria (*Lutra lutra*), localizada lejos de las alternativas consideradas, y varias especies de murciélagos, destacándose los murciélagos de herradura grande y pequeño (*Rhinolophus ferrumequinum* y *R. Hiposideros*) y el murciélago ratonero grande (*Myotis myotis*), especies todas ellas incluidas en el Anexo II de la Directiva 92/43/CEE.

Espacios protegidos: El propuesto Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) declarado como espacio natural en régimen de protección general por Orden de 9 de junio de 2003 de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia denominado «Costa Ártabra», que forma parte de la IBA (Important Bird Area) «Costa de Ferrolterra - Valdoviño» se encuentra próximo al tramo inicial común a todas las alternativas, junto a la ampliación del puerto, sin verse afectado por los trazados considerados.

Patrimonio histórico artístico: Se encuentran en la zona un importante número de yacimientos y elementos arqueológicos, destacándose túmulos megalíticos, castros y enterramientos, así como construcciones tales como hórreos, molinos, fuentes, lavaderos, iglesias, etc.

Descripción y valoración de impactos

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

Corredor Norte Alternativa A: La fase de construcción genera impactos valorados severos sobre los hábitats y la fauna, y sobre el patrimonio histórico-artístico, así como impactos moderados sobre la geomorfología y orografía, los suelos, los cauces y la vegetación. La fase de explotación genera impacto moderado sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como moderados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Corredor Norte Alternativa B: La fase de construcción genera impactos valorados severos sobre los hábitats y la fauna, así como impactos moderados sobre la geomorfología y orografía, los suelos, los cauces, la vegetación y sobre el patrimonio histórico-artístico. La fase de explotación genera impacto moderado sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como moderados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Corredor Central Túnel Alternativa A: La fase de construcción genera un impacto valorado severo sobre la geomorfología y la orografía, así como impactos moderados sobre los suelos, los cauces, los hábitats y la fauna, y sobre el patrimonio histórico-artístico. La fase de explotación genera impacto moderado sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como mode-

rados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Corredor Central Túnel Alternativa B: No se generan impactos severos en ninguna fase. En fase de construcción se generan impactos moderados sobre la geomorfología y orografía, los suelos, los cauces, sobre los hábitats y la fauna, y sobre el patrimonio histórico-artístico. Durante la fase de explotación se valora moderado el impacto sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como moderados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Corredor Central A Alternativa A: En fase de construcción se valora como impacto severo el ocasionado sobre la geomorfología y la orografía, mientras que se valora moderado el impacto sobre los cauces, la vegetación, los hábitats y la fauna, y sobre el patrimonio histórico-artístico. En fase de explotación se valora moderado el impacto sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como moderados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Corredor Central A Alternativa B: En fase de construcción se valora como impacto severo el ocasionado sobre la geomorfología y la orografía, mientras que se valora moderado el impacto sobre los cauces, la vegetación, los hábitats y la fauna, y sobre el patrimonio histórico-artístico. En fase de explotación se valora moderado el impacto sobre los hábitats y la fauna. Se valoran como moderados los impactos paisajísticos y sobre el propuesto LIC «Costa Ártabra» en fase de construcción y explotación.

Medidas protectoras y correctoras de impactos

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

Medidas protectoras: Control del movimiento de maquinaria, selección de la ubicación de zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, restricción de horario de operaciones molestas para la población, control de la ejecución de las operaciones molestas para la fauna (evitando estas operaciones durante el periodo de reproducción), instalación de balsas de decantación para evitar vertidos contaminantes durante la fase de explotación, control de la apertura de caminos de obra, colocación de barreras de retención de sedimentos para evitar la afección a cauces durante las obras, retirada y acopio de tierra vegetal, riegos en tiempo seco para minimizar la emisión de partículas y polvo.

Medidas correctoras: extensión de tierra vegetal, restauración y mejora de la cubierta vegetal, mediante plantaciones, siembras e hidrosiembras en taludes de desmonte y terraplén, márgenes de cauces afectados, márgenes de caminos o carreteras a reponer, zonas interiores de los enlaces e instalaciones auxiliares, la creación de pasos para la fauna, la instalación de cerramiento para evitar atropellos de la fauna, el mantenimiento de servicios y servidumbres para asegurar la permeabilidad territorial de la vía, la prospección arqueológica intensiva y seguimiento de los movimientos de tierras y la instalación de pantallas acústicas para protección de la población.

Medidas compensatorias: Diseño de refugios para murciélagos en viaductos, creación de hábitats de humedal para compensar pérdidas de los mismos ocasionadas por la vía.

Las medidas mencionadas son de aplicación para todas las alternativas propuestas, indicándose en el estudio de impacto ambiental la ubicación de las mismas.

Plan de vigilancia y seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental que indica las operaciones de control y seguimiento de las distintas medidas preventivas y correctoras, así como la comprobación de su eficacia, indicándose también los informes a elaborar.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 23 alegaciones, de las cuales 5 corresponden a organismos y administraciones públicas, 14 a asociaciones, 1 a una empresa, 2 a organismos representativos municipales y 1 a un particular. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia solicita que en el proyecto de construcción se defina el acceso como autovía, o en su caso se defina la reserva de suelo necesaria para un futuro desdoblamiento del acceso, adjuntando un informe sobre las necesidades de capacidad del acceso por carretera a la ampliación del puerto de Ferrol.

Asimismo solicita que se proyecte una conexión directa con la autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba.

La respuesta a estas alegaciones señala que la necesidad de ampliación a cuatro carriles no se deduce del estudio de tráfico realizado en el estudio informativo, indicándose que en cualquier caso, si surgiese la necesidad de ampliación, ésta siempre sería factible, habiéndose incluido en las instrucciones particulares del Pliego de Prescripciones Técnicas del proyecto constructivo la cláusula siguiente: «El proyecto constructivo se diseñará con la previsión de su posible ampliación futura con las características de una autovía A-80». Respecto a la solicitud de conexión directa del acceso a la ampliación del puerto con la autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba se responde indicando que la conexión prevista en el estudio informativo es imprescindible, ya que enlaza con un vial cuyo proyecto se encuentra aprobado y licitado para su ejecución.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia informa favorablemente el estudio informativo y señala que deberá realizarse durante la redacción del proyecto de construcción y a su cargo una prospección arqueológica intensiva de la totalidad del trazado según lo dispuesto en la Ley 8/95 de Patrimonio Cultural de Galicia y Decreto 199/97 por el que se regula la Actividad Arqueológica en la Comunidad Autónoma de Galicia.

La respuesta a esta alegación señala que en las fases de proyecto y ejecución de las obras se cumplirá con las disposiciones legales correspondientes.

La Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao señala lo siguiente:

Se solicita que se prevea una conexión entre el nuevo acceso y las actuales instalaciones del puerto en La Malata. Se responde a esta alegación señalando que el estudio informativo incluye un enlace en torno al p.k. 4+500 que tiene por objeto posibilitar esa futura conexión.

Se deberá prever en el proyecto de construcción el empleo de la técnica de precorte en la excavación de la parte del talud de las obras de la ampliación del puerto afectado por el acceso, para asegurar la estabilidad de dicho talud. Asimismo se deberá considerar la presencia de las acciones de sostenimiento puntual de taludes llevadas a cabo en las obras de la ampliación del puerto, así como contemplar la restitución de las obras y actuaciones de la ampliación del puerto que se vean afectadas por la construcción del acceso, incluyendo la revegetación de taludes de la ampliación del puerto y la posible reposición del tramo de la actual carretera de acceso al Cabo Prioriño Chico que pudiera verse afectado por la construcción del acceso. Se contesta a esta alegación indicando que durante la redacción del proyecto de construcción se mantendrán los oportunos contactos con la Autoridad Portuaria del Puerto de Ferrol para resolver estas cuestiones.

Asimismo se indica la conveniencia de diseñar medidas protectoras, correctoras y compensatorias adecuadas para minimizar las afecciones negativas de la explotación del acceso sobre las poblaciones del entorno. Se responde señalando que el proyecto de construcción incluirá las correspondientes medidas correctoras.

Se señala también la conveniencia de considerar el desdoblamiento a autovía del acceso. Se contesta a esta alegación indicándose que en cualquier caso, si surgiese la necesidad de ampliación, ésta siempre sería factible, según lo indicado como respuesta a la alegación presentada por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que deberá considerarse en el proyecto de construcción del acceso su interacción con las actuaciones correspondientes a la «Conducción de Aguas Residuales, Depuración y Vertido de Ferrol». Se contesta a esta alegación indicándose que en caso de producirse, la interferencia sería mínima, dada la diferencia de cotas entre la carretera y la conducción.

El Ayuntamiento de Ferrol señala lo siguiente:

La alternativa seleccionada está peor integrada en la red viaria municipal y tiene menor número de enlaces que la propuesta recogida en el planeamiento municipal, solicitándose la inclusión de tres enlaces. Se contesta a esta alegación indicándose que se considera que no debe aumentarse el número de enlaces, debiéndose canalizar el tráfico local a los enlaces previstos mediante las obras que correspondan.

Se solicita que se disponga una vía lenta en el viaducto de Doniños. Se contesta a esta alegación indicándose que el proyecto de construcción analizará la cuestión.

Se solicita un mayor ajuste del trazado a la topografía para disminuir el impacto paisajístico. Se contesta a esta alegación indicándose que el proyecto de construcción analizará la cuestión.

Se señala la necesidad de considerar los impactos sobre una serie de cauces fluviales y masas boscosas, así como sobre el patrimonio histórico-artístico y definir las medidas correctoras que sean realmente efectivas. Se contesta a esta alegación indicándose que el estudio informativo ha analizado estas cuestiones y previsto las medidas correctoras pertinentes.

Se indica que los residuos generados durante las obras deberá gestionarse adecuadamente. Se contesta a esta alegación indicándose que el proyecto de construcción analizará la cuestión.

Se solicita la ampliación a autovía. Se contesta a esta alegación indicándose que en cualquier caso, si surgiese la necesidad de ampliación, ésta siempre sería factible, según lo indicado como respuesta a la alegación presentada por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.

Respecto a los alegantes particulares se pueden resumir las alegaciones en los siguientes puntos:

3 particulares señalan la conveniencia de realizar el acceso por vía férrea en vez de por carretera. Se contesta a esta alegación señalando que el acceso por ferrocarril no está contemplado en el estudio informativo.

13 particulares solicitan la ampliación a autovía del acceso. Se contesta a esta alegación indicándose que en cualquier caso, si surgiese la necesidad de ampliación, ésta siempre sería factible, según lo indicado como respuesta a la alegación presentada por la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.

12 particulares solicitan la ampliación a autovía y que ésta conecte con la autopista A-9 y con la autovía de As Pontes, además de la construcción de una línea ferroviaria. Se contesta a esta alegación indicándose lo mismo que en la anterior, y señalando que el acceso por ferrocarril no está contemplado en el estudio informativo.

2 particulares solicitan la construcción de una red de conducción de gas y petróleo desde la ampliación del puerto. Se contesta a esta alegación señalando que esta cuestión no está contemplada en el estudio informativo.

3 particulares señalan el viaducto de Doniños como elemento generador de impacto visual. Se contesta a esta alegación indicándose que el proyecto de construcción analizará la cuestión.

1 particular solicita que la nueva vía lleve instalado un cerramiento para evitar atropellos de fauna. Se contesta a esta alegación indicándose que el vallado lateral es de obligado cumplimiento en este tipo de obras.

1 particular señala una serie de masas arbóreas a preservar introduciendo modificaciones en el trazado. Se contesta a esta alegación indicándose que el proyecto de construcción analizará la cuestión.

1 particular solicita una serie de modificaciones en la redacción del proyecto constructivo que incluyan la adición de varios enlaces. Se contesta a esta alegación indicándose que se considera que no debe aumentarse el número de enlaces, debiéndose canalizar el tráfico local a los enlaces previstos mediante las obras que correspondan.

3 particulares señalan la presencia de una serie de espacios naturales, cauces fluviales y masas arbóreas, indicándose también la abundancia del patrimonio histórico-artístico, todo ello susceptible de verse afectado por el proyecto, indicándose la necesidad de minorar el impacto del proyecto sobre estos elementos mediante medidas oportunas, tanto en la fase de obra como en la fase de explotación. Se contesta a esta alegación indicándose que el estudio informativo ha analizado estas cuestiones y previsto las medidas correctoras pertinentes, a las que se añadirán las señaladas en la DIA.

2 particulares señalan que en caso de construirse el acceso por carretera, se debería seleccionar la alternativa del Corredor Central por túnel, que es la de menor impacto ambiental. Expresando asimismo que las medidas correctoras, protectoras y compensatorias definidas son insuficientes para la alternativa propuesta. Se contesta a esta alegación indicándose que el estudio informativo ha analizado la cuestión concluyendo la ventaja del Corredor Norte, e indicándose que la DIA completará las medidas correctoras pertinentes.

ANEXO V

Resumen del estudio de evaluación de los impactos ambientales acumulados, sinérgicos y complementarios de la ampliación del puerto de Ferrol y su acceso por carretera

El estudio considera la interacción conjunta de los efectos sobre el medio ambiente derivados de la ejecución de la ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Prioriño y los derivados de la ejecución del acceso por vía rápida según el trazado del Corredor Norte Alternativa A, que

es la alternativa seleccionada en el estudio informativo del acceso por carretera.

El estudio identifica una serie de impactos acumulados, tanto en fase de construcción como en fase de explotación, valorándolos mediante un sistema cuantitativo y cualitativo idéntico al empleado en el estudio de impacto ambiental del acceso por carretera. Los impactos acumulados característicos significativos son los siguientes:

En fase de construcción: Se valora como severo el impacto sobre la geomorfología, el paisaje y los espacios protegidos y de interés ecológico. Se valora como moderado el impacto sobre la hidrología, los suelos, la vegetación, la fauna y el patrimonio histórico-artístico.

En fase de explotación: Se valora como severo el impacto generado por las emisiones sonoras conjuntas de la ampliación del puerto y del acceso por carretera sobre el poblamiento disperso de Cariño.

Como conclusión de la valoración se establece que en general el valor de los impactos acumulados no supera el generado por cada uno de los dos proyectos considerado individualmente, justificándose esta valoración por lo reducida que es la zona de influencia común de ambas obras.

Como medidas correctoras para los impactos acumulados identificados se definen la revegetación de los taludes del frente de excavación de la ampliación del puerto y la instalación de pantallas acústicas para proteger la zona de Cariño.

El estudio incluye los programas de vigilancia ambiental de la ampliación del Puerto de Ferrol y de su acceso por carretera, que indican las operaciones de control y seguimiento de las distintas medidas preventivas y correctoras, así como la comprobación de su eficacia, indicándose también los informes a elaborar.

ANEXO VI

Resumen de la información pública del estudio de evaluación de los impactos ambientales acumulados, sinérgicos y complementarios de la ampliación del puerto de Ferrol y su acceso por carretera

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 6 alegaciones, de las cuales 4 corresponden a organismos y administraciones públicas, 1 a un organismo representativo municipal y 1 a un particular. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia informa favorablemente el estudio y señala la necesidad de tener reservados los terrenos necesarios para la ampliación a autovía de la alternativa seleccionada.

Esta alegación repite la realizada por el mismo organismo en el proceso de información pública del estudio informativo, y la contestación remite a lo respondido entonces.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia informa favorablemente el estudio, y realiza las siguientes alegaciones:

Se indica la conveniencia de realizar un estudio acústico en el proyecto de construcción del acceso, según el Decreto 150/99, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica.

Se recomienda que los pasos de fauna sean de tipo pórtico en cursos de agua permanentes y pasos de anfibios, mientras en el resto se recomienda que sean tipo marco.

Se indica la conveniencia de considerar la emisión de gases de la maquinaria de obra y la necesidad de utilizar toldos en los camiones de transporte de tierras y similares.

Se contesta a estas alegaciones indicando que se trasladarán al Ministerio de Medio Ambiente para su consideración en la declaración de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Ferrol señala su conformidad con el estudio, indicando que cumple los requerimientos legales.

El Ayuntamiento de Narón expone una serie de alegaciones relativas al Estudio Informativo del Acceso Terrestre a la Ampliación del Puerto de Ferrol en Cabo Prioriño, siendo estas las siguientes:

El trazado de la alternativa seleccionada presenta menor adaptación a la topografía, está peor integrada en la red viaria municipal y tiene menor número de enlaces que la propuesta recogida en el planeamiento municipal.

Se señala la necesidad de vertebrar la zona rural mediante los enlaces necesarios.

Se contesta a estas alegaciones indicando que estas cuestiones fueron respondidas en la contestación a las alegaciones del Ayuntamiento de Ferrol presentadas en el proceso de información pública del estudio informativo.

Respecto a los alegantes particulares se pueden resumir las alegaciones en los siguientes puntos:

Un particular señala lo siguiente:

El estudio no identifica las sustancias contaminantes emitidas en las distintas fases del proyecto ni la forma de ejecutar la mayoría de las medidas correctoras ni la entidad que asumirá sus costes, indicando la importancia fundamental de realizar el seguimiento y vigilancia de las obras. Se contesta a esta alegación señalando que los estudios de impacto ambiental han considerado estas cuestiones y definido las medidas correctoras correspondientes con el grado de detalle correspondiente a los proyectos y estudios realizados. Respecto al seguimiento y vigilancia, se indica que se seguirán las especificaciones de la declaración de impacto ambiental.

Asimismo señala el viaducto sobre el Valle de Doniños como elemento generador de impactos negativos sobre la calidad de las aguas y el paisaje. Se contesta a esta alegación señalando que en el estudio de impacto ambiental se han previsto las correspondientes medidas protectoras y correctoras.

Se propone la modificación del trazado para evitar afectar a la Fraga da Pega en la parroquia de Leixa, al curso fluvial que la rodea, y a la Fraga da Traba en Cabo Prioriño. Se contesta a esta alegación señalando que el estudio de impacto ambiental del acceso por carretera ha evaluado los impactos correspondientes.

Asimismo se señala que no se define el tipo ni ubicación de las balsas de decantación. Se contesta a esta alegación señalando que el estudio de impacto prevé la instalación de este tipo de balsas, que serán definidas concretamente en el proyecto de construcción.

Se señala que muchos impactos sobre el medio no se concretan, tales como los generados sobre los acuíferos y pozos, los ocasionados por el tráfico o la presión urbanística, indicando que no es aceptable calificar de no significativo el impacto por ruido sobre pequeñas poblaciones como Cariño. Se contesta a esta alegación señalando que el proyecto de construcción evaluará la potencial afección a acuíferos y pozos. Respecto al tráfico se contesta que el estudio evalúa los impactos acumulados generados por el tráfico rodado y por la actividad portuaria. Asimismo se contesta que el estudio estima como significativo el impacto generado por el tráfico rodado y por las actividades del puerto sobre el núcleo de Cariño, definiendo medidas correctoras para minimizarlo.

Un particular señala lo siguiente:

No se toman las medidas correctoras suficientes para no alterar enclaves de interés natural y cultural y propone la modificación del trazado para evitar afectar a la Fraga da Pega en la parroquia de Leixa. Se contesta a esta alegación señalando que el estudio de impacto ambiental del acceso por carretera ha evaluado los impactos correspondientes.

Asimismo se señala el viaducto sobre el Valle de Doniños como elemento generador de impactos negativos sobre la calidad de las aguas, la fauna y el paisaje. Se contesta a esta alegación señalando que el proyecto de construcción considerará el mejor diseño de la estructura y las medidas correctoras adecuadas para minimizar el impacto.

También se indica que se afectan importantes masas boscosas por la construcción del acceso. Se contesta a esta alegación señalando que el estudio de impacto ambiental del acceso por carretera ha evaluado los impactos correspondientes.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

22052 RESOLUCIÓN de 27 de octubre de 2003, de la Secretaría de Estado de Comercio y Turismo, por la que se concede el Título de Agencia de Viajes minorista a favor de My Way Viajes, S. L.

Visto el escrito presentado en esta Secretaría de Estado de Comercio y Turismo por don Fernando Varas Ruiz en nombre y representación de My Way Viajes, S. L., por el que solicita la concesión del Título-Licencia de Agencia de Viajes Minorista.