

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

8306 *Resolución de 5 de mayo de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo de la variante de Ordes N-550, A Coruña-Tuy.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el grupo 6 apartado a.2 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 a continuación:

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

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

El objeto del estudio informativo es analizar los datos necesarios para definir los trazados de las diferentes alternativas viables de la variante de la N-550 en el entorno de Ordes. Esta variante evitará el paso a través de ese núcleo urbano y resolverá los problemas de tráfico que en la actualidad presenta. En el futuro formará parte del Corredor Norte-Sur de la N-550, como corredor alternativo ante la prevista saturación del tráfico de la actual carretera N-550, entre A Coruña y Santiago.

La actuación se desarrolla en el término municipal de Ordes, en la provincia de A Coruña, en la Comunidad Autónoma de Galicia.

El trazado de la alternativa elegida tiene una longitud de 13,525 km y se divide en dos subtramos con características geométricas diferenciadas por su futura funcionalidad.

El primer subtramo se inicia en el P.K. 30+000 cerca del núcleo de A Poza, sobre la carretera local CL-4012 de Ordes a Cerceda, y llega hasta el PK 32+900, donde se implanta el enlace con el Corredor Norte-Sur N-550. Tiene la función de conectar el futuro Corredor Norte-Sur con la carretera N-550 y su prolongación con la CL-4012, cerrando la Circunvalación Este del núcleo urbano de Ordes. Corresponde a una carretera convencional de características geométricas C-100.

El segundo subtramo, parte desde el PK 32+900 en el enlace del Corredor Norte-Sur de la N-550, hasta el final, en el PK 43+200 en el enlace N-550 Sur y se integra en el futuro Corredor Norte-Sur de la N-550, como alternativa a la actual N-550 para el tráfico con origen-destino A Coruña-Santiago y tiene características de autovía AV-120.

La ejecución del proyecto precisa de 303.358 m³ de vertederos.

Se han estudiado tres posibles corredores para desarrollar la variante: el Corredor Este, el Oeste y el Central, y por razones de funcionalidad y medioambientales se consideró el Corredor Este como más viable.

Una vez seleccionado el corredor se procedió al análisis de alternativas por el mismo, estudiándose tres alternativas de trazado que discurren más o menos próximas al núcleo de Ordes. La alternativa A-1 tiene 12.383 m de longitud, la A-2 tiene 12.710 m y la A-3 tiene 13.525 m, resultando seleccionada la alternativa A-3.

La alternativa A-3 es la más favorable, conforme se desprende del análisis multicriterio realizado en el que se han considerado variables medioambientales, económicas y funcionales.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El territorio estudiado se encuadra en la cuenca del río Tambre, que discurre a más de 12 km de distancia, presentando una orografía con suaves alomaciones.

El trazado de la variante cruza los siguientes cauces: el río Cabrón, el río Pequeno, el arroyo do Cabo, el arroyo das Penedas y el arroyo Ponte Ribeira.

En el entorno del trazado discurre un tramo del río Cabrón que ha sido designado como lugar de importancia comunitaria (LIC) río Tambre (ES1110016). No obstante el trazado de la variante no discurre por dicho LIC.

En relación a la vegetación, en la zona de estudio destacan las siguientes formaciones: bosques de ribera, bosques caducifolios, bosques de repoblación («eucaliptal-pinar»), matorral, cultivos y praderas. Asimismo, debe tenerse en cuenta la presencia del hábitat de interés comunitario 91E0* bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»), asociado principalmente al río Cabrón.

Respecto a la fauna, destacan las especies asociadas al medio fluvial con la presencia de nutria («*Lutra lutra*»), especie incluida en los anexos II y IV de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Asimismo, debe tenerse en cuenta la presencia de numerosas especies de anfibios, entre los que se encuentran la rana patilarga («*Rana iberica*») y la salamandra colilarga («*Chioglossa lusitanica*»), ambas especies incluidas como de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. En cuanto a la fauna piscícola, están presentes la boga del Duero («*Chondrostoma duriense*») y la trucha común («*Salmo trutta*»). Por otro lado, en relación a los invertebrados que se pueden encontrar en el LIC río Tambre (ES1110016) destaca la Madreperla de río («*Margaritifera margaritifera*») incluida en el anexo II de la citada Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

En el entorno del trazado se localizan trece puntos con elementos patrimoniales, que se corresponden con castros, hórreos, cruceiros, molinos y el Camino Inglés del Camino de Santiago, el cual está declarado Patrimonio de la Humanidad y amparado por la Ley 3/1996, del 10 de mayo, de protección de los Caminos de Santiago que establece que un camino constituye un bien de dominio público de carácter cultural.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La tramitación comenzó el 5 de diciembre del 2005, con la recepción del documento inicial del proyecto.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Posteriormente, se realizó el trámite de consultas previas por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del citado proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos e instituciones que fueron consultados, señalando con una «X» aquellos que emitieron informe:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Confederación Hidrográfica del Norte.	X
Delegación del Gobierno en Galicia.	—
Subdelegación de Gobierno en A Coruña.	—

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.	–
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia.	X
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia.	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia.	–
Diputación Provincial de A Coruña.	–
Instituto Geológico y Minero de España.	–
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Santiago de Compostela.	–
Departamento de Ecología de la Facultad de Biología de la Universidad de Santiago de Compostela.	–
Ayuntamiento de Ordes (A Coruña).	X
ADENA (Madrid).	–
Ecologistas en Acción (Madrid).	–
Greenpeace (Madrid).	–
SEO (Madrid).	–
Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza (ADEGA) (A Coruña).	–
Sociedade Galega de Historia Natural (A Coruña).	–
Federación Ecoloxista Galega (FEG) (A Coruña).	–

Los aspectos ambientales más relevantes recogidos en las respuestas a las consultas previas son los siguientes:

Hidrología.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia indica que dado que las obras afectan a cursos de agua incluidos en el espacio natural LIC río Tambre (ES1110016), se deben adoptar medidas preventivas dirigidas a minimizar la invasión de cauces; evitar vertidos al río; gestión de residuos y control de sólidos en suspensión y sedimentación en el transcurso de las obras. Los tramos paralelos a cursos de agua y otras áreas sensibles desde el punto de vista paisajístico han de contemplar medidas de regeneración paisajística.

Vegetación.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia comunica que se deberá considerar la revegetación, prestando atención a la coherencia de las especies seleccionadas utilizando especies autóctonas dominantes en la zona.

Fauna.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia señala que se construirán pasos de fauna, si procede. En caso de hacer voladuras se harán evitando la época de cría de las aves y minimizando sus efectos.

Impacto acústico.—La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consellería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia indica que en áreas próximas a poblaciones se considerarán medidas para reducir el impacto sonoro, así como los riesgos de movilización del polvo, vibraciones y proyecciones de materiales gruesos. Propone la realización de un estudio acústico, para determinar las afecciones que se pudiesen generar en la fase de construcción y posteriormente la debida al tráfico de la vía, y que pueda resultar de importancia para tomar una decisión acerca del corredor elegido.

Patrimonio arqueológico y cultural.—La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia, señala que debe hacerse referencia al patrimonio arquitectónico y etnográfico que forma parte también del patrimonio cultural. Asimismo, se debe incluir el Camino de Santiago que discurre por algunos tramos coincidiendo con el corredor Este. De la misma manera expone que es conveniente realizar un estudio específico para valorar el impacto del proyecto sobre el Patrimonio Cultural, el cual debe incluir una prospección arqueológica.

Trazado.—La Dirección General de Obras Públicas de la Consellería de Política Territorial de Obras Públicas y Transportes de la Xunta de Galicia expone que la solución más conveniente es que la variante de Ordes discurra o bien por el corredor centro o por el este, siempre que se garantice la conexión con la CL-4012.

3.1.3 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. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió las respuestas al promotor con fecha 8 de mayo de 2006, incluyendo los aspectos que debería incluir el estudio de impacto ambiental, entre los que destaca la posible afección al LIC «Río Tambre» (ES1110016) y a los cursos de agua, así como la inclusión de una propuesta de ubicación de préstamos, vertederos y zonas de instalaciones auxiliares.

3.2. Fase de información pública. Resultado.—Con fecha 11 de julio de 2009 se publica en el «BOE» núm. 167 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia por el que se somete a información pública el Estudio Informativo EI-2-LC-10 carretera N-550 de A Coruña a Tuy, variante de Ordes, provincia de A Coruña.

El órgano sustantivo, con fecha 13 de julio de 2009, consultó a las Administraciones públicas afectadas que fueron previamente consultadas en relación con la definición de la amplitud y el nivel de detalle del estudio de impacto ambiental, además de a las personas interesadas.

La documentación correspondiente al expediente de información pública, el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental con fecha 8 de enero de 2010.

Durante el periodo de información pública se recibieron 4 alegaciones de administraciones públicas y 433 alegaciones de diferentes entidades y particulares, cuyos aspectos ambientales más significativos, se refieren a:

Espacios naturales protegidos. Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia expone que debido a que la zona de actuación se encuentra próxima al LIC río Tambre (ES1110016), habrá que tener en cuenta las prescripciones establecidas en el Plan Hidrológico Galicia Costa en relación a la protección, conservación y recuperación del recurso y su entorno.

El promotor señala que se tendrán en cuenta dichas prescripciones.

Hidrología.—Aguas de Galicia de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia expone las siguientes afecciones que el proyecto puede generar sobre el medio hídrico y que habrá de tener en cuenta en la fase de desarrollo del proyecto: incidencia de las obras en la calidad de las aguas, efectos sobre infraestructuras hidráulicas y vertidos a la red fluvial. Asimismo recoge criterios generales de diseño de los viaductos y puentes de cruce sobre los cursos fluviales río Pequeno, río Cabrón, arroyo do Cabo, arroyo da Ponte Ribeira y el valle de Agra de Bello.

Asimismo, Aguas de Galicia recuerda la necesidad de obtener el permiso correspondiente para la realización de cualquier obra que tenga que ejecutarse en el dominio público hidráulico o en sus zonas de protección, así como en los cruces de la red hidrológica, desvíos, canalizaciones o captaciones de agua que haya que realizar con carácter temporal o permanente. De la misma manera, se solicitarán los permisos correspondientes en el caso de existir la necesidad justificada de cortar la vegetación de ribera en la zona de obras.

El promotor indica que los cauces y valles de la red fluvial referidos en el informe de Aguas de Galicia, se cruzarán mediante puentes o viaductos, los cuales se calcularán, al igual que todo el sistema de drenaje transversal, para los caudales de avenida con periodo de retorno de 500 años siguiendo las indicaciones establecidas en el Plan Hidrológico Galicia Costa (PHGC). Asimismo, las pilas y los estribos de los puentes y viaductos estarán fuera de la zona de servidumbre y no impedirán el paso por las riberas.

Por otro lado, varios particulares solicitan sustituir la alternativa 3 por la alternativa 1, ya que esta circula paralela al río Cabrón sin afectar a la zona de policía.

El promotor señala que la alternativa seleccionada (A-3) es la que mejor cumple los objetivos del proyecto y la que genera menores afecciones ambientales, anteponiendo el interés general.

Vegetación.—Algunos particulares manifiestan que la alternativa seleccionada (A-3) es la que afecta al mayor número de Hábitats protegidos, pues es donde se encuentran las mayores extensiones de bosque de ribera y bosque de robles galaico-portugueses, y concluyen exponiendo la disconformidad con la elección de esta alternativa.

El promotor señala que la alternativa A-3 es la más favorable, conforme se desprende del análisis multicriterio realizado en el que se han considerado variables medioambientales, económicas y funcionales.

Fauna.—La Asociación de Vecinos de Poulo y varios particulares solicitan que, con el fin de facilitar el tránsito de animales y de caza entre las márgenes de la variante, se construyan pasos inferiores.

El promotor responde que los 5 pasos de fauna previstos en otras tantas vaguadas y las 7 obras de drenaje sobredimensionadas para permitir el paso de jabalíes y de pequeños mamíferos, garantizan la permeabilidad territorial.

Impacto acústico.—El Ayuntamiento de Ordes, la Asociación de Vecinos de Poulo, así como varios particulares solicitan que se tomen las medidas pertinentes con el fin de prevenir la contaminación acústica, como la colocación de pantallas acústicas en las zonas próximas a las viviendas afectadas por el ruido.

El promotor indica que el estudio de impacto ambiental recoge la instalación de 3.000 m² de pantallas antirruído en diez enclaves con viviendas. No obstante señala que en fases posteriores del proyecto, se llevarán a cabo los estudios necesarios encaminados a evaluar los impactos acústicos, dando cumplimiento a lo dispuesto en la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica de Galicia. Estos estudios acústicos se realizarán de acuerdo con lo establecido en el Decreto 150/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la contaminación acústica de Galicia.

Patrimonio arqueológico y cultural.—La Asociación de Vecinos de Poulo, así como varios particulares recogen la afección sobre el patrimonio arqueológico y cultural, entre cuyos elementos destacan el Camino de Santiago y el Castro de A Torre.

El promotor contesta que en el apartado de patrimonio histórico-artístico se han catalogado 13 elementos y el Camino de Santiago. Sobre 8 de ellos no se generan impactos reseñables y en los 5 restantes: Castro de Piñeiro, Castro de A Torre, Camino de Santiago (en 2 enclaves) y el hórreo de Lavandeira, los impactos son moderados. En cuanto a los castros el trazado discurre a 106 m y 66 m de distancia respectivamente; los efectos se minimizan debido al seguimiento intensivo previsto durante la fase de obra. En el Camino de Santiago, tanto en el PK 33+100 como en el PK 36+850, el trazado salva la ruta jacobea con sendos viaductos. Se proponen medidas correctoras para preservar el camino y sus valores, garantizando la continuidad de la ruta en la fase de obra. Por último, el promotor señala que el hórreo de Lavandeira, se ubica a 36 m de distancia del trazado y que con las medidas de seguimiento previstas y la regeneración paisajística del entorno propuesta como medida correctora, se garantizan los valores del elemento.

Afección a servicios.—El Servicio de Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, el Ayuntamiento de Ordes, la Asociación de vecinos de Poulo y varios particulares, hacen referencia a la afección a caminos, vías de comunicación de concentración parcelaria, accesos a fincas, captaciones subterráneas de agua, canalizaciones, traídas de agua potable, fuentes y tendidos de la red eléctrica.

El promotor indica que se repondrán todos los servicios afectados y se garantizará la comunicación longitudinal y la permeabilidad transversal.

Trazado.—La Dirección General de Infraestructuras de la Consejería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia informa favorablemente la alternativa propuesta (A-3) y solicita modificaciones en los enlaces previstos.

El promotor señala que estas modificaciones serán consideradas en el proyecto constructivo y que las conexiones previstas con la Red de Carreteras Autonómica se someterán a la aprobación de la citada Dirección General.

Varios particulares proponen que se aprovechen las infraestructuras actuales, como la AP-9, por lo que solicitan el rescate de la concesión de esta autopista. Asimismo, solicitan que la variante de Ordes sea una carretera convencional, para poder conectarse mediante accesos a la red viaria secundaria existente en la zona. De la misma manera se solicita que se haga un nuevo enlace en la carretera CP-3802.

El promotor contesta que el tráfico previsto hace necesario construir una autovía y que la intensidad del tráfico de la carretera CP-3802 no justifica el diseño de un enlace. El enlace con la AC-524, proyectado aproximadamente a 2,5 Km del enlace solicitado, garantiza la canalización del tráfico de la citada carretera.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.—Se han analizado tres corredores denominados Oeste, Central y Este para el desarrollo de la futura variante.

Del estudio de los tres corredores se desprende que los corredores Oeste y Central afectan a suelos con capacidad de acogida muy baja correspondientes a superficies calificadas como suelo urbano de núcleo rural; integradas en el espacio natural LIC río Tambre (ES1110016); con pendientes superiores al 30%; con áreas de cautela de bienes culturales; o con suelos de clase II, que son suelos que por sus características son apropiados para el desarrollo de cualquier tipo de actividad agraria.

Por su parte el corredor Este no afecta a territorios con capacidad de acogida muy baja siendo esporádicos los de capacidad de acogida baja. Además, los corredores Central y Este, permiten canalizar el tráfico de paso con origen en la autopista A-9, sin afectar la población de Ordes.

Por tanto, por razones de funcionalidad y medioambientales se consideró el Corredor Este como el más viable. Una vez seleccionado el corredor se procedió al análisis de alternativas. Las tres alternativas estudiadas son las siguientes: A-1 (12.383 m de longitud), A-2 (12.710 m) y la A-3 (13.525 m).

Las tres alternativas se han valorado siguiendo un análisis multicriterio en el que se han considerado los aspectos ambientales, funcionales, la inversión y la T.I.R.

Los aspectos ambientales que han determinado la elección de la alternativa 3 han sido los espacios naturales protegidos, la geomorfología y orografía, la edafología, la flora y la vegetación, la fauna, las alteraciones sobre el planeamiento urbanístico, la capacidad agrícola y forestal, la contaminación acústica y el paisaje.

La alternativa A-1 ha sido descartada ya que es la que implica mayores afecciones ambientales, centradas sobre todo en los hábitats naturales y la fauna, al discurrir en su mayor parte próxima al río Cabrón. Las afecciones de esta alternativa sobre los lechos fluviales se consideran severas en la fase de obra, al existir riesgo de procesos erosivos por creación de taludes y movimientos de tierra, incrementando la sedimentación en el río. Asimismo, esta alternativa es la que precisa de medidas correctoras más intensas para mitigar el efecto barrera y el riesgo de atropello de fauna ligada al LIC río Tambre (ES1110016).

La alternativa A-2 presenta impactos de carácter moderado sobre la fauna, edafología, paisaje, hidrología.

La alternativa A-3 no interfiere entre las relaciones de los núcleos de población como ocurre en las demás alternativas. De la misma manera, los impactos más destacables producidos por esta alternativa se clasifican como moderados pero tienen una menor incidencia que los de la alternativa A-2, destacando los producidos sobre la fauna, la edafología y el paisaje.

La alternativa A-3 afecta, aunque de forma moderada, al Castro de A Torre a diferencia de las otras dos alternativas que no le afectan.

Por todo lo anteriormente descrito, el trazado que ofrece un mejor comportamiento medioambiental es el de la alternativa A-3.

4.2. Impactos significativos y medias protectoras y correctoras previstas por el promotor.—Espacios naturales protegidos. Próximo a la variante discurre el río Cabrón, parte de cuyo recorrido ha sido incluido en el LIC río Tambre (ES1110016). El trazado seleccionado no afecta directamente a este espacio, presentando un impacto de carácter compatible. No obstante, dado que la variante discurre próxima en algunos tramos a este espacio, el promotor prevé medidas preventivas durante la fase de construcción como el control de movimiento de maquinaria, cerramiento de áreas sensibles, y limitaciones a la ubicación de parques de maquinaria.

Hidrología.—Durante la construcción de las obras pueden producirse alteraciones en la calidad de las aguas debido a los vertidos de restos de obras y tierras así como de aceites o combustibles, procedentes de la maquinaria empleada en la ejecución de las obras.

El promotor prevé métodos de control de sedimentos y control de erosión temporales (barreras de retención de sedimentos) o permanentes (balsas de decantación y revegetación de taludes). Las barreras de retención de sedimentos se emplazarán del P.K 40+140 al P.K 40+640 y las balsas de decantación se ubicarán en los cruces con los cauces Pequeno, Cabrón, do Cabo, das Penedas y da Ponte Ribeira;

En la fase de explotación pueden producirse impactos por el vertido a los cauces de las aguas de drenaje, las cuales arrastran los contaminantes depositados en la calzada.

El promotor expone que para mitigar este impacto se diseñarán sistemas de captación y sedimentación de partículas como canales o cunetas vegetadas y balsas de decantación.

Vegetación.—La alternativa seleccionada (A-3) discurre por suelos ocupados por prados y tierra de labor, formaciones de matorral degradado, repoblaciones de pino y eucalipto y bosquetes ribereños en las zonas de cruce de los cauces. No se afecta a superficies destacables ocupadas por robles. El principal impacto se debe a la eliminación de la vegetación como consecuencia del desbroce, descepe y movimiento de maquinaria.

El promotor indica que para evitar la destrucción innecesaria de la vegetación como consecuencia del movimiento de maquinaria, se limitarán mediante cerramientos sus zonas de movilidad, al menos en las áreas más sensibles como son los cauces de los ríos Pequeno y Cabrón y los arroyos do Cabo, das Penedas y da Ponte Ribeira.

A pesar de que el proyecto no afecta directamente a ningún hábitat de interés comunitario si discurre próximo a uno, por lo que el promotor prevé que se vallarán aquellos tramos próximos al hábitat prioritario 91E0 bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»), del LIC río Tambre (ES1110016) y del río Cabrón.

Además, el promotor incluye las siguientes medidas de restauración: siembras en terraplenes, riberas y vaguadas, hidrosiembras en taludes en desmonte y plantaciones de *Alnus glutinosa* y *Betula alba* en las zonas alteradas por la construcción de los viaductos sobre los cauces Pequeno, Cabrón, do Cabo, das Penedas y da Ponte Ribeira.

Fauna.—La ejecución de las obras implica elevados niveles del tránsito de vehículos y personas, así como un aumento del nivel de ruido, producto del tráfico de maquinaria, que pueden ocasionar perturbaciones y molestias a la fauna.

El promotor expone que, dentro de las posibilidades que ofrezca el calendario de obra, se evitarán actuaciones en el periodo comprendido entre marzo y la primera quincena de julio para no interferir con la estación reproductora de la mayor parte de las especies de fauna y con floración y fructificación de una importante fracción de especies de flora.

La disminución de la calidad de las aguas provocada por el incremento de los sólidos en suspensión que se produce como consecuencia de los procesos erosivos durante los movimientos de tierras en las proximidades de cauces de ríos y arroyos podría afectar a macroinvertebrados acuáticos filtradores, a anfibios y a la fauna piscícola. Se destaca la sensibilidad de la Madreperla de río («*Margaritifera margaritifera*») y los efectos indirectos sobre la nutria («*Lutra lutra*»). Se detectan como zonas sensibles el cruce con el río Cabrón y su afluente el río das Penedas.

Se han previsto una serie de medidas de control de sedimentos y control de erosión, así como balsas de decantación que eviten que las aguas contaminadas puedan llegar a la red natural de drenaje.

Por otro lado, la existencia de la vía supone una barrera física para los movimientos de la fauna, lo que se puede llegar a convertir en una fragmentación o aislamiento de los hábitats. El promotor señala que, en el área de estudio, el grupo faunístico que podría verse más afectado son los anfibios; sin embargo las especies de interés comunitario con mayor dependencia del área de estudio, la Salamandra rabilarga («*Chioglossa lusitanica*») y la Rana patilarga («*Rana iberica*»), son las que se encuentran más ligadas al propio cauce y sus riberas, para las cuales el propio río constituye el principal elemento de conectividad de sus poblaciones. El resto de la fauna de mayor relevancia también depende directamente del cauce fluvial, medio que no sufre fragmentación por la ejecución del proyecto al cruzarse con puentes o viaductos.

El promotor prevé la adecuación como pasos de fauna (pequeños mamíferos y jabalí) de 7 obras de drenaje (PP.KK. 30+750, 31+525, 39+600, 40+400, 41+750, 41+920 y 42+390) y 5 viaductos, especialmente los puntos de cruce sobre el río Cabrón y su afluente el río das Penedas, aguas arriba del LIC «Río Tambre» (ES1110016). También incluye el cerramiento con malla tupida de 30 cm de altura que impida el acceso a la calzada de mamíferos, anfibios y reptiles.

Préstamos y vertederos. El balance de tierras de la actuación es el siguiente:

Desmante: 1.577.127 m³.

Rellenos: 1.568.805 m³.

Material adecuado sobrante: 8.322 m³.

Material inadecuado sobrante: 142.505 m³.

Tierra Vegetal sobrante: 152.531 m³.

Total a vertedero: 303.358 m³.

El promotor señala que no se prevé la necesidad de préstamos. No obstante en caso de precisarse materiales estos deberán provenir de canteras autorizadas.

Se proponen nueve posibles zonas de vertido elegidas por proximidad al trazado y con criterios medioambientales, que se corresponden con canteras o enclaves utilizados actualmente como vertederos. Se señala que el vertido de materiales sobrantes en estos enclaves generará un impacto positivo al contribuir a la clausura y restauración de dichos espacios.

Impacto acústico.—Debido al funcionamiento de la maquinaria en la fase de obras se producirá un aumento de los niveles sonoros. El promotor señala que en esa fase las emisiones se ajustarán al Real Decreto 245/1989, de 27 de febrero, sobre determinación y limitación de la potencia acústica admisible de determinado material y maquinaria de obra. Así, en el caso de movimiento de maquinaria se limitará la velocidad, se mantendrá un correcto estado y funcionamiento de los motores y tubos de escape, neumáticos, carrocerías, frenos y transmisiones.

Para estimar los niveles de ruido que durante la fase de explotación se podrían alcanzar en las zonas próximas a la variante, se ha realizado una predicción de los niveles acústicos delimitando las bandas de afección por niveles superiores a los 65 dBA diurnos y 55 dBA

nocturnos. El promotor prevé la instalación de pantallas acústicas en los siguientes puntos kilométricos: 35+050, 35+700, 36+400, 37+400, 39+900, 40+250, 42+000, 42+100, 42+200 y 42+250, todas ellas de 100 metros de longitud y 3 metros de altura.

Además se llevará a cabo un apantallamiento vegetal en los tramos próximos al río Cabrón, donde optativamente se podría optar por apantallamientos sonoros con estructuras artificiales.

No obstante, el promotor señala que la construcción de la variante, supondrá un impacto positivo al reducir los niveles de ruido en la población de Ordes, ya que la futura infraestructura liberará de tráfico a la actual carretera N-550, que atraviesa dicho núcleo.

Patrimonio arqueológico y cultural.—El estudio de impacto ambiental incluye una prospección arqueológica extensiva de la superficie afectada por la variante identificándose trece puntos patrimoniales afectados por la alternativa seleccionada. La afección se califica como compatible en todos los casos menos en cinco, que se califica como moderada. Estas cinco afecciones son las siguientes: Castro de Piñeiro, situado a 106 m del trazado; Castro de A Torre, a 66 m; Hórreo 1 de Lavandeira de Arriba, el cual se ubica a 36 m; y dos cruces con el Camino de Santiago en Trabes y Lavandeira de Arriba.

Como medidas preventivas y correctoras en esos elementos se han previsto:

Castro de Piñeiro: diseño del enlace de intersección con la CL-4012 de forma que afecte en la menor medida posible al área del Castro; prospección arqueológica intensiva de la zona en fase de proyecto; y seguimiento arqueológico intensivo en la zona en fase de obras.

Castro de A Torre: diseño definitivo de forma que se respeten los valores patrimoniales y paisajísticos del elemento; prospección arqueológica intensiva de la zona en fase de proyecto; seguimiento arqueológico intensivo en la zona en fase de obras; y posibilidad de sondeos arqueológicos en el entorno en fase de obras.

Hórreo 1 de Lavandeira de Arriba: diseño definitivo de forma que se respeten los valores patrimoniales y paisajísticos del elemento; medidas para garantizar la armonización del entorno; inclusión en la prospección arqueológica a realizar en fase de proyecto; y seguimiento arqueológico intensivo en la zona en fase de obras.

En el cruce de la variante con el Camino de Santiago en el P.K. 33+100 se construirá un paso superior, mientras que en el P.K. 36+850 está previsto un puente sobre el Camino. El promotor expone que se llevará a cabo un diseño definitivo que garantice la preservación del Camino y sus valores ambientales y paisajísticos.

En general el promotor expone que se realizaran prospecciones arqueológicas en todos los elementos durante la fase de proyecto y el seguimiento arqueológico durante las obras.

5. Condiciones al proyecto

Para el desarrollo de la alternativa propuesta por el promotor (alternativa A-3), 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 ambiental del proyecto.—Con objeto de disminuir la afección sobre las edificaciones del núcleo de A Calle, próximas al estribo norte del viaducto de Agra de Bello (PK 38+200) se proyectará el trazado en el proyecto de construcción, alejándolo hacia el oeste en planta, y analizando la altura de la rasante más favorable para este objetivo. En todo caso, este ajuste de trazado no deberá implicar ninguna afección, incluso en la fase de construcción, sobre el hábitat de interés comunitario 91E0* «Bosques aluviales de «*Alnus glutinosa*» y «*Fraxinus excelsior*» («Alno-Padion», «Alnion incanae», «Salicion albae»), que forma parte del LIC «Río Tambre» (ES1110016).

5.2 Préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares, acceso a las obras.—Según el balance de tierras del proyecto, no son necesarios préstamos y hay un excedente de tierras de la excavación para vertedero de unos 303.358 m³, de los cuales 152.531 m³ son de tierra vegetal.

Las tareas de restauración de taludes, áreas de instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero, caminos de acceso u otra zonas afectadas por las obras, se planificarán de forma que no haya sobrante de tierra vegetal o que este sea lo menor posible.

Préstamos.—En caso de que fuese necesaria la aportación de tierras distintas de las procedentes de la excavación, estas sólo se procederán de canteras legalizadas con planes de restauración aprobados.

Vertederos.—Para las tierras sobrantes, en el estudio de impacto ambiental se da una relación de nueve zonas de canteras (la mayoría abandonadas) o enclaves utilizados actualmente como vertederos. Por tanto, sólo se utilizaran estas zonas u otras similares para el vertido de las tierras sobrantes.

Zonas de instalaciones auxiliares.—El estudio de impacto ambiental no especifica el emplazamiento de las instalaciones auxiliares. El proyecto de construcción incorporará las zonas de exclusión del territorio para estos usos, con cartografía a escala no inferior a 1:5.000, entre las que estarán al menos los siguientes: zonas próximas a cursos fluviales; zonas próximas al hábitat 91EO* y al LIC río Tambre así como a otros espacios protegidos y hábitats naturales de interés comunitario; zonas de alta capacidad agrológica; zonas con vegetación arbórea; zonas cercanas a núcleos urbanos; elementos del patrimonio histórico-artístico y zonas de alta calidad paisajística o de gran visibilidad.

Además de ubicarse fuera de las zonas de exclusión, las zonas de instalaciones auxiliares se situarán en zonas próximas al trazado, con buenos accesos y preferiblemente en zonas que vayan a ser afectadas por el proyecto, como pueden ser las situadas entre los ramales de los cuatro enlaces previstos.

El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

Caminos de acceso a las obras.—Dada la proximidad del trazado de la autovía prevista a carreteras y caminos existentes, no se considera necesaria la apertura de nuevos caminos de obra, utilizándose la propia traza y los caminos y carreteras existentes. La apertura de cualquier nuevo acceso deberá ser justificada adecuadamente y de forma particularizada.

5.3 Protección de la hidrología y los cursos de agua. —El estudio de impacto ambiental prevé, para la fase de construcción, la instalación de métodos de retención de sedimentos y balsas de decantación. Además, para la fase de explotación, recoge la instalación de sistemas de captación y sedimentación de partículas como cunetas vegetadas y balsas de decantación, no obstante no se detalla la ubicación de estas instalaciones dejando su emplazamiento para el proyecto de construcción.

En consecuencia, el proyecto de construcción contendrá un estudio detallado de las medidas para proteger los cursos de agua, tanto durante la fase de construcción como la de explotación, para el cual se consultará a Aguas de Galicia. La alternativa seleccionada cruza los ríos Pequeno, Cabrón, das Penedas, arroyo do Cabo, arroyo da Ponte Ribeira y el valle de Agra de Bello.

En el estudio informativo no se dimensionan las obras de drenaje. Se diseñarán obras de drenaje y puentes que no alteren la continuidad de los cauces. En el caso de los cruces con puentes y viaductos los estribos quedarán al menos a 10 m de la línea de máxima avenida ordinaria, y las pilas y estribos al menos a 5 m del margen exterior de la vegetación de ribera, respetando en todo caso el dominio público hidráulico y la zona de servidumbre. No se situarán en ningún caso pilas dentro de los cauces. Se evitará la rectificación y canalización de los cursos de agua.

La dimensión mínima de las obras de drenaje será de 2 m (tubos Ø 2 m ó marcos de 2 × 2 m). Las obras de drenaje con luz inferior a 25 metros serán continuas, para no construir dos o más obras adosadas.

5.4 Fauna.—Con el fin de complementar las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

En el estudio de impacto ambiental se propone que el desbroce y todas las actividades ruidosas se realicen fuera del periodo de reproducción; aunque no se especifica a que especies de fauna se refiere, se indica el periodo entre marzo y la primera quincena de julio. Por ello, en el proyecto de construcción se concretarán los periodos de reproducción de las especies faunísticas más sensibles presentes en la zona, en coordinación con el organismo competente de la Xunta de Galicia, durante los cuales no se realizarán las citadas actividades.

Asimismo, de acuerdo con lo previsto en el estudio de impacto ambiental, no se realizarán actividades ruidosas ni se utilizarán focos de luz en la zona de obras durante el periodo nocturno.

Se deberán cumplir las especificaciones recogidas en el Manual de prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2006), para el diseño de los pasos de fauna (ubicación, accesos, tipología, densidad, dimensiones mínimas, etc.), tanto en la adecuación de estructuras como en las obras de drenaje, vallados y dispositivos de escape.

Asimismo, se propondrá un seguimiento de estos pasos de fauna de acuerdo con el «Manual de prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

5.5 Ruido.—El estudio de impacto ambiental desarrolla un modelo acústico que aporta la estimación de los valores dBA Leq día y dBA Leq noche a diferentes distancias de la vía considerando la IMD para el año horizonte 2032. En este estudio no se tienen en cuenta los enlaces. El promotor prevé la instalación de pantallas acústicas en 10 tramos de la autovía. Esta propuesta deberá ajustarse con modelos más precisos con los datos de partida del correspondiente proyecto de construcción, puesto que el trazado de éste puede tener modificaciones, en planta y alzado, con importantes repercusiones en las afecciones por ruido.

Por ello, como parte del proyecto de construcción se realizará un estudio acústico desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan: el Real Decreto 1513/2005 en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007 en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. El estudio también considerará la Ley 7/1997, de 11 de agosto, de protección contra la contaminación acústica de Galicia, y 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. En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (autovías, 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, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias, se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

Por lo que respecta al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a las Comisiones Provinciales de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción

en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

5.6 Medidas de protección del patrimonio cultural.—En el estudio de impacto ambiental se ha realizado una prospección superficial extensiva del área total abarcada por cada una de las tres alternativas y de una franja exterior a ésta de 200 m de anchura a cada lado de los trazados.

Como resultado de esta prospección, la alternativa A-3 propuesta puede afectar a 11 elementos del patrimonio cultural: yacimientos o zonas arqueológicas, bienes etnográficos y al Camino de Santiago (denominado Camiño Inglés). Los elementos más comprometidos por el proyecto son los elementos arqueológicos n.º 1 Castro de Piñeiro, n.º 3 Castro A Torre, y en menor medida el elemento etnográfico n.º 9 Hórreo 1 de Lavandeira de Arriba, además de los dos cruces del Camiño Inglés (14A y 14E).

Se proponen medidas correctoras, tanto en la redacción del proyecto de construcción como en la fase de obras. En el proyecto de construcción, se diseñará el trazado de forma que se garanticen los valores patrimoniales y paisajísticos de los elementos. En algunos de los elementos se propone una prospección arqueológica intensiva en la fase de proyecto. En el elemento n.º 1, Castro de Piñeiro, se diseñará el enlace con la carretera CL-4012 de forma que no se afecte al área de respeto del Castro prevista en el plan de ordenación urbanística de Ordes.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Galicia, 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 arqueólogos 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.

5.7 Uso de NFU (neumáticos fuera de uso) 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

El estudio de impacto ambiental recoge un programa de vigilancia ambiental con el objeto de establecer las pautas para realizar el seguimiento de los impactos identificados sobre el medio, así como el control y seguimiento de las medidas protectoras y correctoras propuestas.

Dicho programa de vigilancia ambiental incluye los siguientes controles y seguimientos:

Plan de seguimiento y control durante la ejecución de las obras, el cual incluye: control de las áreas de movimiento de maquinaria, control de la ubicación de zonas de préstamos y vertederos, control de operaciones ruidosas, seguimiento de zonas de instalaciones y parques de maquinaria, control de la época de eliminación de la vegetación, verificación del control de accesos temporales, control de la protección de los valores del patrimonio

histórico-artístico, control de los procesos erosivos y la sedimentación, control de las emisiones de polvo y partículas, seguimiento de las medidas protectoras contra incendios, vigilancia de la adecuación y protección de cauces, de la época de ejecución de las obras y secuencia de las mismas, de la retirada y acopio de tierra vegetal, de la adecuación de suelos, de la extensión de tierra vegetal, de siembras e hidrosiembras, de las barreras antirruído y control del mantenimiento de servicios y servidumbres.

Plan de seguimiento y control durante la explotación, el cual incluye la vigilancia de la eficacia de las medidas protectoras ante los procesos erosivos y sedimentación, seguimiento de las operaciones de restauración de la cubierta vegetal, de las operaciones de protección y corrección para la fauna, de la efectividad de las barreras antirruído, del mantenimiento de servicios y servidumbres, de las balsas decantadoras y control del desmantelamiento de instalaciones de obra.

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 del proyecto de construcción en el que se recojan todos los aspectos ambientales del proyecto y en particular los que figuran en las condiciones de esta declaración.

Se comunicará al órgano ambiental el comienzo de las obras, junto con un informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.

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 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, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del estudio Informativo Variante de Ordes. N-550 A Coruña-Tuy concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa A-3 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 Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 5 de mayo de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

