

Término municipal	Nombre vía pecuaria	Longitud aprox. (m)
Fuente Álamo/Alhama.	Vereda de Lorca a Cartagena	3.000
	Vereda de Lorca a Cartagena o de Coquela	4.200
Mazarrón.	Cañada Real de Granada a Cartagena	450
Alhama de Murcia.	Vereda de Coquela	700
Mazarrón.	Cañada Real de Granada a Cartagena	900
Mazarrón/Alhama de Murcia.	Vereda de Coquela	400
Totana.	Cañada Real de Granada a Cartagena	16.100
Lorca.	Cañada Real de Granada a Cartagena	21.000
Puerto Lumbreras.	Cañada Real de Granada a Cartagena	14.000
Puerto Lumbreras/Lorca.	Cañada Real de Granada a Cartagena	4.300
Lorca.	Cañada Real de Granada a Cartagena	8.000
Total		98.250

Eje Murcia-Cartagena

Término municipal	Nombre vía pecuaria	Longitud aprox. (m)
Murcia.	Vereda de Torre Pacheco	11.750
Torre Pacheco.	Vereda de Torre Pacheco	15.940
Los Alcázares.	Vereda de Torre Pacheco	1.060
Cartagena.	Colada de Cantarranas	16.000
	Colada de la Carrasquilla	2.200
	Colada del Mar Menor	8.000
Total		54.950

Longitud total: 290.000 m.

Segunda. Encomienda de Gestión.

Uno. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de la Región de Murcia encomienda al Ministerio de Medio Ambiente (Dirección General para la Biodiversidad), la ejecución de los trabajos de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias que forman parte del eje Murcia-Jumilla, conforme se describen en la estipulación primera de este convenio.

Dos. La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a través de la Dirección General del Medio Natural, ejecutará y financiará los trabajos de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias que forman parte de los ejes Murcia-Lorca y Murcia-Cartagena, conforme se describe en la estipulación primera de este convenio.

Asimismo, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, a través de la Dirección General del Medio Natural, asumirá la dirección facultativa y cumplimentará el procedimiento administrativo inherentes al deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias a las que se hace referencia en el punto uno de esta estipulación, de conformidad con la legislación vigente.

Tercera. *Obligaciones económicas.*—El coste estimado de los trabajos cuya ejecución se encomienda al Ministerio de Medio Ambiente asciende a la cantidad de 876.703,34 €, y será financiado por dicho Ministerio, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, con cargo al Programa de Inversiones 533A (Conservación del Medio Natural), Capítulo 6, Artículo 61, Proyecto 199621020003600 (Vías Pecuarias), con la siguiente distribución:

6.703,34 € para el Presupuesto del año 2004.
64.000,00 € para el Presupuesto del año 2005.
306.000,00 € para el Presupuesto del año 2006.
500.000,00 € para el Presupuesto del año 2007.

El coste estimado de los trabajos que corresponden a la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio asciende a 981.870,24 €, se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 06.03.533.-01.649.00.0, con la siguiente distribución:

6.870,24 € para el Presupuesto del año 2004.
100.000,00 € para el Presupuesto del año 2005.
375.000,00 € para el Presupuesto del año 2006.
500.000,00 € para el Presupuesto del año 2007.

Cuarta. *Plazo.*—La duración del presente Convenio es de tres años, que comenzará a contarse a partir de la fecha de la firma del mismo por las partes, en cuyo plazo deberán quedar ejecutados los trabajos enumerados en la primera de estas estipulaciones.

No obstante, y a petición de las partes firmantes, podrá acordarse la ampliación de la vigencia del convenio por el plazo necesario para la finalización de los trabajos, acuerdo que deberá adoptarse antes de expirar su vigencia.

Quinta. *Organización.*—A los efectos de coordinar y poder efectuar el seguimiento de las actuaciones derivadas de este Convenio, se constituirá una Comisión Técnica Mixta de Seguimiento, integrada por cinco miembros, dos en representación de la Dirección General para la Biodiversidad, dos en representación de la Dirección General del Medio Natural y uno en representación de la Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia, éste, además, en calidad de Secretario, con voz pero sin voto, quienes resolverán los problemas de interpretación y cumplimiento que pudieran plantearse.

El régimen de funcionamiento de dicha Comisión se ajustará a lo dispuesto en el Título II, Capítulo II, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Sexta. *Supuesto de extinción.*—Si por causa distinta a la finalización del plazo de vigencia, o de su prórroga, se considerase extinto el presente Convenio, la Comisión Técnica Mixta de Seguimiento, visto el grado de ejecución del proyecto, se considerará facultada para asignar a cada una de las partes, conforme a las obligaciones contraídas por éstas en las cláusulas primera y segunda, las tareas que deben acometer para la conclusión de los trabajos inherentes a los expedientes de deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias que ya hubieren sido iniciados.

Séptima. *Naturaleza administrativa.*—El presente Convenio tiene carácter administrativo y estará sujeto a la normativa administrativa en vigor, siendo de aplicación en todo lo no previsto en su texto la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común modificada por la Ley 4/1999. En particular, «las cuestiones litigiosas que puedan surgir en la interpretación y cumplimiento, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 6.3, serán de conocimiento y competencia del Orden Jurisdiccional de lo Contencioso-Administrativo y, en su caso, de la competencia del Tribunal Constitucional» (artículo 8.3 de la citada Ley).

El Convenio queda excluido del ámbito de aplicación de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 3.1c) del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la citada Ley, siéndole, no obstante, aplicables los principios de ésta para resolver las dudas y lagunas que pudieran presentarse.

Y en prueba de conformidad se firma este convenio, en cuadruplicado ejemplar, en la ciudad y fecha indicadas en el encabezamiento de este documento.—La Ministra de Medio Ambiente, Cristina Narbona Ruiz.—El Consejero de Medio Ambiente, Francisco Marqués Fernández.

2130

RESOLUCIÓN de 30 de diciembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de trazado «Acondicionamiento de la carretera N-VI, circunvalación de Lugo. Tramo: Nadela-Tolda de Castilla», 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 impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el

Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto «Acondicionamiento N-VI. Circunvalación de Lugo. Tramo Nadela-Tolda de Castilla» figura entre los comprendidos en el anexo II del Real Decreto, por lo que se someterá al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así lo decida el órgano ambiental.

Conforme al artículo 1.2 del citado Real Decreto, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 22 de octubre de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto con objeto de conocer la opinión de dicho Órgano acerca de la necesidad, o no, de incoar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Como resultado de las consultas previas realizadas se determina la necesidad de someter el proyecto de trazado «Acondicionamiento de la N-VI. Circunvalación de Lugo. Tramo: Nadela-Tolda de Castilla» al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, dándose por cumplido el proceso de consultas previas según el trámite establecido en el artículo 13 del Real Decreto 1131/1988.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 1 de abril de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto de trazado y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 5 de mayo de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 22 de septiembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el proyecto de trazado, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del proyecto de trazado.

El Anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El Anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, 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, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 del 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 fecha 29 de diciembre de 2004, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de trazado «Acondicionamiento N-VI. Circunvalación de Lugo. Tramo Nadela-Tolda de Castilla».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completada la información con la visita a la zona que será afectada por la actuación, esta Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático considera ambientalmente viable el acondicionamiento de la N-VI en el tramo comprendido entre los pp.kk. 494+000 y 498+100 según el proyecto de trazado presentado, siempre y cuando en el proyecto de construcción, así como en las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura, se contemplen 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 cumplan las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado propuesto, tal y como viene definido en el proyecto de trazado sometido a información pública, deberá modificarse en el proyecto de construcción en los siguientes puntos:

Se modificará el diseño de la vía de servicio n.º 6 y se estudiará la adecuación de la estructura de drenaje para el río Rato en coordinación con

la Confederación Hidrográfica del Norte, para evitar de este modo afectaciones al aliviadero de San Fiz y al pozo PR-2.

Se considerará, también, la conexión en la glorieta de Nadela con la vía de alta capacidad Nadela-Sarria, según la consideración realizada por la Xunta de Galicia, estudiando la posibilidad de diseñar un ramal de acceso para la carretera C-546. Del mismo modo, se llegará a una solución consensuada para la glorieta de Tolda de Castilla, de manera que en el diseño adoptado se contemple la modificación de la «Ronda Este» de Lugo.

2. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán las siguientes medidas:

En el proyecto de construcción se estudiará la posibilidad de que el encauzamiento del rego do Foxos, localizado entre los pp.kk. 0+480 y 0+660, se realice por medio del establecimiento de una solera natural, y escollera en los taludes laterales, que permita la revegetación de éstos por medio de estaquillado o cualquier otra técnica similar.

Cada cauce interceptado tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión en único punto de drenaje de las escorrentías correspondientes a distintas cuencas parciales.

Las pilas de los pasos superiores, así como los estribos de pasos inferiores, se diseñarán de manera que respeten el cauce y servidumbres de ríos y arroyos.

En ningún caso se realizarán vertidos líquidos o sólidos en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente al terreno o a los cursos de agua. Los residuos contaminantes de la obra, principalmente grasas y aceites, hidrocarburos, compuestos químicos, restos de asfaltos, etc., tendrán la consideración de residuos especiales, y se gestionarán según la legislación vigente.

El sistema de almacenaje de residuos contará con las adecuadas medidas de seguridad (impermeabilización, estabilidad, seguridad, etc.) que garanticen la ausencia de vertidos y/o derrames, con capacidad de almacenamiento adecuada al volumen previsto.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Rato y San Mamede, no se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra, vertederos, ni puntos de apilado temporal de materiales, en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar a estos cursos de agua ni, en particular, en una franja de 50 metros a ambos lados de los cauces.

Las instalaciones auxiliares de producción (machaqueo, áridos, hormigonado, asfaltado, etc.) contarán con una cuneta perimetral superior en los límites más altos de la parcela para la canalización de la escorrentía de lluvia, y una cuneta inferior, en los límites más bajos del perímetro, con objeto de recoger escapes y derrames. Los efluentes del drenaje inferior se dirigirán a una balsa de recogida de tipo desengrasador con aliviadero inferior, que se situará en el punto más bajo de la parcela, y que retendrá, también, los arrastres de escorrentía. Todos estos elementos se calcularán para un período de retorno de 25 años y se desmantelarán, procediéndose a la consiguiente restauración de la zona afectada una vez finalizadas las obras.

También las aguas residuales procedentes de otro tipo de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de las excavaciones de las obras de paso, se derivarán y someterán a sistemas de decantación de sólidos. Los vertidos a los cursos de agua y barrancos se podrán realizar si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Si el agua procedente del sistema de decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamientos de depuración y filtrado. Además, se ejecutarán las medidas de inspección de las instalaciones para controlar posibles vertidos y fugas accidentales.

El proyecto de construcción incluirá balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera que viertan a los ríos Rato y San Mamede. Estas balsas deberán ser capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de estos cursos de agua y del río Miño, en el que vierten sus aguas a escasa distancia del trazado.

3. Protección acústica

El proyecto de construcción desarrollará medidas de protección acústica para las edificaciones cuya situación respecto al ruido varíe con la nueva infraestructura, en particular aquellas que en la situación previa no se vieran afectadas por las isófonas de 55 y 65 dBA de la N-VI 6 de la Auto-

vía A-6, y si lo estuvieran como consecuencia del acondicionamiento de la N-VI.

Se establecerán pantallas antirruído en toda la longitud necesaria para proteger aquellas construcciones afectadas como consecuencia del nuevo trazado, asegurando que no se superen los niveles de inmisión sonora reglamentarios.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado en el proyecto de trazado, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará, en su caso, la necesidad de incrementar las medidas correctoras previstas o revisar los sistemas de apantallamientos implantados.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como áreas urbanas y/o urbanizables, definidos como Núcleo Rural Tradicional o Núcleo Rural en Formación en el Plan General de Ordenación Urbana de Lugo.

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

Zonas residenciales:

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

En función de los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará la necesidad de implantar o suplementar las medidas correctoras establecidas.

Debido a la proximidad de las obras a zonas habitadas no podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y siete horas, siempre de acuerdo con las ordenanzas municipales en materia de ruidos, que de ser más restrictivas, serán de aplicación.

4. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

El proyecto de construcción deberá incluir en los planos de obra los elementos que no deben ser afectados, indicados tras la prospección arqueológica superficial realizada. Dichos elementos se jalonarán durante la fase de obras y son los siguientes:

P.k. 2+140 (derecha): Vivienda a 6 metros de la traza.
P.k. 2+115 (glorieta de Conturiz): Vivienda a 0,5 metros de la traza.
P.k. 1+620 (derecha): Vivienda a 8 metros de la traza.
P.k. 1+630 (izquierda): Fuente y lavadero a 28 metros de la traza.
P.k. 0+680 (derecha): Vivienda a 18 metros de la traza.
P.k. 0+670 (izquierda): Fuente y lavadero a 8 metros de la traza.

En el caso del yacimiento O Castro se llevará a cabo el control y seguimiento arqueológico por parte de un técnico arqueólogo en remociones de tierra que se realicen en el entorno hasta una distancia de 200 metros del yacimiento.

En el caso de construcciones que se ven afectadas, y que es necesario derribar como consecuencia de las obras, se incluirá en el proyecto de construcción documentación gráfica y un estudio estructural del elemento. Su derribo se realizará con control arqueológico para revisar la posible utilización de materiales y las características y estratigrafía del suelo. Todo ello se realizará con los siguientes elementos:

P.k. 3+550 (izquierda): vivienda.
P.k. 2+430 (derecha): vivienda.
P.k. 2+400 (derecha): vivienda.
P.k. 2+120 (izquierda): pajar y cuadras.

Además, posteriormente al desbroce, y de manera previa al comienzo de las excavaciones, se completará la prospección superficial en aquellas zonas donde no fue posible realizarla como consecuencia de la abundancia de vegetación y la imposibilidad de paso a fincas privadas, en concreto en los 250 metros anteriores a la glorieta de Nadela y el tramo entorno a

la aldea de Viador, así como en la banda de actuación y las áreas a ocupar por las instalaciones auxiliares, para la delimitación, reconocimiento y catalogación de posibles restos arqueológicos y paleontológicos que pudieran encontrarse. En el caso de aparición de yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos de interés, que no hubiesen sido detectados, se comunicará su hallazgo a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Consellería de Cultura e Comunicación Social, paralizando provisionalmente las obras hasta que se resuelva por este organismo las medidas oportunas a adoptar.

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

Por último, se evitará toda afectación a los yacimientos arqueológicos y elementos de interés arquitectónico inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los aquí indicados como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o instalaciones auxiliares, estableciéndose en todos ellos la condición de «área de cautela» para el punto de localización, en la que deberá extremarse la vigilancia arqueológica. Ninguna instalación auxiliar se localizará en un área de 50 metros alrededor de elementos conocidos del patrimonio arqueológico.

5. Protección de la vegetación

Antes del comienzo del desbroce se jalonará la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y apilado temporal de materiales, caso de ser necesarios, y zonas de instalaciones provisionales. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación natural próxima a las obras, especialmente los rodales de vegetación arbórea y las inmediaciones de los ríos, arroyos y barrancos interceptados por cualquier elemento del proyecto.

Las instalaciones auxiliares se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación, siguiendo los criterios del estudio de impacto ambiental. En concreto, serán excluidas las zonas ocupadas por vegetación de interés, hábitats asociados a zonas húmedas y corrientes de aguas, zonas con alta calidad paisajística y todas aquellas otras zonas identificadas como elementos ambientales significativos en el estudio de impacto ambiental.

Asimismo, los ejemplares arbóreos de mayor interés deberán ser protegidos mediante vallados y recubrimiento del fuste para evitar daños al tronco, a las ramas y al sistema radicular por el movimiento de la maquinaria de obra.

En caso de resultar necesaria la eliminación de vegetación de ribera como consecuencia de las obras, será necesario informe previo de la Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consellería de Medio Ambiente, según la Resolución de 27 de mayo de 2002 de la Xunta de Galicia.

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

El programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas.

6. Protección de la fauna

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

Adecuación de cunetas y obras de drenaje longitudinal. Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, no superándose la inclinación de 1H:1V en el talud externo a la carretera, empleándose, en caso contrario, rampas u otros dispositivos de escape similares. Los materiales a emplear serán preferentemente rugosos, de manera que se facilite la salida de la fauna.

Adecuación de los pozos de las obras de drenaje 12 y 13 de modo que se impida la caída de animales al interior.

Adecuación de los drenajes transversales que se consideren convenientes como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la modificación de su diseño y, en caso necesario, de sus dimensiones, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como de una pasarela longitudinal que independice la circulación del

agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año. Se revegetarán los accesos a los drenajes.

Si fuera necesaria la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales, evitándose las obras en particular entre los meses de noviembre y enero, época de freza y allevinaje de la trucha. Asimismo, para evitar la afección a la fauna terrestre durante su período de cría, se evitará la ejecución de desbroces y voladuras en los meses de abril y mayo.

Durante la fase de explotación se comprobará el adecuado funcionamiento de los pasos de fauna, asegurando que se encuentren en buenas condiciones y libres de obstáculos.

No se ejecutarán labores de corta de árboles, de vegetación de ribera, ni desbroces, durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación (en general los meses de abril y mayo), y especialmente en las inmediaciones de los ríos San Mamede y Rato, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua y a la del río Miño, muy próximo a la zona de actuación. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

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

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo y canteras de la zona, mencionadas en el proyecto de trazado, siempre que dispongan de la preceptiva autorización y posean el consiguiente proyecto de restauración. En caso de ser imprescindible la apertura de nuevas zonas de préstamos, que deberán contar con la preceptiva autorización, se llevará a cabo en las áreas de menor valor ecológico determinadas en el estudio de impacto ambiental. Una vez finalizada la extracción, las superficies alteradas se someterán a una adecuación morfológica y a una restauración ambiental, lo cual se deberá incluir en el proyecto de recuperación ambiental y adecuación paisajística.

Los préstamos, vertederos, apilados temporales de materiales e instalaciones auxiliares no se podrán establecer, en ningún caso, en:

Área de 50 metros alrededor de elementos conocidos del patrimonio arqueológico.

Bandas de servidumbre a cada lado de los ríos y arroyos y, en particular, una franja de 50 metros a ambos lados de los cauces de los ríos Rato y San Mamede.

Espacios naturales protegidos, inventariados o catalogados.

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular y zonas de alto potencial ecológico e interés cultural.

Entorno de núcleo urbanos, zonas residenciales y de servicios.

Se consideran zonas restringidas, donde no se ubicarán este tipo de elementos, las áreas con presencia dominante de roble, de castaño y de vegetación de ribera.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, vertederos, canteras y puntos de acumulación temporal de materiales. También se señalarán las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. Para aquellas instalaciones que se vayan a ubicar en áreas no explotadas actualmente se procederá a una prospección arqueológica previa a la aprobación del proyecto de construcción. Se evitará la apertura de caminos provisionales de obra dado el abundante viario rural existente.

Se redactará el correspondiente proyecto de recuperación ambiental y adecuación paisajística basado en lo expuesto en el estudio de impacto ambiental para las zonas seleccionadas, que deberá incluirse en los documentos del proyecto de construcción. En dicho proyecto se considerará que, una vez finalizadas las obras, se proceda al levantamiento de las instalaciones, eliminación de materiales y elementos sobrantes para su retirada a lugar de tratamiento y la recuperación ambiental del área afectada.

Las instalaciones auxiliares de producción (áridos, hormigonado, asfaltado, etc.) contarán con las medidas correctoras especificadas en la condición 3, referente a protección del sistema hidrológico, y deberán ser desmanteladas y restauradas junto con el resto de instalaciones.

8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la fase de construcción y explotación de la carretera se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de peatones, vehículos y maquinaria agrícola, siguiendo las indicaciones del proyecto de

trazado y el estudio de impacto ambiental. Todo desvío, provisional o permanente, será señalizado correctamente.

También se asegurará, con el diseño definitivo del trazado, el correcto funcionamiento de las distintas actividades comerciales que se mantengan en el entorno de la N-VI.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística

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

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, enlaces e isletas, medianas, obras de paso, drenajes, etc.), así como vertederos, áreas de apilado temporal de materiales y/o préstamos, si es que son necesarios, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales, así como las riberas de los ríos San Mamede y Rato. En este sentido, el proyecto deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona, siendo admisibles taludes de 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación con especies herbáceas, de matorral, arbustivas y arbóreas. Todas las especies a emplear serán autóctonas y características del entorno de la actuación. En todos los casos se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

En caso de afección puntual a las riberas de los ríos San Mamede y Rato, éstas serán limpiadas, adecuadas y revegetadas con especies riparias autóctonas, siendo aconsejable el establecimiento de varios estratos de vegetación. Del mismo modo, las zonas modificadas como consecuencia de las actividades o instalaciones auxiliares de las obras se recuperarán por medio de la preparación del suelo y plantación de árboles y arbustos. En las salidas de los drenajes se plantarán especies arbustivas, matorrales y herbáceas que eviten la erosión. Se revegetarán las bocas y estribos de los pasos inferiores y el entorno de los estribos de los pasos superiores. Los desmontes en afloramientos rocosos serán estabilizados, y se estudiará su restauración por medios adecuados para este tipo de sustrato.

En el proyecto de recuperación ambiental del entorno de las obras se contemplará un plan de gestión de la tierra vegetal, en el que se considerará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general se utilizará este sustrato sobre las superficies a revegetar. Si el balance de tierra vegetal fuera excedentario, la tierra sobrante no se destinará directamente a vertedero, estudiándose la posibilidad de reutilización en el proyecto para otros fines.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se incluirá en el proyecto de construcción un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones.

10. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental, así como lo indicado en la presente declaración de impacto ambiental.

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

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

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

Parámetros sometidos a control.
 Umbrales críticos para esos parámetros.
 Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
 Documentación generada por cada control.

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

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del Director Ambiental de las Obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Plan de Seguimiento Ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de Aseguramiento de la Calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por 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 los aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales, durante toda la fase de obras, sobre el desarrollo y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras exigidas por esta declaración.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 2.

Resultado del seguimiento arqueológico y paleontológico de las obras, a que se refiere la condición 4.

Medidas de protección para la vegetación, a que se refiere la condición 5.

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

Funcionamiento de las medidas adoptadas para la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos, zonas de apilado temporal de materiales e instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 7.

Medidas acerca de la permeabilidad de paso, a que se refiere la condición 8.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 5.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 6.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 7.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Plan de Seguimiento Ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre los efectos ambientales del tráfico y los accidentes sobre la hidrología, a que se refieren las condiciones 2 y 6.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 3.

Informe de la eficacia de las medidas para la fauna, expuestas en 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.

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

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 la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

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

Medidas relativas a la protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico, a que se refiere la condición 4.

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

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos, zonas de apilado temporal de materiales e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 7.

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 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. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental, el proyecto de trazado y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes. Se establecerá su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos, sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental sobre el proyecto de trazado en su diseño en planta, alzado u otros elementos, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones durante la ejecución de la obra, 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.

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, 30 de diciembre de 2004.-El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Respuestas recibidas

La relación de consultas realizadas es la siguiente:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	-
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia . . .	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	X
Aguas de Galicia. Unidad de Técnicos jurídicos	-
Ayuntamiento de Lugo	X

Los aspectos más significativos de las distintas respuestas recibidas son los siguientes:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia señala, como único espacio natural de interés próximo a la actuación, el río Miño, sus proximidades y afluentes, y da una serie de recomendaciones para realizar en fases posteriores del proyecto, básicamente en cuanto al cruce de cursos de agua y la adecuación para la fauna de estructuras de drenaje transversal, así como la necesidad de incluirse una propuesta de estudio acústico, la realización de una prospección arqueológica superficial intensiva, inventarios de fauna y vegetación exhaustivos y la inclusión de medidas correctoras, protectoras y plan de vigilancia ambiental presupuestados e incluidos en el proyecto definitivo.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia establece que será necesario realizar una prospección arqueológica intensiva en la zona afectada por la actuación, cuyos resultados deberán remitirse a la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, junto con los planos de las obras que puedan afectar a yacimientos arqueológicos, a fin de establecer las medidas correctoras que se estimen necesarias.

El Ayuntamiento de Lugo considera que en fases posteriores del proyecto se deberá tener en cuenta el Plan Especial de Protección del río Miño y sus áreas de influencia, así como las repercusiones sobre el espacio de la Red Europea Natura 2000 denominado «Parga-Ladra-Támoga».

ANEXO II

Descripción del proyecto de trazado

El «Acondicionamiento de la N-VI de Madrid a La Coruña. p.k. 494.000 al 498.100. Tramo: Nadela-Tolda de Castilla» tiene por objetivo la mejora de las condiciones actuales de tráfico en dicho tramo y de las conexiones de la N-VI con la Avenida de Madrid a la altura de Tolda de Castilla.

La zona de estudio afecta únicamente al término municipal de Lugo, en total a ocho núcleos rurales. El relieve de la zona se caracteriza por grandes llanuras interrumpidas por frecuentes lomas. En el entorno de la zona de actuación destaca el río Miño, y dentro de la zona el arroyo Rato, el arroyo San Mamede y el Rego dos Foxos. En este ámbito se destaca como figura de protección, el Plan de protección del Río Miño y las áreas de influencia de los mayores cauces permanentes, aprobado por el Ayuntamiento de Lugo en 1998 y contemplado en el proyecto de trazado.

La orden de estudio, con fecha 9 de marzo de 1999, establece dos actuaciones básicas: construcción de un cuarto carril en el tramo de la N-VI del p.k. 494 +000 al p.k. 498 + 100 para la reordenación del tráfico y variante del trazado que permita evitar el paso por la travesía de Nadela. Además se realizará un estudio de tráfico para determinar la necesidad del enlace entre la N-VI y la avenida de Madrid, para definir el diseño del mismo en caso de que sea necesario.

El trazado proyectado discurre entre el enlace de Nadela y el enlace de Tolda de Castilla, en la zona de la actual N-VI. En el enlace de Nadela, origen del trazado (p.k. 0+000), se lleva a cabo la ampliación de la glorieta para después dirigir el trazado hacia el Noroeste en variante, evitando de este modo el paso de la N-VI por la travesía de Nadela. En la variante de Nadela se proyectan dos pasos superiores, en los p.k. 0+554 y p.k. 0+940, en ambos casos con losa de hormigón pretensado, pilas de sección circular y estribos de hormigón armado.

La velocidad de proyecto es de 80 km/h en la variante y de 60 km/h en el resto del tramo.

En el tronco principal se establecen dos plataformas separadas por una mediana de 1,60 metros de ancho. Cada plataforma consta de una calzada de 7 metros, arcén interior de 1 metro, arcén exterior de 1,50 metros y berma de 0,75 metros. Se diseñan vías de servicio paralelas al eje a ambos márgenes del tronco que recojan todos los posibles accesos de

vías y fincas colindantes. La anchura de la calzada en las mismas es de 6 metros.

Entre el p.k. 2+041,421 y p.k. 2+111,337 se proyecta la glorieta de Conzuriz, y entre el p.k. 3+745 y p.k. 3+815 una nueva intersección, la glorieta de Barxelas. Aproximadamente en el p.k. 3+920 se plantea por el margen derecho una variante de la carretera LU-2910. Finaliza el trazado a la altura del enlace de Tolda de Castilla en el p.k. 4+556,285 con una nueva glorieta, para adoptar a continuación la sección actual de la N-VI (una sola calzada con un carril por sentido). En el margen izquierdo se proyecta otra nueva glorieta que permite finalizar una de las vías de servicio procedente de la glorieta de Barxelas y facilitar el acceso a una estación de servicio.

Todas las glorietas poseerán una calzada de 9 metros con arcén interior de 0,5 metros y exterior de 1 metro.

Los ramales de entrada y salida para conectar el tronco de la N-VI con las vías de servicio son las siguientes:

P.k. 1+200, por el margen izquierdo, una salida con sentido Madrid. Por el margen derecho una entrada con sentido Lugo, procedente de la vía de servicio n.º 1.

P.k. 2+800, por el margen izquierdo, una entrada con sentido Madrid desde la vía de servicio n.º 4. Por el margen derecho una salida con sentido Lugo hacia la vía de servicio n.º 3.

P.k. 3+200, por el margen izquierdo, una salida con sentido Madrid hacia la vía de servicio n.º 4.

Se encuentran proyectados cuatro pasos inferiores: marco de hormigón armado de 6 x 5 metros en el p.k. 0+055, y tres pórticos de 10 x 5,35 metros en los pp.kk. 1+690, 2+620 y 4+100.

Se establecerán muros de hormigón armado (un total de 12.286,02 m² en paneles prefabricados) y muro vegetal (990 m²) en todos aquellos casos en los que la sección transversal presenta las vías de servicio y la plataforma a distinto nivel y, también, en la glorieta de Barxelas.

Se han diseñado 14 obras de drenaje transversal, 9 que corresponden al tronco y 5 a las vías de servicio, así como un encauzamiento para reconducir el agua, separando el cauce de la cuenca del Rego do Foxos del tronco de la carretera. La protección del pie del terraplén se realiza mediante cunetas de guarda. El drenaje longitudinal se resuelve mediante caces longitudinales en la mediana y en los lugares donde el tronco y las vías de servicio van separadas por barreras rígidas, mediante bordillos en la coronación de terraplenes y secciones entre muros y mediante cunetas de borde con sección tipo triangular. Los ramales y caminos dispondrán de cunetas triangulares. Se amplían las obras de drenaje de los pp.kk. 1+660 (arco de medio punto) y 4+240 (arco rebajado).

Se determina el empleo de 6 canteras de Lugo y 1 de La Coruña y una zona de préstamos actualmente utilizada, a unos 5,5 kilómetros al sureste de la zona de actuación, debido al déficit de material de 96.205,287 m³. No se necesitará ningún vertedero. Además se incluye un anejo de Ordenación Ecológica, Estética y Paisajística.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y en el Reglamento para su ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental consta de memoria, planos y apéndices. Comienza la memoria, en la que se desarrolla el propio estudio, con los antecedentes, el objeto del estudio y una descripción del proyecto, acompañado de planos en planta y perfil.

En el capítulo denominado «Inventario Ambiental» se adjunta un análisis de los elementos que pueden verse afectados por la construcción de la infraestructura, dividido en dos grandes grupos:

Medio físico o natural que comprende los factores clima, calidad del aire, geología, hidrología, edafología, vegetación, fauna, paisaje y espacios protegidos y de interés ecológico.

Medio humano o socioeconómico, donde se estudia la población, vías de comunicación, planeamiento urbanístico, Plan Especial de Protección y Ordenación del Río Miño y de las Áreas de influencia de los mayores cauces permanentes en el término municipal de Lugo (PEPRIM) y Patrimonio cultural.

Como resumen de los datos proporcionados en el «Inventario Ambiental» cabe destacar los siguientes:

Desde el punto de vista climático, y según las estaciones más próximas al ámbito de estudio, la temperatura media mínima es de 6,1° y la temperatura media máxima es de 33,6 °C. Los vientos tienen dos componentes principales: Sur y Nor-Noroeste. La humedad relativa es elevada durante todo el año, en torno al 70-80%, con una precipitación total media anual de 1.028,7 mm. La calidad del aire se encuentra afectada, principalmente, por las emisiones del tráfico de la carretera N-VI y la autovía del Noroeste (A-6), en menor medida por las labores agrícolas (quema de rastrojos, tratamiento de campos, etc.) y es mínima en cuanto a emisiones de tipo industrial.

El sector estudiado se encuentra en el seno de un gran afloramiento precámbrico perteneciente al dominio del «Domo de Lugo», caracterizado por esquistos micáceos y gneises pelíticos con granates, que intercalan lentejones de gneises anfibólicos. Los principales tipos de suelo que generan son Leptosoles, Regosoles, Cambisoles e incluso Gleysoles. Dicho territorio pertenece a la cuenca del río Miño, localizándose la zona de estudio próxima a dicho río y a los arroyos Rato, San Mamede y Rego do Foxos. La impermeabilidad de los materiales metamórficos provoca la inexistencia de acuíferos, siendo también posible la presencia de acuíferos aislados.

La vegetación de la zona correspondería con una carballeira acidófila, con especies propias de los pisos montano y colino galaico-portugués. Próximo al río se desarrolla la serie edafohigrófila del aliso. La vegetación presente en el ámbito de estudio se encuentra muy antropizada, con escasa representación de las series mencionadas. Dominan las áreas urbanizadas y los campos de cultivo, con pequeñas manchas donde se conservan los bosquetes de carballo. El sotobosque está dominado en mayor o menor medida por el helecho «*Pteridium aquilinum*». También son frecuentes las especies de interés forestal, principalmente las choperas y el «*Pinus radiata*».

Entre la fauna existen diversos anfibios y reptiles endémicos del noroeste ibérico, y destaca entre los mamíferos la presencia de nutria y de desmán ibérico.

En cuanto al paisaje, no existen en la zona áreas de gran riqueza paisajística, quedando definidas las siguientes unidades de paisaje: carballeiras y otras formaciones boscosas, cultivos, núcleos rurales y cuencas fluviales.

El proyecto no afecta tampoco a espacios protegidos, siendo los más próximos el Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000 «Pargaladra-Támoga» y un Área de interés natural del PEPRIM, considerándose de mayor valor ecológico las masas arboladas, sobre todo de «*Quercus robur*».

Como ámbito de estudio para el medio socioeconómico se ha tomado el municipio de Lugo, que contiene íntegramente la actuación. La población, en la zona de las actuaciones, se encuentra dispersa y con menor densidad que en la ciudad de Lugo. Las principales vías de comunicación son la N-VI y la Autovía del Noroeste (A-6). De acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana del Excmo. Ayuntamiento de Lugo (1992), la ampliación se realiza en gran medida en una franja de 80 metros reservada a lo largo del trazado de la N-VI, que presenta estrechamientos en los núcleos rurales. Fuera de estas zonas el terreno está clasificado como No Urbanizable. Según el PEPRIM (1998), queda afectada un Área de Conservación del Paisaje Rural y un Área Recreativa de Uso Intensivo, cuya protección es compatible con la actuación proyectada.

Se ha realizado una prospección arqueológica intensiva, en la que se ha constatado la presencia de un yacimiento arqueológico inventariado (O Castro) en el entorno de 200 metros del tramo, y a diversas distancias, 7 construcciones sin valor patrimonial destacado y dos fuentes/lavaderos, un molino/vivienda, la iglesia de San Andrés de Castro y un cabanote en O Cuco.

En el siguiente capítulo se procede a la identificación, descripción y valoración de impactos. Los impactos positivos se dan en el medio socioeconómico, como consecuencia de la mejora de las comunicaciones. Los impactos negativos se dan en el medio natural, y han sido valorados en su mayoría como moderados, y una minoría como compatibles.

Posteriormente, en el siguiente capítulo, se realiza una definición de medidas preventivas y correctoras. En primer lugar se comentan las medidas encaminadas a reducir las alteraciones ambientales asociadas a la estricta operación de la obra, en segundo lugar las medidas necesarias para evitar la contaminación de las aguas y, a continuación, las medidas de atenuación del ruido, concretizadas en pantallas vegetales en las zonas afectadas, determinadas mediante el método de la «Guide de Bruit». En cuarto lugar se detallan las medidas protectoras del patrimonio cultural y por último la recuperación ambiental, donde se detallan las zonas de exclusión para vertederos, préstamos e instalaciones auxiliares así como las especies y métodos de revegetación (en riberas, áreas de préstamos, vertederos e instalaciones temporales de obra, taludes, isletas y medianas).

El capítulo dedicado al programa de vigilancia ambiental incluye una descripción de los controles a realizar en tres áreas: vigilancia de la actividad de obra (ocupación temporal, sistemas de contención de contaminantes, vertidos, gestión de residuos tóxicos y peligrosos, calidad del agua y control arqueológico), vigilancia de la erosión (adecuación paisajística y restauración de áreas degradadas) y vigilancia de los efectos del tráfico (niveles sonoros y efectos ambientales de los accidentes). Se incluye un presupuesto de las medidas establecidas.

Finalmente, en los capítulos posteriores se incluye cartografía temática y varios apéndices: orden de estudio, necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental, autorización para la prospección arqueológica intensiva, estudio de impacto acústico y fichas de yacimientos arqueológicos y elementos arquitectónicos, con reportaje fotográfico. Por último se incluye un documento de síntesis.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.

Subdirección Xeral de Estradas. Xunta de Galicia.

Confederación Hidrográfica del Norte.

Diputación Provincial de Lugo.

Ayuntamiento de Lugo.

Don Manuel Expósito Barreiro.

Don Juan Antonio Vallejo Herranz (FRIURSA).

Don Modesto Fernández Gómez.

Doña Concepción Álvarez Vila.

Don Fernando Varela Pereiro.

Doña Pilar Méndez Ansean.

Don Manuel Ramón Piñeiro López.

Don Antonio Celeiro Arias.

Doña Carmen López Fernández.

Don Vicente Gómez Lapido.

Don Miguel Vázquez González.

Doña M.^a Carmen Adelaida Gil Quintas.

Don Francisco Gil Quintas.

Don Andrés Ángel Sánchez Sánchez.

Doña M.^a Amanda Arias Méndez.

Don Modesto Fernández Gómez.

Don José Mosteiro Núñez.

Doña Marina Sánchez Álvarez.

Doña M.^a Avelina Carballido Sánchez y don Julio Fernández Iravedra.

Don Edelmiro Gil Ventura.

Doña Celia Díaz González.

Don Carlos Vilares Pérez.

Don Manuel Núñez Aldegunde.

Doña Carmen Alfonso Chousa.

Don Vicente Díaz Martín.

Don Eduardo Amigo Díaz.

Doña Mercedes González Rodríguez.

Doña Pilar y Guadalupe Rodríguez Morán.

Don Julio Ulloa Vence.

El contenido ambiental de las alegaciones es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte establece la afección a tres actuaciones en ejecución por parte del Organismo de Cuenca, obviadas en el proyecto de trazado. La afección a dos de las obras es fácilmente solventable con una buena coordinación, mientras que para la otra se exige una modificación de trazado de la vía de servicio n.º 6 al interferir con el trazado y diseño del colector secundario de San Fiz y su aliviadero de tormentas.

La Dirección Xeral de Calidade e Avaliación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia informa favorablemente, siempre que se apliquen las medidas protectoras y correctoras recogidas en el estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Lugo emite un informe del servicio de ingeniería municipal, en el que establecen diversas consideraciones sobre la planta, alzado, sección y cruzamientos transversales del trazado del proyecto.

La Diputación Provincial de Lugo, tras un resumen del proyecto y estudio de impacto ambiental, informa favorablemente del proyecto de trazado, tras considerar que se encuentran adecuadamente resueltos el desdoblamiento de calzada entre Nadela y Tolda de Castilla, la realización de la variante de Nadela y el nuevo ramal de acceso a Lugo en la glorieta de Tolda de Castilla.

La Subdirección Xeral de Estradas de la Xunta de Galicia recalca la necesidad de alcanzar una solución consensuada que permita una ade-

cuada conexión con las dos nuevas actuaciones autonómicas. Se informa favorablemente siempre que se tenga en consideración su propuesta para la glorieta de Nadela, de la cual parte también la vía de alta capacidad de la Xunta de Galicia Nadela-Sarria y la propuesta técnica de adecuación del proyecto de acondicionamiento N-VI (Nadela-Tolda) a la ronda Este de Lugo.

Don Manuel Expósito Barreiro alega que el trazado en las proximidades de su propiedad discurre por una zona de escasa estabilidad con un curso de agua, señalando que el trazado del primer estudio lo hacía por una zona más firme y con menos valor ecológico.

Don Juan Antonio Vallejo Herranz, en representación de FRIURSA (Frío Urgente S.A.) señala la necesidad para el desarrollo de su actividad comercial de la parte frontal de la nave que la empresa posee, aproximadamente en el p.k. 496+300 de la N-VI, que quedaría ocupada por la vía de servicio. Las características de los camiones utilizados les impedirían entrar y salir de la nave con el trazado del proyecto, por lo que solicita el desplazamiento del trazado al margen contrario.

Don Modesto Fernández Gómez expone que en el desmonte en el p.k. 4+100 del proyecto se realice lo más vertical posible por tratarse de un terreno muy compacto.

Don Fernando Varela Pereiro, en su nombre propio y en calidad de ayudante del Alcalde Pedáneo de San Andrés de Castro (Conturiz), muestra su oposición a la construcción de la autovía Lugo-Santiago y con la ampliación de la N-VI por el margen izquierdo en lugar de por el derecho, que afectaría a menos vecinos. También sugiere que la autovía Lugo-Santiago desemboque en la rotonda de Nadela.

Doña Pilar Méndez Ansean y la familia Darriba-Méndez solicita que en la zona de Angueiro se realice el desdoblamiento por el margen derecho de la carretera para así no afectar a ninguna vivienda habitada.

Don Antonio Celeiro Arias informa la confusión en la titularidad de la parcela 150 del polígono 534, que figura a nombre de Amadora Díaz López en lugar del suyo. Considera que la afectación debiera partir de la carretera actual y en la misma longitud para ambos márgenes, siendo afectadas con el trazado actual edificaciones de su propiedad con instalaciones como cuadros de contadores, red de agua, red de instalación telefónica, etc.

Doña Carmen López Fernández alega la depreciación del valor de las fincas al perder la posibilidad de ser edificables, y la destrucción de una carballeira con interés ecológico por la antigüedad de sus árboles.

Don Vicente Gómez Lapido, vecino de Conturiz, expone que en la finca de su propiedad afectada existe un acuífero superficial de uso particular, que existen escorrentías de gran caudal en época de lluvias por la pista lateral y el centro de la finca, pertenecientes a un antiguo regadío, así como un galpón dedicado a la cría de perros. Solicita que el acuífero le sea prolongado fuera del límite de expropiación hacia su finca, que las escorrentías sean acondicionadas y prolongadas para que discurran por la tajea existente, que el antiguo regadío sea comunicado con el futuro drenaje para evitar la inundación del galpón y que se construya una escollera de piedra desde la pista paralela a su finca hasta el cajón de salida del drenaje.

Don Miguel Vázquez González, vecino de Conturiz, alega la sustitución de la glorieta de Conturiz por un paso a nivel debido a la previsible concentración de tráfico en ese punto, que lo convertiría en un punto negro. Alega, asimismo, la inexistencia de impedimentos técnicos para ello, por lo que en caso de producirse reiterados accidentes en dicho punto existiría una responsabilidad patrimonial y penal.

Don Andrés Ángel Sánchez Sánchez, en nombre y representación de la entidad mercantil «Desguaces Conturiz viuda e hijos de Andrés Sánchez» alega el gran perjuicio que el proyecto de trazado tendrá sobre la actividad desarrollada por la entidad mercantil a la que representa y sobre la viabilidad económica de la misma, por lo que solicita se proceda a la adopción de los pertinentes acuerdos para mantener la viabilidad del negocio.

Don Modesto Fernández Gómez, en nombre de la mayoría de vecinos de la Tolda de Castilla, y buena parte de vecinos de Bosende y de las Barxelas, piden que se modifique el trazado entre el final de la Avda. de Madrid y la báscula de las Barxelas aproximándolo más al margen del río y desde la báscula desviarlo hacia el interior a enlazar con la autovía bordeando Nadela por el norte. Piden además el derribo de la gasolinera del margen izquierdo en lugar de la gasolinera del Miño, en el derecho, y que se rebaje el rasante que coincide justo en dicha gasolinera.

Doña Marina Sánchez Sánchez y otros 5 más, todos ellos propietarios de fincas afectadas por el trazado del proyecto, alegan que la ampliación de la carretera se realizará mayormente en el margen derecha, por lo que apelando al principio de justicia distributiva solicitan la modificación del trazado previsto, en particular en dos puntos: disminución del radio de la curva entre p.k. 2+100 y p.k. 2+560 de 750 a 650 metros, y modificación de la unión del radio de 15 a 25 metros del ramal 4 de la glorieta de Conturiz.

Don Manuel Núñez Aldegunde, en su nombre y el de la sociedad «Hotel Torre de Núñez S.L.», alega la existencia de un error gráfico en la

salida localizada en el margen derecha con dirección Lugo de la glorieta de Conturiz, que da acceso a una finca privada, cuando dicha glorieta debe desplazarse ligeramente con dirección Lugo para comunicar con la carretera de acceso a Conturiz, posibilitándose así desplazar el trazado unos metros hacia la derecha para liberar el acceso y aparcamiento del Hotel.

Doña Carmen Alfonso Chousa, propietaria de las fincas 1 y 3 del proyecto, expone que el diseño de los viales de acceso a la rotonda en el sureste de Nadela desde la A-6 y la variante de Nadela son demasiado cerrados y dificultará su empleo por vehículos pesados o de gran longitud, por lo que propone el desplazamiento de la rotonda hacia el sureste.

Don Eduardo Amigo Díaz expone que su propiedad resulta afectada por un vial de acceso desde la vía de servicio que desemboca en la pista de Angueiro y Paredes, que dicho trazado carece de sentido y es de difícil ejecución. En base a ello solicita un acceso a su finca desde la vía de servicio de manera que se anule el vial que la atraviesa y una pantalla acústica para amortiguar el ruido del tráfico en la vivienda.

Doña Mercedes González Rodríguez expone la existencia de un vial de acceso desde la vía de servicio que desembocaría en el nuevo trazado de la N-VI, cuyo trazado carece de sentido y es de difícil ejecución. Solicita un acceso a la finca desde la vía de servicio.

Doña Pilar y doña Guadalupe Rodríguez Morán manifiestan que en el subtramo Tolda-Conturiz, entre la nave Piñeiro hasta transportes Vallejo, se observa la implantación asimétrica de la ampliación, que, por razones topográficas, parece más razonable realizar mayoritariamente hacia la parte anterior. Debido a la pendiente del terreno, sugiere el uso de muros en el contacto con las fincas en la parte inferior.

Don Julio Ulloa Vence manifiesta que el trazado propuesto discurre por una vaguada de su propiedad que recoge las aguas de un extenso valle, que en ciertas épocas transporta mucha agua, por lo que solicita la posibilidad de cambiar el trazado de manera que sea más respetuoso con el medio ambiente.

2131

RESOLUCIÓN de 11 de enero de 2005, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «Combustibles de Última Generación» promovido por BP Oil Refinería de Castellón S.A., en sus instalaciones de la Refinería de Castellón, en Castellón de la Plana.

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

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto promovido por BP Oil Refinería de Castellón, S.A. (en adelante BP), consiste en la modificación de las instalaciones de la Refinería de Castellón con motivo de la ejecución del «Proyecto de Combustibles de Última Generación».

El Proyecto de Combustibles de Última Generación surge como consecuencia de la cada vez más exigente legislación ambiental. En concreto, el Real Decreto 1700/2003 de 15 de diciembre, por el que se fijan las especificaciones para gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo, y el uso de biocombustibles, establece tanto para gasolina como para gasóleo de automoción, que el contenido máximo de azufre no podrá superar las 50 ppm a partir del 1 de enero de 2005, estando ya disponibles en esta fecha para su comercialización gasolinas y gasóleos con un contenido máximo en azufre de 10 ppm. Este último valor no podrá ser superado a partir del 1 de enero de 2009.

El proyecto constituye una modificación de una refinería y está comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del Real Decreto Legislativo 1302/1986, anteriormente citado, por lo que solo deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental cuando así lo