

**5609**

*RESOLUCIÓN de 15 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Variante de Cerdedo. N-541 Orense-Pontevedra. P.K. 62,0 al 67,5», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

### 1. Objeto y justificación. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.

El objeto del estudio es la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir, con el grado de detalle exigible a un estudio informativo, las opciones viables para la construcción de una variante de trazado en la N-541 que evite la travesía de la localidad de Cerdedo (Pontevedra). La intensidad de tráfico registrada, junto con las características geométricas de dicha carretera y, principalmente, el entorno urbano por el que discurre, convierten la travesía en un tramo peligroso, de ahí la necesidad de la construcción de la mencionada variante.

El promotor y Órgano sustantivo de este proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

### 2. Tramitación.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió con fecha 18 de junio 2001 la memoria-resumen del estudio informativo «Variante de Cerdedo. N-541 de Orense a Pontevedra. P.k. 62,0 al 67,5, provincia de Pontevedra». Dicha Dirección General inició el 13 de julio de 2001 el periodo de consultas previas. El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 11 de diciembre de 2002.

La Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 12 de marzo de 2003 y en el Diario de Pontevedra de 20 de marzo de 2003.

Con fecha 2 de enero de 2004, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

### 3. Descripción del proyecto y análisis de alternativas.

El proyecto se localiza íntegramente en la provincia de Pontevedra, Las características principales de la nueva vía son:

Velocidad de proyecto: 80 km/h.  
Calzada: 7,00 metros.  
Arcenes: 1,00 metros.

Restantes características: las indicadas en la Norma 3. 1-I.C para una carretera convencional de velocidad de proyecto de 80 km/h.

El origen de la actuación se ha situado en el p.k. 61,0 en lugar del p.k. 62,0, previsto en la Orden de Estudio, con el fin de incluir la mejora de trazado en las curvas existentes entre ambos puntos kilométricos para mejorar la seguridad vial en esa zona.

El estudio informativo desarrolla dos alternativas denominadas Alternativa Norte y Alternativa Sur.

#### Alternativa Norte:

Con una longitud de 5,775 kilómetros, tiene su origen a la altura del p.k. 61,0 de la actual N-541 y su final en el p.k. 66,8 de la misma, antes del puente del río Lérez.

En esta alternativa se proyectan un semienlace que permite los movimientos Cerdedo-Orense y Orense-Cerdedo, un viaducto sobre el río Lérez de 360 m de longitud y siete pasos a distinto nivel.

#### Alternativa Sur:

Con una longitud de 6,945 km, tiene su origen a la altura del p.k. 61,0 de la actual N-541 y su final en el p.k. 67,6 de la misma, a la entrada del núcleo de Pedre, lo que implica un aumento de recorrido de casi 350 m.

En esta alternativa se proyectan tres viaductos sobre los ríos Castro, Cervas y Das Laceiras de 550, 280 180 m de longitud respectivamente. Además el proyecto contempla la construcción de ocho pasos a distinto nivel.

Se han valorado la Alternativa Norte y la Alternativa Sur, considerando como eje la carretera N-541.

Para la comparación de ambas alternativas, el estudio de impacto ambiental realiza una valoración cuantitativa de los impactos. Para cada impacto considerado ha definido uno o varios indicadores de la afección, a ser posible cuantificable. Para cada indicador se obtiene un índice de calidad ambiental, que será el que finalmente permita comparar las alternativas. Los indicadores más determinantes han sido:

Alternativa	Longitud - Km	Volumen excavado - m <sup>3</sup>	Volumen a vertedero - m <sup>3</sup>	Longitud de cauces interceptados - m	Superficie de suelo afectada por ruidos - m
Norte.	5,775	1.440.727	1.240.833	830	89.600
Sur.	6,945	1.810.128	1.417.882	3075	153.440

La comparación de los índices entre alternativas y para cada indicador estudiado se puede concretar en que la mayoría de ellos están mejor valorados para la alternativa Norte, concretamente el 82% de los indicadores son favorables a dicha alternativa. Las máximas diferencias se dan en la longitud de cauces potencialmente contaminables, el volumen de suelo retirado, la afección al paisaje y la superficie afectada por ruidos.

Pese a no haber diferencias importantes en la valoración de cada aspecto para ambas alternativas, la alternativa Norte supera en prácticamente todos los indicadores propuestos a la alternativa Sur.

Por tanto, la alternativa Norte queda definida con mayor calidad ambiental que la Sur.

Como conclusión el estudio de impacto ambiental indica que desde el punto de vista medioambiental la alternativa más recomendable sería la Norte.

### 4. Descripción del medio.

La zona de estudio se localiza a una altitud entre 300 y 500 m sobre el nivel del mar a una distancia de la costa entre 30 y 40 km. Las pendientes son variables predominando relieves accidentados a muy accidentados. Como altitudes más elevadas se encuentra Serra do Cando con máximas de 950 m aproximadamente.

En el sector suroccidental de la zona de estudio se localiza el Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES1140014, propuesto para que sea incluido en la Red Natura 2000. Incluye la Sierra Do Cando, el río Do Castro y su ribera, y el cauce del río Lérez desde la desembocadura del río anteriormente mencionado.

Se trata de un espacio que ocupa aproximadamente 5.400 Ha de los términos municipales de Cerdedo, Cotobade, Forcarei, A Lama y Beariz.

Cualquiera de las alternativas planteadas cruzará dicho espacio protegido, sin embargo al tratarse de una estrecha banda de territorio coincidente con el cauce y ribera próxima de los ríos Castro y Lérez, dicho cruce se efectuará en viaducto minimizando las posibles afecciones.

En el estudio de impacto ambiental se indica que en la zona se encuentran los siguientes hábitats de interés comunitario según la Directiva 92/43/CEE: brezales secos europeos, roquedos silíceos con vegetación pionera del Sedo-Scleranthión o del Sedo albi-Veronición dilleni, y robledales de la serie galaico-portuguesa con Quercus Robur y Quercus pirenaica. En las riberas de los ríos se encuentra el hábitat prioritario Bosques aluviales de Agnus Glutinosa y Fraxinus excelsior. Este hábitat prioritario podría verse afectado en el cruce de los ríos.

El trazado discurre por un relieve accidentado, a través de zonas arboladas cubiertas por repoblaciones de Pinus pinaster y Eucalyptos, con pequeñas manchas de Quercus robur. También se cruzan en menor medida, zonas de prados y cultivos, y formaciones arbustivas llamadas Tojeiras. En los pasos de la Variante sobre los ríos se encuentran formaciones de vegetación de ribera de gran interés, compuestas por Agnus glutinosa, Betuna pendula, Fraxinus excelsior etc.

En cuanto a la fauna el estudio de impacto ambiental destaca entre los mamíferos el topillo de cabrera (Microtus cabreræ), el murciélago forestal (Myotis bechsteini) y la nutria (Lutra lutra). Entre las aves con algún tipo de afección se encuentran el aguilucho cenizo (Circus pygargus), tórtola común (Sterptopelia turtur), aguilucho pálido (Circus cyaneus), azor (Accipiter gentilis), gavián (Accipiter nisus), alcotán (Falco subbuteo), chotacabras gris (Caprimulgus europæus), martín pescador (Alcedo taitis) y águila real (Aquila chrysaetus). De entre los anfibios destacan el tritón palmeado (Triturus helveticus), sapo de espuelas (Pelobates cultripes), ranita de San Antón (Hyla arborea), galápago europeo (Emis orbicularis) y eslizón ibérico (Chalcides bedriagai). Desde el punto de vista de la fauna ictícola las aguas de los ríos de esta zona están clasificadas como Salmonícolas (trucha común Samo trutta y salmón Salmo salar).

No existe Montes de Utilidad Pública en el término de Cerdedo. Si hay en la zona estudiada dos cotos de caza, ocupando la mayoría de los cerros próximos. También existe en el área un coto de pesca denominado Cerdedo.

En la zona de los corredores por donde discurrirán las alternativas, los Yacimientos arqueológicos inventariados por la Consellería de Cultura son los siguientes: Mamoas de Couto, Castro do Pego, Castro de Arén y Ponte de San Antón.

### 5. Análisis del proceso de evaluación de impacto ambiental.

#### 5.a) Fase de consultas.

Los aspectos ambientales más relevantes tratados en las contestaciones a las consultas realizadas son:

Afección sobre vegetación.

Afección sobre el LIC «Serra do Cando» (ES1140014) y los hábitats prioritarios localizados en esta zona.

Impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural.

Impactos significativos sobre las unidades hidrogeológicas de la zona, sobre los ríos Lérez y Do Castro y sus afluentes.

Estudio del ruido considerando la situación preoperacional en todas las localidades afectadas por las distintas alternativas.

5.b) Estudio de impacto ambiental.

i) Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos.

En el estudio de impacto ambiental se proponen una serie de medidas correctoras con el fin de minimizar la afección de los impactos significativos:

Respecto a la vegetación, y según las recomendaciones de la Subdelegación del Gobierno de Pontevedra, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, la Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Xunta de Galicia y la Diputación Provincial de Pontevedra, se elige el corredor Norte por tener una menor afección sobre las masas de robledales autóctonos y sobre las unidades hidrogeológicas de la zona.

La potencial afección que puede producirse sobre el LIC «Serra do Cando» (ES1140014) vendría dada por el cruce de las alternativas sobre los ríos Lérez y Do Castro, dado el valor del la vegetación de ribera. El paso sobre ambos cauces se hará mediante viaductos. Las pilas de los viaductos quedarán fuera de la vegetación de ribera.

Se instalará un jalonamiento con red plástica para la protección de límite de ocupación de la infraestructura incluidas las instalaciones auxiliares y vertederos. Será estricta al borde de talud o cunetas de guarda o de pie de terraplén en las zonas de robledal y bajo los viaductos en el cruce con la vegetación de ribera.

Se someterá el trazado a una prospección arqueológica superficial, y se establecerán medidas derivadas de este. Se establecerá protección de los yacimientos conocidos y elementos etnográficos colindantes con la actuación. Dada la abundancia de vegetación y previendo dificultades para la prospección se dispondrá de un arqueólogo durante el movimiento de tierras en la fase de obras.

Para la protección del medio hidrológico se dispondrán la serie de medidas correctoras que se exponen a continuación:

Las pilas de los viaductos se situarán fuera de los cauces.

Se dispondrán barreras de sedimentos a pie de terraplenes incluidos los estribos de los viaductos.

Se llevará a cabo la impermeabilización del área de mantenimiento de maquinaria y almacenamiento de residuos en instalaciones auxiliares temporales.

Se revegetarán las riberas afectadas por los drenajes transversales.

Se realizarán obras de fábrica sobre los cauces de drenaje interceptados transversalmente por la calzada para permitir su continuidad.

Las cunetas de drenaje longitudinal de adaptarán a las cuencas naturales del terreno.

Se dispondrán cámaras de grasas para la retención de éstas, como medida durante la fase de explotación de la infraestructura.

Se desarrollará un plan de gestión de residuos generados en la obra incluyendo recogida de productos utilizados in situ y almacenaje en instalaciones auxiliares hasta retirada por empresa autorizada.

Se impermeabilizarán las cunetas en zonas donde el trazado cruce aguas arriba de la zona de recarga de las fuentes.

Se proponen una serie de medidas para la protección de la fauna:

Se consideran pasos de fauna los viaductos y drenajes. Los drenajes deberán adecuarse para pasos de fauna mediante independencia del paso respecto del agua y acceso viable del paso para las especies acuáticas. Se revegetarán los márgenes del cauce en la zona afectada por las obras de los drenajes.

Para la protección de la fauna ictícola se limitarán las obras en los cauces entre abril y junio. También se dispondrán barreras de sedimentos en todos los puntos desde donde pueda haber arrastres (pilas de viaductos y estribos). Dichas zonas se revegetarán para evitar posteriores arrastres.

En el caso de los murciélagos, se dispondrán cajas anidaderas en las bandas de expropiación ocupadas por robledales.

El vallado deberá impedir el paso a especies como el corzo o el jabalí, por lo que contemplará la altura de este en el caso del corzo y el refuerzo en la base para el caso del jabalí.

Se realizará un estudio en detalle de la afección por ruido contemplando la situación preoperacional conforme a lo establecido en la legislación autonómica, y teniendo en cuenta el planeamiento aprobado por el municipio de Cerdedo se tomarán las medidas oportunas.

Se utilizarán como vertederos el hueco de préstamo utilizado para la obra. De no ser posible, se localizarán canteras abandonadas y, en su caso, canteras activas con huecos que necesiten material para ser restauradas. En este sentido, se han localizado dos huecos de extracción de dos canteras: la explotación activa (código Yc-1 según el estudio) propiedad de la empresa AGLONOR, S.A., y la explotación abandonada Yc-2, situa-

das a 6 y 8,5 km de Cerdedo aproximadamente, con un volumen estimado de ocupación de 1000.000 y 400.000 m<sup>3</sup>, respectivamente.

5.c) Fase de consulta y participación. Información pública.

Las alegaciones presentadas al trámite de información pública corresponden a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial y Vivienda de la Xunta de Galicia, Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia, Diputación Provincial de Pontevedra, Ayuntamiento de Cerdedo, 144 vecinos de Cerdedo y la estación de servicio Carbuguesa S.L.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia considera que deberá incluirse una previsión de ruidos durante las obras y la explotación, con la finalidad de prever la necesidad de tomar medidas específicas para que los niveles de ruido estén por debajo de los límites establecidos en la Ley 7/1997, de protección contra la contaminación acústica.

Se incluirá un plan de vigilancia ambiental, detallando los controles a realizar y su periodicidad, los indicadores a emplear y los umbrales de alerta.

El promotor responde que considera que el trabajo realizado en lo relativo al ruido está suficientemente detallado para el estudio de impacto ambiental del estudio informativo, y que ambos aspectos se desarrollarán con más detalle en el proyecto de construcción con las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental, y con las condiciones que establezca la declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia señala que será necesario realizar un estudio específico que valore el impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, de acuerdo con el artículo 32, de la Ley 8/95, de 30 de octubre, del Patrimonio Cultural de Galicia, donde se establezcan las posibles afecciones sobre la totalidad de los elementos de dicho patrimonio existentes en las inmediaciones, y en el que se incluya un programa de medidas protectoras y correctoras.

El promotor responde que en el estudio de impacto ambiental se incluye un capítulo sobre el patrimonio cultural y las posibles afecciones por las alternativas, cuya conclusión es la no afección a este patrimonio por las mismas.

Tras la alegación de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia se decidió completar esta información con un estudio específico mediante una prospección arqueológica. El informe resultante se remitió a la mencionada Dirección General quien a su vez contestó con otro informe favorable, corroborando lo previsto en el estudio de impacto ambiental, no siendo necesaria ninguna medida específica diferente a las observadas en el propio estudio.

El Ayuntamiento de Cerdedo acuerda en el pleno extraordinario celebrado el 12 de abril de 2003 presentar las siguientes alegaciones:

Mostrar su acuerdo con la alegación particular presentada por 144 vecinos del municipio, en la que se propone que se evite que la gasolinera de Cerdedo quede fuera del trazado definitivo de la variante proyectada, y por lo tanto de la resultante carretera N-541.

Solicitan que la variante se ejecute por el trazado Norte, y que las conexiones de la misma con la N-541 partan de puntos más cercanos a la villa de Cerdedo, modificando el semienlace en dirección a Pontevedra, situándolo en el p.k. 65 de la N-541, realizándose el desmonte hacia el norte por ser, según indican, el que menos impacto ambiental ofrecería y por estar de acuerdo los vecinos elegantes, ya que al otro lado se encuentra el río Lérez.

Estas alegaciones son muy similares a las presentadas por 144 vecinos de Cerdedo y por la estación de servicio Carbuguesa S.L.

El promotor responde que en cuanto a la modificación del trazado, de forma que la variante entronque con la actual N-541 al este de la gasolinera, de manera que ésta no quede fuera de la nueva N-541 resultante, y que el semienlace se sitúe más próximo a la villa de Cerdedo. En todas las soluciones estudiadas, es necesario modificar el trazado en planta y alzado para conectar con la actual carretera. Por ello, el viaducto sobre el río Lérez sería curvo con un radio de curvatura de 450 metros, pendiente del 5% y alturas de pilas similares a las previstas en el estudio informativo. Además, en la zona de conexión con la actual carretera, sería necesario plantear dos curvas circulares de radio 265 metros, mínimo exigido para la velocidad de 80 km/h.

En cuanto a la ubicación del semienlace en sentido Pontevedra se solicita que se sitúe a la altura del p.k. 65 de la actual carretera, que es donde se ubica la gasolinera. Dada la presencia de ésta es necesario guardar unas distancias de seguridad entre entradas y salidas a la carretera del enlace y la gasolinera, que hacen difícil la situación del enlace.

El promotor ha estudiado varias soluciones a las peticiones realizadas, concluyendo que la solución más conveniente sería mantener el trazado

de la variante al norte de la gasolinera, por lo que ésta seguiría quedando fuera de la variante, y conectar con la N-541 en un punto más próximo a la gasolinera en donde se plantearía el semienlace (unos 500 metros antes del previsto en el estudio informativo) y desde entonces el trazado se ajustaría, en lo posible, a la actual carretera con las modificaciones de trazado necesarias para cumplir con la velocidad de proyecto de 80 km/h.

#### 6. Especificaciones para el seguimiento.

El estudio de impacto ambiental contempla que con el estudio constructivo se redactará un plan de vigilancia ambiental con los siguientes objetivos:

Controlar la correcta ejecución de las medidas previstas en el Es.I.A. y en el futuro Proyecto.

Verificar los estándares de calidad de los materiales (tierras, plantas, agua, etc.) y los medios empleados en la integración ambiental.

Comprobar la eficacia de las medidas correctoras establecidas y ejecutadas. Cuando tal eficacia se considere insatisfactoria, determinar las causas y establecer los remedios adecuados.

Detectar impactos no previstos en el Es.I.A. y proponer las medidas adecuadas para reducirlos, eliminarlos o compensarlos.

Describir el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión que deben remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

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 y 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 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 y correctoras 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 y correctoras 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 los niveles de ruido existentes a lo largo de la traza.

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.

#### 7. Condiciones de protección ambiental específicas.

Se realizará un estudio de detalle de la afección por ruido, el cual deberá realizarse según el Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección contra la contaminación acústica en Galicia. Dicho estudio se hará de acuerdo al planeamiento urbanístico del municipio de Cerdedo, tomándose las medidas oportunas.

El proyecto de construcción desarrollará las medidas mitigadoras de impactos propuestas en el estudio de impacto ambiental de forma que no se produzcan impactos significativos en la fase de construcción.

#### 8. Conclusión.

Teniendo en cuenta la valoración realizada por el promotor en el estudio de impacto ambiental y las alegaciones presentadas en el proceso de información pública, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 14 de febrero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Variante de Cerdedo N-541 de Orense a Pontevedra P.K. 62 al 67,5», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto. Madrid, 15 de febrero de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

