

6633

RESOLUCIÓN de 17 de marzo 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 el estudio informativo «Eje atlántico de alta velocidad. Tramo: Pontevedra-Portela (Pontevedra)», promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto, localización y justificación del proyecto. Promotor y Órgano sustantivo del proyecto.*—El objeto del estudio informativo es el desarrollo del tramo Pontevedra-Portela (Pontevedra), dentro del denominado «Eje Atlántico de Alta Velocidad», que en el futuro permitirá unir por ferrocarril las principales ciudades de la zona oeste de Galicia con Portugal. La infraestructura utilizará el corredor del ferrocarril Vigo-Santiago, adecuando sus características a las condiciones de alta velocidad, de forma que se consiga la mejora de los servicios de viajeros de larga distancia y regional, aumentando así la participación del ferrocarril en la demanda global de transporte.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Ferrocarriles (DGF) del Ministerio de Fomento.

2. *Tramitación.*

2.1 *Antecedentes.*—La DGF sometió el estudio informativo de «Mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña» a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, cuya resolución fue publicada en el BOE de 16 de marzo de 2000. El Programa de Alta Velocidad del Plan Infraestructuras 2000-2007 desarrollado por el Ministerio de Fomento con posterioridad, contemplaba el desarrollo del Eje Atlántico de Alta Velocidad Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Frontera Portuguesa, esto implicó la necesidad de introducir modificaciones en el trazado para adaptarlo a las condiciones de alta velocidad, redactándose nuevos estudios informativos en los tramos en los que las variaciones eran más significativas, entre ellas el tramo Pontevedra-Portela.

La DGF consideró que las consultas previas del estudio informativo del proyecto anterior «Mejora del eje ferroviario Redondela-Santiago-A Coruña» seguían siendo válidas, con lo que se daba cumplimiento a los artículos 13 y 14 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, procediéndose en consecuencia, a la elaboración del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental (EIA) del tramo Pontevedra-Portela.

2.2 *Tramitación.*—La DGF sometió el EIA al trámite de información pública mediante anuncios en el Boletín Oficial del Estado de 17 de julio de 2002, en Diario Oficial de Galicia de 26 de julio de 2002 y en el Boletín Oficial de la Provincia de Pontevedra de 23 de julio de 2002.

Con fecha 4 de marzo de 2003 se recibe el expediente completo de información pública con el objeto de someter el estudio informativo a declaración de impacto ambiental.

Con fecha 11 de octubre de 2004 se recibe una propuesta de modificación de la alternativa seleccionada en el estudio informativo entre las localidades de Pontevedra y San Vicente de Cerpozons. Dadas las implicaciones ambientales de la modificación, se decide someter este estudio a una nueva información pública mediante anuncio en el BOE de 30 de julio de 2005.

Finalmente, el 1 de febrero de 2006 se recibe el expediente completo con la información pública correspondiente a dicha modificación.

3. *Descripción del proyecto.*

3.1 *Proyecto inicial.*—El estudio informativo seleccionó finalmente dos alternativas, denominadas A y B, como las mejores desde el punto de vista funcional, económico y ambiental. La Alternativa A seguía básicamente el eje ferroviario existente Vigo-Santiago, mientras que la Alternativa B discurría al este de la vía actual, a una distancia máxima de 1 km. El estudio informativo propuso la Alternativa A como la opción elegida para el tramo Pontevedra-Portela.

A partir de los motivos esgrimidos durante la información pública por diferentes organismos y entidades, principalmente por el Ayuntamiento y los vecinos de Pontevedra, la Dirección General de Patrimonio Cultural y la Dirección General de Calidad y Evaluación de Impacto Ambiental, ambos de la Xunta de Galicia, se desestimó la alternativa A para su desarrollo posterior. Los motivos expuestos estaban relacionados con la afección a la población y edificaciones en varios puntos del trazado (especialmente a la salida de Pontevedra), los efectos negativos sobre zonas de gran valor ambiental (Xunqueira de Alba y valle del río Granda) y por la afección sobre el patrimonio cultural (fundamentalmente el Camino de Santiago Portugués).

3.2 *Modificación de la alternativa propuesta.*—La descripción que se expresa a continuación es el diseño final del proyecto propuesto por el promotor que introduce una modificación de la Alternativa A entre Pontevedra y San Vicente de Cerpozons (los primeros 5.800 m. de la alternativa A). Dicha modificación tuvo como objetivo prioritario la minimización de la afección sobre zonas edificadas y sobre lugares de valor

ambiental y patrimonial, por lo que la alternativa propuesta finalmente utiliza al máximo la plataforma del ferrocarril actual, planteando el nuevo trazado de alta velocidad como la modernización y duplicación de la vía existente.

El tramo objeto del proyecto, de unos 11,7 km. de longitud, plantea conectar las cabeceras norte de las estaciones de Pontevedra y Portela a través de una doble vía ferroviaria de alta velocidad, permitiendo así la circulación de composiciones de viajeros a una velocidad de diseño superior a 200 km/h en las adecuadas condiciones de confort y seguridad. Las nuevas vías tendrán ancho ibérico hasta un futuro enlace del nuevo itinerario con otros recorridos de alta velocidad de largo recorrido, en que se realizará la transformación a ancho internacional.

El estudio indica que en el tramo correspondiente al acceso a Pontevedra (hasta el p.k. 5+800) se dejarán dos vías en servicio, liberándose los terrenos situados entre el p.k. 1+500 y el p.k. 3+500; y entre el p.k. 4+900 y el p.k. 5+200, en los que el trazado discurre en variante. Así mismo, de acuerdo con el informe de alegaciones, se procederá al levantamiento de la vía existente desde el p.k. 5+800 hasta el final.

El trazado en planta se plantea con un radio mínimo 'normal' de 2.300 m., que será disminuido en determinadas circunstancias dadas las dificultades de ajuste del trazado en corredores densamente edificados (2.000 m) o en los tramos próximos a la estación de Pontevedra (entre 450 y 550 m.).

La pendiente máxima del trazado en alzado será de 20 milésimas, con Kv mínimo 5.000 y longitud mínima de 110 m. La sección se ha previsto para una anchura de plataforma de 13,30 m. en coronación de subbalasto y una entreeva de 4,30 m. Los taludes tipo serán 2H/1V en terraplén, 3H/2V para desmontes en materiales alterados y 1H/2V para taludes en roca.

La modificación de la Alternativa A tiene una mayor descompensación de tierras que la inicial Alternativa A, siendo esto debido a una mayor longitud del trazado en túnel que obligará a un mayor volumen de tierras con destino a vertedero.

No forma parte de esta Declaración la electrificación del conjunto de las vías que tendrá un estudio informativo específico.

En el siguiente cuadro se exponen las características más importantes de cada tramo:

Tramo	Características (puntos kilométricos aproximados)
P.k. 0+000-p.k. 1+500: Salida de Pontevedra.	Duplicación lado izquierdo. Remodelación túnel existente (salida estación). Recubrimiento en trinchera urbanización La Seca (p.k. 0+670).
P.k. 1+500-p.k. 3+500: Pontevedra-Río Lerez-Pedra Picada-A Ferreira.	Separación 40 m a la izquierda para afrontar el paso del río Lerez. Nuevo viaducto de unos 180 m sobre el río Lerez (p.k. 2+050). Túnel de unos 600 m bajo la barriada de Pedra Picada (p.k. 2+260).
P.k. 3+500-p.k. 4+800: A Ferreira-San Cayetano.	Duplicación lado izquierdo hasta p.k. 4+000. Duplicación lado derecho hasta p.k. 4+800.
P.k. 4+800-p.k. 5+800: San Cayetano-Río Rons.	Separación hasta el p.k. 5+100 por lado izquierdo (dist. máx. 20 m). Viaducto sobre el río Rons de unos 100m sin afectar al puente existente (p.k. 5+040). Duplicación lado derecho hasta p.k. 5+800.
P.k. 5+800-p.k. 11+700: Río Rons-Portela.	Nuevo trazado lado izquierdo vía actual (dist. máx. 125 m). Viaducto sobre el río Granda de unos 180 m (p.k. 6+500). Cruce bajo vía actual en el p.k. 8+500. Nuevo trazado lado derecho vía actual (dist. máx. 300 m) hasta el final. Túnel de unos 840 m en la zona de San Mauro (p.k. 8+500). Viaducto sobre el río Areal de unos 780 m (p.k. 10+000).

4. *Factores ambientales relevantes del entorno del proyecto.*—Los valores más importantes del medio en la zona de actuación del proyecto son:

El LIC ES1140002 «Río Lerez»: tramo de dicho río cuyos límites occidentales coinciden con el actual viaducto utilizado por el ferrocarril Vigo-Santiago. Este espacio de la Red Natura 2000 destaca por la presencia de bosques aluviales con alisos (*Alnus glutinosa*), sauces (*Salix sp.*) y fresnos (*Fraxinus excelsior*), así como por el alto potencial piscícola, con especies como la lamprea marina (*Petromyzon marinus*) y salmón (*Salmo salar*).

Otros ríos importantes en la zona y que deberán ser cruzados por el trazado del ferrocarril, son el río Rons y el río Areal. El valle del río da Granda, por donde transcurre parte de la alternativa elegida, destaca por su vegetación de ribera.

A las afueras de Pontevedra nos encontramos con la zona marismeña de Xunqueira de Alba, espacio natural de gran interés por su vegetación (carrizales y alisedas) y fauna asociada. Parte de dicha marisma es una densa aliseda catalogada como hábitat prioritario de la Directiva 92/42/CEE con la denominación *Senecio bayonensis-Alnetum glutinosae*.

En cuanto al patrimonio cultural destaca el trazado del Camino de Santiago Portugués que transcurre cerca del corredor elegido. En la zona existen además, un buen número de elementos patrimoniales como la iglesia de Santa María y otros como restos romanos, hórreos, cruceiros, etc.

Los primeros 1.600 m. de la nueva línea coinciden con núcleos densamente poblados de la ciudad de Pontevedra. Igualmente, otros núcleos cercanos a la nueva línea serán la barriada de San Cayetano y el municipio de San Mauro, así como otras edificaciones dispersas a lo largo del corredor.

5. Análisis del proceso de evaluación.

5.1. Análisis de impactos significativos y sus medidas correctoras.-A continuación se analizan las afecciones que produciría la construcción de la modificación de la Alternativa A y las medidas correctoras propuestas:

Afección al medio socioeconómico:

Durante la fase de explotación, se producirán niveles de ruido superiores a los habitualmente considerados como tolerables en las siguientes localizaciones habitadas: p.k. 1+600 margen derecha (MD), p.k. 3+280 MD, p.k. 3+600 a p.k. 3+900 margen izquierda (MI) y MD, p.k. 4+300 MD, p.k. 4+650 a p.k. 5+000 MD, p.k. 4+750 a p.k. 5+350 MI, p.k. 5+300 a p.k. 5+500 MD, p.k. 5+550 a p.k. 5+700 MI, p.k. 7+750, p.k. 6+300 a 6+400, p.k. 10+500, p.k. 10+700 y p.k. 11+100. En estos puntos se instalarán pantallas acústicas desde 100 m antes hasta 100 m después de las viviendas, de forma que se consiga plena eficacia contra el ruido.

Tras la modificación de la alternativa A, el trazado coincide casi en su totalidad con la actual línea de ferrocarril en los primeros 5,8 km., afectando a los receptores que en la actualidad ya soportan el tráfico ferroviario. Se considera, además, que la mejora de la superestructura, así como la prolongación del túnel en la barriada de Pedra Picada y el falso túnel de La Seca, permitirá reducir los niveles actualmente soportados por los receptores más próximos a la vía. En la segunda parte del trazado (desde el p.k. 5+800 hasta el final), la nueva línea se separa de la actual afectando al municipio de San Mauro, que será atravesado a través de un túnel.

Otro impacto importante serán las edificaciones afectadas que deberán ser expropiadas (4), coincidentes con el trazado de la nueva vía.

Por otra parte, en la zona inicial del trazado donde no se contempla el mantenimiento de la vía actual, quedará liberado el terreno ocupado por esta vía en las zonas donde ha sido necesario proyectar variantes: entre el p.k. 1+500 y el p.k. 3+500, y entre el p.k. 4+900 y el p.k. 5+200. La modificación de la alternativa A plantea la construcción de numerosos muros para reducir en lo posible la ocupación de suelo: p.k. 0+180 a p.k. 0+415 MI, p.k. 1+130 a p.k. 1+190 MI, p.k. 3+000 a p.k. 3+980 MI, p.k. 3+000 a 3+200 MD y p.k. 5+200 a p.k. 5+340 MI.

Afección al Patrimonio Cultural:

La afección más importante se producirá por la destrucción de 200 m del Camino de Santiago Portugués entre los pp.kk. 3+220 y 3+420, contemplándose la reposición de este tramo por el mismo lado por el que actualmente discurre, entre la línea de ferrocarril y la marisma. Se producirán, además, afecciones directas sobre el Camino en los mismos puntos en los que línea de ferrocarril lo cruza en la actualidad, lo que sucede en los pp.kk. 3+780 y 4+670. Igualmente, la reposición de un paso transversal, en el p.k. 5+540, obliga a efectuar un desvío de un tramo del Camino entre los pp.kk. 5+380 y 5+600.

Los movimientos de tierra pueden suponer un impacto directo sobre eventuales recursos culturales. La aplicación de una serie de medidas preventivas anulará o minimizará la afección sobre estructuras o depósitos arqueológicos mediante el reconocimiento detallado del trazado (prospección arqueológica intensiva), seguimiento y vigilancia de los movimientos de tierra y la exclusión de movimientos de obras en los yacimientos conocidos cerca de la traza. La prospección intensiva del trazado será definida y supervisada por la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, quien determinará las actuaciones en caso de nuevos yacimientos susceptibles de afección.

Afección a las aguas:

Las modificaciones realizadas en la alternativa elegida han logrado evitar el impacto sobre la zona marismeña de Xunqueira de Alba, así como las posibles afecciones sobre el río da Granda al evitar su cruce.

Las afecciones más importantes serán aquellas derivadas de las acciones del proyecto que deban realizarse en las zonas de ribera o en los mismos cauces, pudiendo provocar vertidos que afecten a la calidad de las aguas. Esta situación será especialmente importante en el caso de los cauces de mayor anchura y que deban ser superados por viaductos. Una medida importante que minimice esta afección, será la adecuada planificación en la ubicación de las distintas instalaciones auxiliares, evitando en todo momento los cauces de drenaje. Además, en dichas instalaciones se instalarán diferentes sistemas depuración primaria que protejan la calidad de las aguas, así como balsas de decantación y de retención de sedimentos.

Afección a la vegetación:

La alternativa elegida cruzará el río Lerez, el río de Rons y el río Areal donde existen franjas de vegetación ribereña de entidad (alisedas y saucedas con presencia de fresnos) que serán afectadas por la construcción de los correspondientes viaductos. Las restricciones en el diseño de los mismos en cuanto a situación de las pilas o la distancia de los estribos a la vegetación, serán medidas preventivas que permitirán minimizar este impacto. Otras medidas destacadas serán las relacionadas con la protección de la vegetación existente, que aún estando en la zona de obras, no se encuentre en la zona de ocupación del trazado. Se pondrá especial atención en la minimización de la afección a la vegetación de ribera, en la protección de los fustes y de los sistemas radicales.

5.2 Alternativas y su valoración.

Descripción de las alternativas:

Alternativa A. El trazado, con una longitud de unos 11.600 m., discurre por zonas bajas, teniendo gran importancia la construcción de viaductos. Los primeros 1,5 km. coinciden con el trazado actual, separándose hacia el oeste, por donde discurre hasta el p.k. 8+500 a una distancia inferior a 200 m., donde se cruza bajo la vía existente. El trazado presenta cinco puentes, con una longitud total de 2.780 m., el primero sobre el río Lerez paralelo al de la vía actual, y los otros sobre zonas de marismas y sobre otros valles. Cuenta además con dos túneles, de unos 1000 m. en total, presentando éstos dificultades técnicas por su escaso recubrimiento. El volumen excavado destinado a terraplén es de 536.381 m³, siendo los sobrantes a vertedero de 33.301 m³. El trazado cuenta con seis pasos superiores y tres inferiores.

Alternativa B. La alternativa, con una longitud de unos 11.400 m., discurre por zonas altas, teniendo gran importancia la construcción de túneles. Parte de la estación de Pontevedra discurre durante 1 km sobre el trazado actual, separándose hacia el este, por donde discurre a una distancia máxima de 1000 m. El trazado tiene tres puentes, con una longitud total de 1.120 m., en los ríos Lerez, Rons y Areal, y cuatro túneles, con un total de 4.160 m. El volumen excavado destinado a terraplén es de 166.336 m³, siendo los sobrantes a vertedero de 2.018.717 m³. El trazado cuenta con nueve pasos superiores y uno inferior.

La Alternativa A se considera la más ventajosa desde el punto de vista ambiental por evitar la afección sobre el LIC de río Lerez, presentar menor afección potencial a lugares de interés patrimonial, ceñirse en gran parte de su recorrido a la vía actual, tener un balance de tierras más equilibrado y ser sus afecciones susceptibles de una mejor corrección.

La posterior modificación de la Alternativa A, introducida por los motivos expuestos más adelante en el apartado siguiente y descrita en el apartado 3.2, resulta más ventajosa en todos los aspectos ambientales, especialmente en lo referente a la contaminación acústica y la afección a las marismas de Xunqueira de Alba, siendo en cambio su impacto sobre el Camino de Santiago de la misma envergadura.

5.3 Integración del resultado del proceso de participación pública en el proyecto.-Durante el primer periodo de información pública (anterior a la modificación de la Alternativa A) del proyecto objeto de esta Declaración, en el que se presentaron un total de 390 escritos de alegaciones, existió un amplio rechazo por el trazado específico de la alternativa A propuesta especialmente en la primera mitad del recorrido. Los aspectos tratados en dichas alegaciones fueron principalmente aquellos que motivaron la posterior modificación del trazado de la Alternativa A, y que estaban relacionados con las siguientes cuestiones:

Afección a zonas densamente pobladas en los primeros 1.600 m del trazado, en la zona del túnel de la barriada de Pedra Picada (p.k. 2+500), en la zona del barrio de San Cayetano (p.k. 5+000) y entre los pp.kk. 5+700 y 6+300.

Afección al Camino de Santiago Portugués, el cual era cruzado por el trazado en tres ocasiones entre los pp.kk. 3+000 y 4+675, ocupándolo en la zona del valle del río Granda. Otros elementos patrimoniales eran igualmente afectados, como la iglesia de Santa María.

Afección sobre los valores naturales de la Xunqueira de Alba, zona marismeña cruzada en terraplén primero y en largo viaducto en su parte

final. En dicha zona, se encuentra una densa aliseda en buen estado, hábitat prioritario de la directiva 92/43/CEE.

Afección al valle del río Granda (y a su vegetación de ribera), donde el trazado discurre entre los pp.kk. 6+400 y 8+400.

Con posterioridad, y con objeto de subsanar estos importantes impactos, se propone una modificación de la alternativa A, que se somete a una nueva información pública mediante anuncio en el BOE de 30 de julio de 2005. Durante este nuevo periodo de información pública, los aspectos con alguna significación ambiental fueron los siguientes:

Aguas de Galicia de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia informa favorablemente sobre la modificación realizada, pero dada la incidencia de los viaductos sobre el río Lérez y sus afluentes río Granda, río da Costa y el río Rons, recuerda la necesidad de las autorizaciones previas en virtud de los artículos 78 y siguientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Afección al Camino de Santiago Portugués; continuidad, reposición y acondicionamiento del mismo. Se solicita la adecuación del trazado que permita la adecuada transitabilidad de los peregrinos, así como la integración paisajística de su entorno. (Excmo. Concello de Pontevedra, Asociación para la Defensa dos afectados por el TAV Alba San Vicente-Pontevedra y otros).

Afección a edificaciones y terrenos, especialmente sobre las viviendas situadas encima del túnel que se proyecta entre los pp.kk. 2+300 y 2+800 (Particulares). Se solicitan medidas correctoras que minimicen la afección, así como el cumplimiento de determinadas condiciones en las expropiaciones necesarias.

Como consecuencia de los contenidos expuestos en las alegaciones recibidas, la DGF tendrá en cuenta en el posterior Proyecto Constructivo los siguientes aspectos:

Estudio detallado del trazado en zonas edificadas minimizando a través de las medidas necesarias el impacto acústico y las vibraciones que se puedan producir.

Estudio detallado del diseño del túnel comprendido entre el p.k. 2+300 y p.k. 2+900, adoptando las medidas necesarias para ejecutarlo con las debidas condiciones de seguridad.

Proyecto de paso superior sobre la cabecera norte de la estación de Pontevedra dando continuidad a la calle E, así como un muro en el margen izquierdo de la vía a la altura del p.k. 5+100.

Estudio del acondicionamiento para el tránsito de peatones del entorno del desvío de la carretera C-531 en el p.k. 4+600, así como la modificación de la supresión del paso a nivel del p.k. 5+540 para reducir la ocupación del mismo.

Diseño de las medidas concretas de integración ambiental para garantizar la continuidad del Camino de Santiago Portugués.

6. *Medidas de protección cultural.*—Ante el informe negativo que sobre el estudio de patrimonio cultural del estudio de impacto ambiental emitió la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural (DXPC) de la Xunta de Galicia durante el periodo de información pública del estudio primitivo, la DGF realizó un estudio arqueológico extensivo que fue informado favorablemente por la DXPC. En su informe señala que deben llevarse a cabo las medidas correctoras puntuales recogidas en la memoria técnica de la prospección y modificar los trazados definitivos para no afectar a los ámbitos de protección integral y área de respeto de los elementos del patrimonio arqueológico recogidos en dicha memoria técnica. Asimismo pone especial atención en las medidas que deberán aplicarse para la reposición y acondicionamiento del Camino de Santiago, y que en todo caso tendrán que ser aprobadas previamente por la DXPC.

Indica también que los trabajos arqueológicos intensivos a realizar se llevarán a cabo por técnicos arqueólogos, de acuerdo con un proyecto presentado que deberá ser autorizado por DXPC de la Xunta de Galicia, en virtud de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia y el Decreto 199/1997, de 10 de julio, por el que se regula la actividad arqueológica en Galicia. Estos trabajos se ejecutarán con cargo a la financiación del proyecto.

7. *Especificaciones para el seguimiento.*—El EIA incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) de cara a garantizar la correcta implantación de las medidas preventivas y correctoras previstas, así como prevenir y corregir las posteriores disfunciones con relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

El seguimiento de las afecciones se realizará sobre aquellos elementos y características del medio sobre los que existirán impactos relevantes, estableciendo un control a través de parámetros que sirvan de indicadores de los niveles de impacto.

El PVA deberá poner especial atención en el seguimiento, tanto de los impactos sobre el medio socioeconómico (afección acústica), patrimonial (especialmente Camino de Santiago) y ambiental (ambientes riparios y calidad de las aguas), como de la eficacia de las medidas correctoras aplicadas para minimizar dichos impactos. En todo momento deberá existir una coordinación muy definida con los organismos competentes en cada materia, de forma que puedan hacer llegar sus recomendaciones o correcciones oportunas.

8. *Conclusión.*—Las afecciones producidas por la Alternativa A sobre la población, sobre el Camino de Santiago y otros elementos patrimoniales, y sobre los valores naturales de la zona marismeña de Xunqueira de Alba y de otros cauces atravesados, generaron un amplio rechazo del trazado elegido durante el primer periodo de información pública.

La modificación de la Alternativa A supone básicamente la duplicación y mejora de la actual vía existente, adaptando sus características para la alta velocidad. De acuerdo con la información remitida, dicha modificación tendrá significativas ventajas ambientales debido a la desaparición o minimización de los impactos causados por la primera opción presentada (alternativa A). Esas ventajas ambientales se verán potenciadas por la adopción de medidas correctoras que minimicen aún más la afección sobre el Camino de Santiago (mediante su reposición y acondicionamiento) o la contaminación acústica (mediante pantallas, túneles y falsos túneles), así como aquellas relacionadas con la conservación de los ambientes riparios.

En consecuencia, 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 16 de marzo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de «Eje Atlántico de Velocidad. Tramo: Pontevedra-Portela (Pontevedra)» concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente si se adopta el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental (modificación de la alternativa A), con las medidas incluidas en el estudio de impacto ambiental y en el estudio de modificación de la Alternativa A, así como con las medidas recogidas en la memoria técnica de la prospección arqueológica extensiva del proyecto, en el informe sobre esa memoria realizado por la DXPC y en esta declaración.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Ferrocarriles para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid 17 de marzo de 2006.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

