

16708 *RESOLUCIÓN de 26 de agosto de 2008, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio complementario al estudio informativo del proyecto de acceso al puerto exterior de A Coruña, de Arteixo (A Coruña).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6, apartado a.1 del Anexo I del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos por lo que, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, con carácter previo a su autorización administrativa se ha sometido a evaluación de impacto ambiental, procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen en la continuación:

1. *Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

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

El estudio informativo tiene por objeto definir la alternativa más adecuada para el nuevo acceso por carretera al Puerto Exterior de A Coruña en Punta Langosteira, actualmente en ejecución. Se definirá asimismo el tipo de carretera más adecuado para cada una de las alternativas, en concordancia con la funcionalidad del acceso derivada de los usos a que queden destinadas las nuevas instalaciones portuarias.

En el proyecto de ejecución aprobado para el nuevo puerto se define la conexión por carretera a la red existente desde el extremo sur del puerto hasta la carretera CP-0509 en la margen izquierda del embalse de Rosadoiro. Este vial obliga al paso a través del polígono industrial de Sabón de todo el tráfico terrestre que genere el Puerto Exterior, por lo que se considera necesario estudiar un acceso alternativo que conecte directamente las instalaciones portuarias con la red de vías de alta capacidad del entorno. Esta red queda constituida por la autovía A-6 (Madrid-A Coruña) y la autopista de peaje AG-55 (A Coruña-Carballo) de titularidad autonómica.

Las obras del Nuevo Puerto se ubican en el municipio de Arteixo (A Coruña), entre Punta Langosteira al norte y a Punta da Trabe al oeste. Se localiza a unos 7 km al suroeste del casco urbano de A Coruña, en las inmediaciones del polígono industrial de Sabón y de la población de Suevos.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

El sector de costa considerado se integra como parte del relieve costero del municipio de Arteixo, participando de las características que definen la topografía costera de las Rías Altas.

Los ríos Arteixo y Seixedo, los más importantes del municipio de Arteixo, desembocan a ambos lados de la playa de Alba, al oeste del ámbito de la zona de estudio para el acceso por carretera.

Según las Normas Subsidiarias de Planeamiento del Concello de Arteixo vigentes, hay dos espacios singulares a tener en cuenta: el embalse de Rosadoiro, declarado refugio de Caza, y Punta Langosteira, espacio incluido en el Sistema de Protección de Costas en la normativa urbanística. El LIC «Costa da Morte», en el municipio de Arteixo, no se verá afectado por ninguna de las alternativas. En la zona se encuentran algunos hábitat naturales catalogados de la Directiva 92/43/CEE.

El relieve de la zona presenta un perfil suavemente ondulado que desciende hacia el mar y que permite aislar visualmente el sector costero.

En la zona de estudio se encuentran zonas forestales –principalmente de eucaliptos y pinos–, de matorral y pastizal, prados, y zonas urbanas, predominando las zonas industriales, comerciales y de servicios sobre las residenciales.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

3.1 Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto ambiental.

a) Entrada de la documentación inicial. La tramitación se inició el 10 de marzo de 2006, al recibirse la documentación ambiental del proyecto en forma de memoria-resumen.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha de 28 de junio de 2006, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inició el período de consultas previas. En la tabla

adjunta se han recogido los 10 organismos consultados durante esta fase, así como los que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente.	
Autoridad Portuaria de A Coruña.	X
Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Obras Públicas e Transportes. Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Calidad Ambiental y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Xunta de Galicia.	X
Ayuntamiento de Arteixo (A Coruña).	
S.E.O. (Madrid).	
Ecologistas en Acción (Madrid).	
ADENA (Madrid).	
Asociación para a Defensa Ecoloxica de Galiza (ADEGA). (A Coruña).	

En síntesis, los aspectos ambientales más destacables de las respuestas recibidas son los siguientes:

Autoridad Portuaria de A Coruña. Considera indispensable que cualquier solución que se adopte, suponga un acceso libre de peaje desde el Puerto Exterior a la autovía A-6.

Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Obras Públicas e Transportes. Xunta de Galicia. Considera que la conexión debe tener sección de autovía; que deberá analizarse su función no sólo como acceso al puerto sino también como parte del complejo entorno del área de A Coruña; y que de conectar con la autopista autonómica AG-55, se deberá contemplar el efecto disuasorio del peaje y la posibilidad de su liberalización por parte del Ministerio de Fomento para evitarlo.

Dirección General de Calidad Ambiental y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Xunta de Galicia. Todas las alternativas afectan a Punta Langosteira, Zona Protegida de Costas, pero que se verá afectada por la ampliación del puerto, por lo que con unas medidas mínimas de protección no debe suponer un impacto relevante. Indica las principales afecciones de los cuatro corredores planteados y una serie de medidas generales a tener en cuenta en el cruce de cursos de agua, emisiones sonoras, pasos de fauna, realización de voladuras y obras próximas a poblaciones, revegetación y patrimonio cultural.

Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Xunta de Galicia. Destaca que en el documento no se recoge informe alguno basado en trabajos de campo sobre el impacto del proyecto en el patrimonio cultural. De acuerdo con los datos de esta Dirección General, se tiene conocimiento de la existencia de numerosos elementos del patrimonio cultural en el ámbito de estudio, por lo que considera conveniente la realización de un estudio específico de estos efectos, de acuerdo con el artículo 32 de la Ley 8/95, de Patrimonio Cultural de Galicia. El proyecto deberá ser llevado a cabo por técnicos arqueólogos de acuerdo con un proyecto presentado y autorizado por esta Dirección General. El estudio informativo conteniendo el referido estudio de evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural tendrá que ser informado por esta Dirección General.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el Órgano Ambiental al Promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El 13 de octubre de 2006 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió a la Dirección General de Carreteras un breve informe en el que señalaba los aspectos ambientales más relevantes de las respuestas a las consultas, a los que se ha hecho referencia en el apartado anterior, y le remitía copia de las mismas para que las tuviese en cuenta en el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y de consulta a las administraciones.

3.2.1 Estudio de impacto ambiental.–En el estudio de impacto ambiental del primer estudio informativo se analizaban 6 alternativas: 1, 2A, 2B, 3, 4 y 5. Tal como luego se expondrá, debido al resultado de la información pública se realizó un estudio informativo complementario con dos alternativas, la 1B y la 5, que se sometió asimismo al trámite de información pública. Dado que las modificaciones introducidas en la alternativa 1B respecto de la alternativa 1 del primer estudio informativo se limitan a la definición del enlace con la AG-55 y a la supresión del enlace con la AC-415 se considera que las valoraciones ambientales reali-

zadas para la alternativa 1 son aplicables a la 1B por lo que se considera válido el estudio de impacto ambiental ya sometido a información pública. Únicamente se presentan nuevas medidas correctoras.

A pesar de lo anterior, en el análisis multicriterio, la alternativa 1B pasa a ser la mejor valorada en conjunto, mejorando su valoración con respecto de la alternativa 1. Esta mejora se debe a la reducción de su coste económico y a la mejor valoración en el criterio funcional. Así, aunque la alternativa 5 obtiene mejor puntuación en tres criterios: impacto sobre el medio natural, impacto sobre el medio humano y coste económico, la mejor puntuación de la alternativa 1B en el criterio funcional le da una ligera ventaja en conjunto.

3.2.2 Resultado de la información pública y consultas.—La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento sometió el proyecto y su estudio de impacto ambiental a un primer trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 22 de marzo de 2007. Al mismo tiempo lo remitía a las administraciones afectadas. En este estudio informativo se analizaban y evaluaban 6 alternativas. En él se proponía la alternativa 5, que era la mejor valorada en el análisis multicriterio realizado. Más adelante, en el siguiente apartado, se describe esta alternativa.

Se presentaron 21 alegaciones: 8 de administraciones públicas, 11 de empresas y asociaciones y 2 de particulares. En la mayoría de ellas se rechaza la alternativa 5 propuesta por el promotor. Por parte de bastantes alegantes se considera que la mejor solución sería la Alternativa 1, prolongándola para conectar directamente con la autovía A-6.

A la vista del resultado de esta información pública, la Dirección General de Carreteras decidió realizar un estudio complementario al estudio informativo, planteando una variante a la alternativa 1, y comparándola con la alternativa 5 propuesta en el primer estudio. Este estudio complementario fue sometido a un nuevo trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 17 de octubre de 2007, cuyo resultado es el que se ha remitido al órgano ambiental para formular la declaración de impacto ambiental.

Durante el período de información pública del proyecto se recibieron 25 alegaciones, de las cuales 8 corresponden a administraciones públicas, 7 a otros organismos y asociaciones y 10 a particulares. En síntesis, los aspectos más destacados de las mismas son los siguientes:

Dirección General de Ferrocarriles. No tiene prevista ninguna actuación en la zona.

Autoridad Portuaria de A Coruña. Considera que el documento es correcto. Indica que se debe tener en cuenta la ampliación del puerto en el acceso de la alternativa 1B; se deberá coordinar el acceso por carretera con los accesos ferroviarios; se debe garantizar el acceso al puerto sin peaje.

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible. Junta de Galicia. Considera más adecuada ambientalmente la alternativa 1B que la 5, por no pasar por el embalse de Rosadoiro. Adjunta el informe de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la información pública anterior sobre la alternativa 5 en el que indica no se prevén efectos significativos sobre los valores naturales existentes y enumera una serie de condiciones generales a tener en cuenta en el desarrollo del proyecto.

Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Deporte. Junta de Galicia. Se deberá llevar a cabo un estudio específico de los cambios de trazado sobre el patrimonio cultural, en una franja de 200 m desde el límite exterior del trazado. La alternativa 1B afecta al hórreo 1 (en Furoca) y produce un impacto directo sobre el petroglifo de Monte da Canle, por lo que habrá que adoptar medidas específicas.

Informa favorablemente el estudio, debiendo remitir el proyecto para informe con los resultados de la prospección y las medidas correctoras y protectoras.

Ayuntamiento de Arteixo. Informa desfavorablemente el proyecto por los siguientes motivos: Se incumple la Ley de Carreteras por no dar acceso al puerto a través de la red de interés general del Estado; no parece coherente plantear una solución que depende del resultado de negociaciones con terceros; dentro de las variantes analizadas de la alternativa 1, la variante 1 presenta importantes ventajas frente a la 2, adoptada.

Incluye un informe de la letrada municipal en el que concluye que el acceso al Puerto se debe realizar por la red del Estado, lo que no cumple el proyecto.

Dirección General de Obras Públicas. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes. Junta de Galicia. Informa desfavorablemente las alternativas 1B y 5, por los siguientes motivos: no se debe considerar sólo el tráfico portuario, sino también el tráfico inducido en el entorno; la solución propuesta impide la ampliación futura de la autopista AG-55; el peaje en la sombra sólo para algunos vehículos genera agravios comparativos; por ser gran parte del tráfico portuario de largo recorrido, debe conectar con la red de largo recorrido, la A-6; un estudio informativo vincula el territorio y la solución queda indeterminada; además, la alterna-

tiva 5 ya fue informada desfavorablemente; puede haber problemas de seguridad vial en la zona del área de peaje entre el tráfico de paso y el detenido en el peaje.

Diputación Provincial de A Coruña. Rechaza definitivamente la alternativa 5, eligiendo como única alternativa la alternativa 1 y su continuación hasta conectar con la autovía A-6 según se contempla en el Plan Sectorial de la Xunta de Galicia. Realiza una serie de matizaciones sobre la respuesta a la anterior alegación en relación con la alternativa 5 y los inconvenientes que se plantean en el estudio informativo complementario.

Ayuntamiento de A Coruña. Plantea una propuesta para garantizar la conexión directa entre el Puerto y los polígonos industriales de Vío y Pocomaco a través del enlace con la AG-55, por lo que el enlace que figura en el documento debe ser modificado; el ramal Puerto AG-55, sentido La Coruña debe tener mejores parámetros de trazado. Adjunta planos de su propuesta.

Autoestradas de Galicia. Considera conveniente la construcción de un tercer carril entre los pp.kk. 3+200 y 8+900 de la autopista. Deben adoptarse medidas para garantizar la estabilidad de los taludes en el enlace del nuevo vial. Se deben definir las conexiones con la AG-55 para que no interfieran con el funcionamiento de ésta.

Federación de Asociaciones Vecinales de A Coruña e Área Metropolitana. Descarta cualquier solución que no sea la 1B. Aceptada ésta, considera imprescindible la conexión mediante un nuevo vial entre el Puerto Exterior y la AG-04 y la Tercera Ronda a través del vial de acceso a Vío. Adjunta plano de la propuesta.

Asociación de Empresarios Polígono Industrial de Sabón. Considera que la alternativa 1 es la más adecuada. La solución elegida debe contemplar un enlace directo del puerto con la A-6 y con la futura Tercera Ronda de A Coruña. La solución adoptada debe ser consensuada por todas las partes afectadas.

Polígono Industrial de Pocomaco. La alternativa más favorable es la 1B aunque considera necesaria su conexión con la 3ª ronda para dar un acceso directo del Puerto a los polígonos de Pocomaco y Vío.

Promotora de Viviendas Urbanas S.L., titular para gestionar la urbanización del polígono de Vío. Propone una solución para conectar el Puerto con el polígono de Vío, de la que adjunta plano.

Un particular, como representante de la Plataforma de Afectados por la Construcción del Puerto Exterior de A Coruña. La Alternativa 1B supone un nuevo acceso al puerto que habrá que consensuar con la empresa que está construyendo en estos momentos el acceso y la Autoridad Portuaria de A Coruña.

9 Particulares. En su condición de propietarios de fincas afectadas por la Alternativa 1B, presentan escritos idénticos en los que se muestran en contra de ésta por los siguientes motivos: Infringir la Ley y el Reglamento de Carreteras; ser incompatible con el Plan Sectorial de Comunicaciones; arbitrariedad en la selección de la propuesta; infracción de la Ley del Patrimonio Cultural de Galicia; vicios e irregularidades en la información pública y vulneración del derecho de participación pública. Proponen una solución que modifica la alternativa 1B, que considera más favorable ambiental y territorialmente, de la que presentan plano.

Un particular. Tras exponer sus razones, solicita que se minimice el impacto medioambiental y se respeten los núcleos de población de Suevos y Rañobre, garantizando su desarrollo urbanístico y sus comunicaciones.

Un particular. Considera preferible la alternativa 1B, realizando consideraciones sobre el peaje en sombra y las conexiones con los núcleos de Suevos y Mortiño de Suevos.

3.3 Modificaciones introducidas por el Promotor en proyecto y estudio tras su consideración.

La Dirección General de Carreteras se ratifica en la alternativa 1B, indicando que serán tenidas en cuenta las consideraciones realizadas por la Dirección Xeral de Conservación da Naturaza; en la fase de proyecto se considerará la necesidad de modificar el vial en la explanada portuaria, de acuerdo con las necesidades de la Autoridad Portuaria; asimismo, en fase de proyecto se estudiará la posible mejora del enlace con la AG-55 y se realizará una prospección arqueológica intensiva determinando las medidas a adoptar en relación con el petroglifo afectado.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—En el primer estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental se realiza un análisis y evaluación de alternativas. En la fase A del estudio, correspondiente a la memoria resumen y a la fase de consultas previas, se plantearon cuatro corredores denominados A (Norte), B (Centro), C (Centro) y D (Sur), cada uno de ellos con varias alternativas, 17 en total. Tras la fase de consultas y de una evaluación previa, se seleccionaron 6 alternativas para la fase B del estudio informativo, sobre la que se realizó el estudio de impacto ambiental y se sometió a información pública. Estas alternativas se denominan 1, 2A, 2B, 3, 4 y 5. La alternativa seleccionada en el estudio

informativo es la Alternativa 5, tras un análisis multicriterio en el que también se considera que es la más favorable ambientalmente. Esta alternativa comienza en el enlace tipo trébol de la autovía A-6 con la carretera AC-551, la cual se duplica sobre la plataforma actual hasta la glorieta de Sabón, sobre la que pasa en viaducto. A partir de aquí, la autovía se bifurca en dos calzadas cada una de las cuales discurre sobre un vial del polígono industrial de Sabón, bordeando el embalse de Rosadoiro por ambos flancos. Estas calzadas se proyectan en buena parte en viaducto, de longitudes respectivas de 1.480 y 2.660 m, y confluyen en una glorieta desde la que se accede al puerto. El tramo desde esta glorieta hasta el puerto y parte de la calzada Puerto-Coruña, se encuentran actualmente en ejecución por parte de la Autoridad Portuaria de A Coruña.

Como ya se ha indicado, tras el resultado de la información pública, en la que se manifestó un rechazo bastante generalizado a la Alternativa 5 propuesta, la Dirección General de Carreteras decidió realizar un nuevo estudio informativo desarrollando una variante de la alternativa 1 del estudio anterior, denominada Alternativa 1B.

Por tanto, las dos alternativas consideradas en el Estudio complementario al Estudio informativo, son la Alternativa 5, descrita anteriormente, y la Alternativa 1B, que se describe a continuación.

La alternativa 1B parte del enlace de Furoca con la autopista AG-55, autopista de peaje de titularidad autonómica. Este enlace es de tipo trompeta, con la particularidad de que los ramales en sentido Arteixo, se prolongan hasta superar el área de peaje como calzadas laterales de modo que los vehículos Arteixo-Puerto y Puerto-Arteixo no pasen por el área de peaje. El objetivo es que el tráfico portuario, el único que utilizará la nueva carretera, no esté sujeto a peaje. Tras pasar el ramal Puerto-A-6 sobre la AG-55, se unen ambos en un tronco común en un desmonte de hasta 34 m de altura desde donde desciende hacia Furoca, pasando bajo la AC-52 y sobre la AG-55, en un viaducto de 90 m de longitud. A unos 700 m del enlace cruza bajo la AC-415, orientándose a partir de aquí el trazado hacia el norte atravesando una bolsa de suelo urbanizable del entorno del núcleo de Meicende y cruzando sucesivas vaguadas. A continuación gira en paralelo a la costa dejando al norte el Parque Empresarial de Suevos. Tras el cruce de la carretera CP-0503, discurre por el valle de Suevos desde donde se llega al Puerto Exterior a través de un túnel de 410 m de longitud, cuya salida se sitúa en el gran desmonte de la explanada sur del puerto. La longitud del tronco desde la unión de los ramales antes de cruzar sobre la AG-55 es de 5.632 m. Esta alternativa, para que sea libre de peaje, requerirá una negociación con la administración titular de la autopista AG-55 (Xunta de Galicia) y la empresa concesionaria, para establecer un peaje en la sombra del tráfico portuario que utilice la autopista, tanto en dirección Arteixo, como en dirección A Coruña.

4.2 Principales impactos de la alternativa elegida.-Del estudio de impacto ambiental, del análisis del proyecto y del resultado de la participación pública (consultas previas e información pública) se deducen los principales impactos del proyecto. Asimismo se indican las medidas que propone el estudio de impacto ambiental para minimizarlos.

4.2.1 Impactos por molestias a la población en la fase de obras.-Durante la fase de construcción se incrementarán las partículas en suspensión y los gases de combustión debido a los movimientos de tierra y al tránsito de la maquinaria de obra. Se producirá ruido por las posibles voladuras, el funcionamiento de la maquinaria y por la circulación de los camiones de obra. Se producirán afecciones en algunos casos sobre la circulación de vehículos en algunas vías afectadas por las obras.

4.2.2 Impactos sobre la geomorfología y el paisaje debidos al movimiento de tierras.

En un relieve ondulado y, en algunos momentos, abrupto, se producen movimientos de tierra de cierta importancia, en especial en el enlace de Furoca donde se proyectan desmontes en roca del orden de 34 m de altura en los ramales de enlace con la autopista en dirección Arteixo y terraplenes próximos a los 30 m de altura, en el tronco y ramales de enlace, en el valle frente al núcleo rural de Furoca. Desmontes del orden de 20 m de altura se producen en varias zonas del trazado.

4.2.3 Impactos sobre la vegetación y los suelos cultivables.-La autovía afecta a terreno forestal y zonas de cultivo, y en menor medida a zonas calificadas como industria e infraestructuras. Las masas forestales son en su mayor parte de eucalipto y pino y a ellas corresponde aproximadamente la cuarta parte de la superficie ocupada. También hay prados de siega, entremezclados con los terrenos cultivables. Casi la mitad de la superficie ocupada por la autovía corresponde a prados y a cultivos anuales y una cuarta parte está ocupada por matorral, pasto y urbanización agrícola difusa.

4.2.4 Impactos por ruido.-Durante la fase de construcción, se producirá un incremento de los niveles sonoros y vibraciones debido a los movimientos de tierra y al tránsito de maquinaria pesada, el cual tendrá un carácter discontinuo y temporal.

Durante la fase de explotación, el ruido debido al tráfico circulante en la autovía podrá ser un problema en algunas edificaciones próximas a ella. En el estudio hay algunas viviendas cuyo nivel de ruido superaría las

isófonas del nivel sonoro equivalente para el periodo diurno [65 dB(A)] y nocturno [55 dB(A)]. En los planos de medidas correctoras de impacto ambiental se prevén pantallas acústicas en tres zonas del trazado.

4.2.5 Impactos debidos a préstamos y vertederos.-Para la ejecución del proyecto, se estiman los movimientos de tierra siguientes:

	Volumen (m ³)
Tierra vegetal	163.446
Desmonte suelos (coef. paso)	176.258 (1,05)
Desmonte roca (coef. paso)	1.488.578 (1,15)
Desmonte total	1.664.836
Terraplén	1.325.485
Volumen a vertedero	571.451

Por tanto, en principio no serían necesarios préstamos para la formación de los terraplenes, habiendo un volumen de tierras sobrantes de la excavación de 571.451 m³ que irán a vertedero.

En el estudio de impacto ambiental se propone la utilización de las canteras más próximas a la zona, que se identifican en el estudio.

También se considera de forma prioritaria la utilización del material sobrante para un uso adecuado por parte de administraciones, organismos o empresas. Por ejemplo, uso de la tierra vegetal sobrante por parte de las administraciones locales para jardines o restauración de zonas alteradas o utilización para obras por parte de particulares o administraciones.

4.2.6 Impactos sobre el patrimonio arqueológico y etnográfico.-La alternativa propuesta puede afectar a un hórreo en Furoca y al petroglifo del Monte da Canle.

En el caso del hórreo, no tiene por qué verse afectado, dado que quedaría a 35 m del trazado, según el estudio. Está situado en el núcleo rural de Furoca, entre otras edificaciones, por lo que sería necesario tomar las debidas precauciones durante las obras.

El petroglifo se vería directamente afectado por la autovía, por lo que sería necesario su traslado. Se encuentra en un muro de división de parcelas, por lo que en el estudio se considera que no perdería valor o interés por ser trasladado.

5. Condiciones al proyecto: Medidas preventivas y correctoras

Para el desarrollo de la alternativa 1B propuesta por el promotor, además de las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta en la redacción del proyecto de construcción los siguientes criterios, siempre que sea técnicamente viable:

5.1 Adecuación del enlace con la AG-55.-Con objeto de disminuir las afecciones al paisaje, a la vegetación, a la fauna y al núcleo rural de Furoca, debidas al relleno de la vaguada situada frente a este último, tras el cruce de la autovía sobre la autopista AG-55, se prolongarán los viaductos del tronco y del ramal Puerto-Coruña sobre la AG-55 hacia el oeste de forma que la altura de los terraplenes sobre el terreno no supere los 15 m, lo que también será de aplicación al ramal Coruña-Puerto. En todo caso, el viaducto en el tronco incluirá el paso inferior del ramal Puerto-A Coruña bajo el tronco de la autovía, es decir, el viaducto llegará al menos hasta el p.k. 0+600 del tronco.

5.2 Ancho de mediana.-Con objeto de disminuir las afecciones a la vegetación, la ocupación de terreno productivo y el movimiento de tierras, la anchura de la mediana será de 2 m, el mínimo previsto en la Norma 3.1-1C. Trazado, de la Instrucción de Carreteras. Esta anchura de 2 m es también la que se establece en el estudio informativo.

5.3 Bocas del túnel.-Afección a la geomorfología y el paisaje.-Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, en las bocas del túnel de Costa se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer una morfología del terreno similar a la preexistente. Los falsos túneles tendrán la longitud suficiente para que con el relleno de tierras se cubran al máximo los desmontes, tanto frontales como laterales. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos. Si fuese necesario, se hará un tratamiento de consolidación del terreno en las bocas del túnel - en especial en la boca este, la más visible-para disminuir la altura del desmonte del terreno en la embocadura.

5.4 Zonas de préstamos, vertedero e instalaciones auxiliares.-La alternativa 1B propuesta, presenta un sobrante de tierras estimado en el estudio informativo en 571.451 m³. De acuerdo con las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental los materiales sobrantes de la excavación se depositarán únicamente en canteras o zonas de préstamo abandonadas, en canteras en activo con planes de restauración aprobados o en zonas degradadas. Cualquier otro uso deberá ser objeto de evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente. Las canteras

propuestas, algunas de las cuales deberán utilizarse para el vertido de materiales, son las siguientes:

Granitos del Noroeste (Pastoriza-Arteixo): Activa.
 As Portelas (Coruña): Activa.
 Monte da Costa (Carballo): Activa.
 Lista Granit (Pastoriza-Arteixo): Activa.
 Pescas (Coruña): Activa.
 Trambasaguas (Arteixo): Activa.
 Montesalgueiro (Arteixo): Activa.
 Oxiplega (Carballo): Abandonada.
 Áridos de la Coruña (Arteixo): Activa.
 El Pozo (Caracha): Activa.
 La Estrella (Arteixo): Activa.

Préstamos.—En caso de que fuesen necesarios, se utilizarán canteras legalizadas con planes de restauración aprobados. Cualquier otra ubicación requerirá una evaluación de impacto ambiental de acuerdo con la normativa de evaluación de impacto ambiental vigente: Real Decreto legislativo 1/2008, texto refundido de la Ley de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Zonas de exclusión de préstamos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra.—sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos y arroyos, espacios de la Red natura 2000 y hábitats naturales de interés comunitario, proximidad a núcleos urbanos (300 m), zonas de interés arqueológico, zonas de vegetación arbórea y zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

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

5.5 Protección contra el ruido.—Como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará los tramos que discurren a cielo abierto incluidos los accesos al túnel.

En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (autopista, carreteras, calles, caminos, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá la autovía proyectada.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Las pantallas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje. En los planos de medidas correctoras del estudio de impacto ambiental se prevé la necesidad de pantallas en tres zonas: frente al núcleo de Furoca, margen izquierda de la autovía (pp.kk. 0+440-0+570 del tronco); frente al núcleo de Borroa de Arriba, margen derecha (pp.kk. 1+700-1+860) y frente a Borroa de Abaixo, margen derecha (pp.kk. 2+170-2+300). Además de en estas zonas, podría ser necesaria la instalación de pantallas frente al núcleo de Suevos, en la margen izquierda de la autovía, pp.kk. 4+100-4+400.

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

Uso	Nivel día-tarde-noche (L DEN)	Nivel nocturno (L NIGHT)
Residencial	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial, empresarial	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes	55 dB(A)	55 dB(A)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (LMAX) de 85 dB(A).

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

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en las proximidades de los núcleos urbanos y edificios habitados. Se podrán variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

Además de los límites que figuran en este apartado para el ruido, se deberán cumplir los límites y disposiciones establecidos en las ordenanzas municipales sobre protección del medio ambiente contra la emisión de ruido del ayuntamiento de Arteixo.

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

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural.—En coordinación con la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción y formarán parte del mismo. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En concreto, según el estudio de impacto ambiental hay dos elementos del patrimonio cultural que pueden ser afectados por el proyecto:

Hórreo 1, en el núcleo de Furoca, a unos 35 m del trazado en la margen izquierda, p.k. 0+560 del tronco. Deberán tomarse las precauciones adecuadas en la obra para evitar su afección, lo que no es difícil de conseguir dado que se encuentra rodeado de otras edificaciones del núcleo rural. Además, de acuerdo con la condición 5.1, al disponer un viaducto en esta zona en vez del terraplén de gran altura previsto, la distancia a la zona de obras será mayor.

Petroglifo do Monte da Canle, en Borroa, directamente afectado por el trazado, en la margen izquierda, p.k. 1+830 del tronco. Si no se pudiese evitar su afección mediante una modificación del proyecto, se trasladará o se le dará el destino que decida la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia.

5.7 Protección de la fauna.—De forma previa a la aprobación del proyecto de construcción, la Dirección General de Carreteras realizará un estudio específico del entorno de la autovía, donde se analicen las especies animales del entorno y los corredores biológicos y principales pasos naturales de fauna, proponiendo la ubicación de los pasos de fauna precisos, así como su tipología y dimensiones. Para la realización de dicho estudio se mantendrán los contactos oportunos con el órgano ambiental competente de la Junta de Galicia y una vez finalizado, se enviará a éste para su informe. El estudio concluirá con el diseño de los pasos artificiales para vertebrados de pequeño, mediano y gran tamaño que sean necesarios para garantizar la permeabilidad de la nueva carretera. El proyecto de construcción desarrollará de forma específica para cada tramo las prescripciones de dicho estudio. Las obras de drenaje que se adapten como pasos de fauna o los nuevos pasos diseñados, se dimensionarán teniendo en cuenta su longitud y las especies de fauna que deban utilizarlas.

En el diseño de las medidas destinadas a la fauna: pasos, vallados, dispositivos de escape, adaptación de obras de drenaje, etc., se seguirán los criterios de la publicación del Ministerio de Medio Ambiente. 2006 «Prescripciones Técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, n.º 1».

5.8 Protección de los cursos de agua.—El proyecto de construcción contendrá un estudio detallado de las medidas para proteger los cursos de agua, tanto durante la fase de construcción como con la autovía en servicio. Se proyectarán las balsas de decantación necesarias para ambas fases y las barreras de retención de sedimentos para evitar el arrastre de estos durante la ejecución de la plataforma.

5.9 Uso de NFU en el firme de la carretera.—En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la disposición adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que

aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

Como desarrollo del contenido en el estudio de impacto ambiental, el proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

Antes de la contratación de las obras, la Dirección General de Carreteras remitirá al órgano ambiental un documento de integración ambiental en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director Facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Con objeto de verificar el estudio de ruido y vibraciones aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante

la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en la legislación vigente.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del BOE en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 25 de agosto de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de acceso al puerto exterior de A Coruña. T.M. de Arteixo (A Coruña), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1B y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 26 de agosto de 2008.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

