

9 DOCUMENTO DE SÍNTESIS

9.1 ANTECEDENTES

Los antecedentes de la Vía Ártabra se centran en el “Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros”, promovido por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.

Con fecha de Mayo de 2001 fue redactado por MACLA INGENIERÍAS el “Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros”, promovido por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda.

Posteriormente, este plan inicial fue modificado y se redactó con fecha de noviembre de 2003, el “Documento complementario ó Plan Sectorial da Rede Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros (ampliado a Bergondo e Sada)”, en el cual se analizaban, estudiaban y contestaban las alegaciones presentadas. El título de este documento es consecuencia de la decisión de integrar en el plan un nuevo vial ubicado en los Concellos de Sada y Bergondo.

Finalmente, se elaboró el Documento de Aprobación, en el que se analizaban las alegaciones presentadas al Documento complementario expuesto anteriormente y se definían las modificaciones adoptadas.

Por último, después de aprobados los cambios efectuados a partir del “Plan Sectorial de la Red Viaria de A Coruña, Arteixo, Culleredo, Cambre e Oleiros (ampliado a Bergondo e Sada)”, con fecha 30 de noviembre de 2004, se publica en el DOGA y en el BOE la licitación del concurso de Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto de Trazado y Construcción e Impacto Ambiental de la obra: “**Vía Ártabra. Treito: Lorbé-Ac 221 (Polígono de Cambre).**” Con fecha 7 de marzo de 2005 la Subdirección Xeral de Estradas de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Transportes, adjudica a la U.T.E SINGLA INGENIERÍA, S.L - VIGICONULT, S.A. la Asistencia Técnica para la redacción de los Proyectos.

En el presente documento se analiza el impacto ambiental que va a ocasionar la construcción y posterior fase de explotación de una parte de las vías contempladas dentro del Plan Sectorial citado anteriormente. Concretamente, se realiza el ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA VÍA

ÁRTABRA. TRAMO: LORBÉ – AC 221 (POLÍGONO DE CAMBRE), EN LOS MUNICIPIOS DE OLEIROS, SADA Y CAMBRE (A CORUÑA).

9.2 OBJETO DEL ESTUDIO

En el anexo 1 de la ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental se recogen los proyectos que deben someterse a impacto ambiental. En el grupo 6, dedicado a proyectos de infraestructuras, en el apartado a) se incluyen las carreteras de tal forma que deben someterse a impacto ambiental la “Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado”. El objeto del presente estudio es el de identificar, predecir y prevenir las alteraciones ambientales producidas por la implantación de la VÍA ÁRTABRA. TRAMO: LORBÉ- AC 221 (POLÍGONO DE CAMBRE), que afecta a los términos municipales de Oleiros, Sada y Cambre, sobre la población humana, la flora, la fauna, el suelo, el aire, el clima, el paisaje, estructura y función de los ecosistemas, y patrimonio científico-cultural, abarcando desde el inicio de las obras hasta la posterior fase de explotación, estableciéndose las medidas protectoras y correctoras que reduzcan ó anulen las alteraciones producidas, así como un Programa de Vigilancia Ambiental que garantice el cumplimiento de las medidas anteriores, todo ello ateniéndose a lo dispuesto en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, el Real Decreto-Ley 9/2000, de 6 de octubre, que modifican el Real Decreto legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación del impacto ambiental, el Decreto 442/1990, de 13 de septiembre, de Evaluación del Impacto Ambiental para Galicia y el Decreto 327/1991, de 4 de octubre, de Evaluación de Efectos Ambientales para Galicia.

9.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La vía Ártabra, Tramo: Lorbé - Ac-221 (Polígono de Cambre), está constituida por un conjunto de viales, concretamente el vial 10, 13 (parte), 19, 19´y 20 que forman parte del PLAN SECTORIAL DE LA RED VIARIA DE A CORUÑA, ARTEIXO, BERGONDO, CULLEREDO, CAMBRE, OLEIROS Y SADA.

Los viales que componen la Vía Ártabra discurren a lo largo de su recorrido por los Municipios de Oleiros, Sada y Cambre, pertenecientes todos ellos a la provincia de LaCoruña.

La descripción de los distintos tramos que comprenden esta actuación se presenta a continuación:

▪ **VIAL 10 (Acceso al polígono de Cambre)**

El objeto de este vial es la conexión del término municipal de Cambre con el Vial 13. Uno de los ramales se inicia en el Polígono Industrial de Cambre, mientras que el otro parte de la carretera de San Pedro a Cecebre. Se ha tomado como origen del trazado la glorieta de intersección con la carretera del Polígono Industrial. Desde este punto se dirige con sentido Noroeste hacia su cruce con el Vial 13, en el Pk. 0+660, el cual se realiza mediante un paso superior del mencionado vial sobre una glorieta de distribución del tráfico. Por el camino es interceptado en dos puntos por carreteras Pk. 0+140 y 0+470, las cuales, dada la elevada intensidad del tráfico, la cruzan mediante sendos pasos inferiores.

▪ **VIAL 13 (Vial 10-N-VI)**

En su trazado definitivo se iniciará en la A-6 y cruzando la A-9, alcanzará la glorieta del Vial 10 subiendo hacia el Norte hasta el enlace con la CN-VI, tramo este último perteneciente al presente Proyecto, donde empalma con el Vial 19. Este vial discurre en sentido Sur-Norte a través de un área rural, destinada preferentemente a aprovechamiento forestal, situada en los municipios de Cambre y Oleiros. Se trata de un eje que, al igual que ocurre con el Vial 19, viene a captar el tráfico de las carreteras de su entorno, incluida la CN-VI, para canalizarlo hacia las vías de alta capacidad AP-9 y A-6. El tramo correspondiente al presente Proyecto se inicia en el enlace con el Vial 10, Pk.6+920, discurre hasta el Pk.7+800 con una alineación SO-NE, girando SE-NO hasta su enlace con la CN-VI, siendo atravesado mediante un paso inferior en el Pk.7+210 y uno superior en el Pk.8+140. El enlace con la CN-VI se ha resuelto, con el fin de inferir en la menor medida posible en el tráfico que circula por la misma, mediante una glorieta distribuidora a nivel del terreno en el Pk.8+300 y un paso superior sobre la Carretera Nacional en el Pk.8+540.

▪ **VIAL 19 (CN-VI – AC-163)**

El Vial 19 se plantea como un acceso rápido, cómodo y seguro a un área de población situada en los municipios de Oleiros y Sada que sufren en la actualidad grandes problemas para acceder a las vías de comunicación como son: CN-VI, AP-9, A-6 y los accesos a la ciudad de A Coruña. Se plantea la realización de un vial rápido con accesos controlados que permita la accesibilidad en puntos determinados mediante enlaces. El punto de unión del Vial 13 con la CN-VI supone el comienzo del Vial 19, Pk.8+540. El vial se dirige hacia el Norte por la vaguada que forma el arroyo de San Pedro,

siguiendo el límite de los municipios de Oleiros y Sada alcanza en el Pk.9+400 el enlace con el Vial 20, corta la AC-182 (Oleiros – CN-VI) en el Pk.9+720 y es cruzado mediante un paso superior por la AC-174 (Perillo – Sada) en el Pk.10+130, presentando toda esta zona un alto índice de ocupación de viviendas tipo unifamiliar. El trazado continúa desplazándose ligeramente hacia el Este para evitar un punto alto y la aparición de fuertes pendientes, eludiendo el castro existente en el Pk.10+500 y una zona con asentamientos de viviendas unifamiliares. En el Pk.11+000 se encuentra el enlace con el futuro vial de acceso a Sada, comunicándose provisionalmente con la AC-174. a partir de aquí sigue en busca del límite municipal siguiendo en dirección Norte, en el Pk.12+100 es cruzado por una carretera mediante un paso inferior, para desviarse hacia el Oeste a la altura de la Urbanización de Arillo. En este último tramo existe un enlace con la carretera Cp-5812, Pk.12+800, y otro con la AC-183, Pk.13+740. A partir de aquí desciende por la derecha del pueblo de Broño hacia la zona de A Berta donde se sitúa un enlace con la carretera que une Mera (Oleiros) con Veigue en el Ayuntamiento de Sada. Pk.15+200. El final se sitúa en el Pueblo de Lorbé en una glorieta sobre la carretera AC-163, Pk.16+540. Se presentan varios puntos significativos en su trazado como son el cruce dificultoso de áreas pobladas como son los núcleos de Oleiros, Arillo y Lorbé, en donde la existencia de un gran número de viviendas unifamiliares a lo largo de las carreteras se interpone de una manera clara.

▪ **VIAL 19´ (VIAL 19 – PUERTO DE LORBÉ)**

Se inicia, como continuación del Vial 19, en la glorieta a construir en la AC-163, bajando hacia el Puerto de Lorbé aprovechando la traza de algunos caminos existentes. Hasta el Pk.0+350 discurre encajonado entre numerosas viviendas unifamiliares, siendo el resto de su traza a través de los montes existentes.

▪ **VIAL 20 (AC-174– VIAL 19)**

El Vial 20 se concibe como una variante del núcleo de Oleiros para acceder desde su zona Oeste al Vial 19. Tiene una longitud de 1.785 metros desde su inicio en la carretera AC-174 a la altura del colegio de A Rabadeira hasta su conexión con el Vial 19. A lo largo de su trazado es cruzado por seis carreteras y caminos, cinco de ellos se resuelven mediante glorietas a nivel y el sexto por medio de un paso inferior. Su recorrido se orienta de Oeste a Este, discurre por el Sur del núcleo de Oleiros. En el Pk.0+340 cruza la carretera de Oleiros a O Carballo y en el Pk.0+640 la que va de Oleiros a la CN-VI en Campamento. El trazado evita las zonas pobladas para discurrir por zonas donde predomina el monte alto.

9.4 SITUACIÓN PREOPERACIONAL

La zona objeto del proyecto se incluye en la subregión fitoclimática V(VI) ó atlántica (europea), según Allué. La temperatura media anual es de 13,2 °C, existiendo una oscilación térmica de 10,3 °C. La precipitación media anual es de 986 mm, y la evapotranspiración potencial media anual es de 680.93 mm, existiendo un período de sequía en el suelo centrado en el mes de agosto. Los índices de contaminación atmosférica y acústica están por debajo de los límites, siendo el principal foco de contaminación las infraestructuras de transporte existentes. Geológicamente, se incluye en la zona Centro-Ibérica, en el denominado Complejo de Ordenes, en la Galicia Media-Tras os Montes Zona IV. La petrología existente esta distribuida entre filitas, esquistos y cuarcitas, siendo los esquistos verdes y grafitosos los más abundantes. Debido a la poca porosidad de los materiales existentes, la viabilidad de aguas profundas es escasa. La zona objeto presenta suelos del tipo entisols e inceptisols, perteneciendo la mayor parte de la zona a la clase agrológica III, con suelos profundos o muy profundos con una moderada propensión a la erosión. Existen varios cursos de agua en la zona, en general pequeños arroyos y regos, de carácter intermitente. Los principales son el Río Lugris que desemboca en la Laguna de Mera, el Río do Seixo y el Río de Gándara que nace cerca. El área de estudio se incluye dentro de la serie potencial de vegetación denominada 8c colina galaico-portuguesa acidófila del roble (*Rusco-Querceto roboris sigmetum*), que corresponde en su óptimo estable a un robledal denso de carballos (*Quercus robur*). El trazado de la Vía Ártabra discurre por varios tipos de comunidades vegetales, aunque hay una formación que por su abundancia y la superficie que representa se encuentra mucho más representada que el resto. Dominando la mayoría del trazado aparecen zonas ocupadas por repoblaciones forestales, donde en muchos casos las especies plantadas con el paso del tiempo han desarrollado masas irregulares, mezcladas con relictos de las comunidades vegetales asentadas anteriormente. Además de este tipo de comunidad vegetal que se desarrolla sobre más de la mitad de la superficie afectada, encontramos otras comunidades en el total del trazado como son las praderas y tierras de cultivo, en la mayoría de los casos en estado de semiabandono, zonas de matorrales muy densas, provenientes probablemente de zonas de aprovechamiento ganadero o agrícola abandonadas, parcelas particulares dedicadas en la mayoría de los casos a jardines y huertos asociados a viviendas particulares, así como zonas de pequeño tamaño que por las especies se podrían denominar como bosquetes de ribera y algunas masas aisladas de bosque de frondosas. También hay terrenos que actualmente están desprovistos de vegetación, por encontrarse en obras o haber sido talado o cortada recientemente. La zona de afección del proyecto no se encuentra situada sobre ningún Lugar de Interés Comunitario, si bien, el tramo final de la vía rápida

a su llegada a la costa de Sada limita con el LIC ES1110009 "COSTA DE DEXO". La calidad visual de la zona es media y con una fragilidad baja. Los tres municipios objeto de análisis pertenecen al área metropolitana de A Coruña, estas áreas periurbanas están densamente pobladas, lo que fomenta la aparición de servicios para la población de las mismas. El espectacular crecimiento de estos municipios también está relacionado con las migraciones que se dirigen hacia ellos tanto desde el área urbana como de otros municipios de menor entidad o más separados del área metropolitana. La población de los tres municipios se concentra en las franjas de edad entre los 25 y los 49 años, dando lugar a una pirámide de forma romboidal, en la que la población se concentra en los tramos de edad medios, con poca población mayor y joven. El perfil corresponde a familias jóvenes con hijos, procedentes en su mayoría de otros municipios de la provincia que fijan su residencia en estas zonas animados por la diferencia de precios de vivienda con respecto al municipio vecino de A Coruña. Respecto a las actividades económicas, dos tercios de la población se dedica en esta zona a los servicios. El otro sector destacado, aunque bastante por detrás, es la industria, donde Cambre, con un 21,3%, juega el papel predominante. En el patrimonio arqueológico inventariado en la zona de estudio se encuentran varios castros y algunas casas de estilo colonial.

9.5 IMPACTOS AMBIENTALES

Valorados los impactos en las fases de obras y explotación, y propuestas una serie de medidas correctoras se obtienen las siguientes conclusiones:

En la fase de obras, no existe ningún impacto calificado como crítico; tampoco existe ningún impacto calificado como severo; se ha considerado como moderado los impactos debidos a los movimientos de tierras sobre la calidad acústica, sólidos en suspensión, el suelo, el paisaje, la vegetación y sobre los hábitats de la fauna. Respecto a los impactos debidos por el movimiento de la maquinaria, son catalogados como moderados los debidos a la contaminación química y sonora del aire, y los daños directos sobre la fauna. Respecto a la ejecución de la vía y las afecciones a servicios se considera como moderado las alteraciones sonoras y de generación de polvo que se producirán en ambas acciones. El resto de impactos se han considerado como compatibles. Los factores más afectados durante la fase de obras son la vegetación, paisaje, atmósfera y suelo.

En la fase de funcionamiento no existe ningún impacto calificado como crítico; tampoco existe ningún impacto calificado como severo; se ha considerado como moderado el impacto sobre el paisaje por la presencia de la infraestructura; y el resto de impactos se han considerado como compatibles.

Se puede decir, por tanto, que una vez finalizada las obras y ejecutado el Proyecto de Integración Paisajística, las actuaciones proyectadas no supondrán una disminución importante de la calidad ambiental de la zona. Los principales impactos que existen con la construcción de la vía rápida se producen durante la fase de construcción (ruidos, desbroces, movimientos de tierras, impacto paisajístico), por lo que una vez finalizada ésta, y establecidas las correspondientes medidas correctoras y actuaciones de restauración, desaparecerán los impactos negativos más importantes. Permaneciendo el impacto sobre el paisaje que constituirá la presencia de la nueva vía y los vehículos que la utilicen.

9.6 MEDIDAS CORRECTORAS

Determinados los impactos ambientales se proponen una serie de medidas correctoras y protectoras. Sobre la atmósfera, se cumplirá lo dispuesto en las normativas 1321/1992 sobre contaminación por partículas y dióxido de azufre y el Decreto 150/1999 sobre protección contra contaminación acústica. Los camiones de transporte con carga que pueda generar polvo, irán cubiertos con lona o similar. Sobre el suelo, se afectará exactamente lo especificado en el proyecto; se retirará, acopiará y sembrará la capa de tierra vegetal superficial; se someterán los terrenos afectados a una restauración; los sobrantes de tierra se transportarán al vertedero de escombros más próximo; se preverán zonas para el mantenimiento de la maquinaria y vertederos de residuos de la obra. Sobre la hidrología, se ejecutará la revegetación según lo establecido; se preverán zonas para el mantenimiento de la maquinaria y para el almacenamiento de las aguas residuales; y no se modificará la red hidrográfica sin el correspondiente permiso. Durante las obras se establecerán redes de drenaje de protección, así como barreras de retención de sólidos en las proximidades de los cauces. Sobre la vegetación, se ejecutará un plan de revegetación de todas las zonas afectadas. Sobre la fauna, se evitarán circulaciones de maquinaria a alta velocidad y se vigilará la destrucción de hábitats, sobre todo los que pueden tener fauna con algún tipo de protección; se restringirán las voladuras en la zona cercana al espacio natural, en la época de nidificación. Se instalará una malla cinegética, rampas y puertas de escape, y se acondicionaran los drenajes como pasos de fauna y se dispondrán elementos de escape en las cunetas de la vía y elementos de la red de drenaje asociada. Sobre el paisaje, se ejecutará el plan de restauración según lo establecido.

9.7 PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

Para garantizar el cumplimiento de las medidas correctoras y para ver la necesidad de introducir otras nuevas se diseñó un Plan de Vigilancia Ambiental para las distintas fases del proyecto. Para ello se elaborarán informes que varían en contenido y periodicidad en función de en que momento de las actuaciones se realicen. Se emitirá un informe inicial, en el periodo comprendido entre la finalización de los trabajos de replanteo y el comienzo efectivo de las obras. Durante la ejecución, los informes se llevarán a cabo con una frecuencia semestral. Una vez concluido el proceso constructivo y en el plazo de dos meses después de la emisión del "Acta de Recepción de las Obras", se presentará un informe de fin de obras. Durante la fase de explotación se elaborará anualmente un informe. La duración de la vigilancia ambiental en esta fase se establecerá en función de los resultados obtenidos.

Se llevará a cabo la elaboración de un informe ocasional en caso de que surja la presencia de problemas o incidencias especiales, ante la falta de calidad reiterativa o importante y/o esporádica grave y en el caso de ser solicitados informes específicos por la Dirección de Obra.