

Medicina Regenerativa a la modificación de la resolución de concesión, debiendo el beneficiario proceder, en su caso, al reintegro de las cantidades percibidas.

Duodécimo. *Incompatibilidad.*—El disfrute de las becas a que se refiere la presente Orden será incompatible con cualquier otra beca o ayuda concedida por organismos públicos o privados españoles o extranjeros, en coincidencia temporal con la concedida.

Decimotercero. *Criterios de graduación de los posibles incumplimientos de condiciones impuestas con motivo de la concesión de subvenciones.*—El incumplimiento total o parcial de las condiciones impuestas con motivo de la concesión de las subvenciones, dará lugar a la obligación de reintegrar las cantidades percibidas en todo o en parte más los intereses legales correspondientes, conforme a los siguientes criterios de proporcionalidad:

a) El incumplimiento de los objetivos y actividades para la finalidad de la subvención concedida, supondrá el reintegro total de la misma.

b) El incumplimiento de los objetivos parciales o actividades concretas para la finalidad de la subvención concedida, conllevará la devolución de aquella parte de la subvención destinada a las mismas.

c) La no presentación, de acuerdo con lo establecido en la correspondiente convocatoria, de la memoria anual y final, supondrá la devolución de las cantidades percibidas.

Decimocuarto. *Régimen Jurídico.*—En todo lo no previsto en la presente Orden será de aplicación lo establecido en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones y en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero.

Decimoquinto. *Facultad de Desarrollo.*—Se faculta al Director del Centro Nacional de Trasplantes y Medicina Regenerativa para que dicte cuantas resoluciones considere necesarias en desarrollo y aplicación de los preceptos de la presente Orden.

Decimosexto. *Entrada en vigor.*—La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de diciembre de 2004.

SALGADO MÉNDEZ

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

21194 *RESOLUCIÓN de 25 de octubre de 2004, de la Secretaría General de Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, de corrección de errores de la de 28 de abril de 2004, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Modificado número 1 de la prolongación del encauzamiento del barranco de Carraixet, tramo entre Bétera y el sifón de la acequia de Rascaña (Valencia) fase I», de la Confederación Hidrográfica del Júcar.*

Advertidos errores en el texto de la Resolución de 28 de abril de 2004, de la Secretaría General de Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, sobre la evaluación de impacto ambiental del proyecto «Modificado número 1 de la prolongación del encauzamiento del barranco de Carraixet, tramo entre Bétera y el sifón de la acequia de Rascaña (Valencia) fase I», de la Confederación Hidrográfica del Júcar, publicada en el Boletín Oficial del Estado número 132, de 1 de junio de 2004, se transcriben a continuación las oportunas rectificaciones:

En la página 20225, en el Anexo, Descripción del proyecto, columna derecha, párrafo primero, donde dice: «Este canal de encauzamiento se proyecta con sección rectangular de hormigón cajeros y solera, acompañado de un camino de servicio de 4 metros de ancho en la margen izquierda.», debe decir: «Este canal de encauzamiento se proyecta de sección trapezoidal conformada por una solera de hormigón reforzado, y cajeros inclinados recubiertos de geoceldas que se rellenan de hormigón hasta una longitud de talud de 2,7 metros, y de tierra vegetal mas hidrosiembra el resto del talud, 6,3 metros aproximadamente, acompañado de un camino de servicio de 4 metros de ancho en la margen izquierda».

En la página 20225, columna derecha, Palmaret Bajo, donde dice: «Al igual que el Palmaret Alto, el diseño previsto es una sección rectangular de hormigón y camino de servicio de 4 metros en margen izquierda», debe decir: «Al igual que el Palmaret Alto, el diseño previsto es una sección trapezoidal conformada por una solera de hormigón reforzado, y cajeros inclinados recubiertos de geoceldas que se rellenan de hormigón hasta una longitud de talud de 2,7 metros, y de tierra vegetal mas hidro-

siembra el resto del talud, 6,3 metros aproximadamente, acompañado de un camino de servicio de 4 metros de ancho en la margen izquierda».

Madrid, 25 de octubre de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

21195 *RESOLUCIÓN de 5 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo «Autovía Santiago-Lugo», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de Ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinada obras, instalaciones y actividades.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 553/2004, de 17 de abril, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, en el Real Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales y en el Real Decreto 1477/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de los proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 25 de junio de 2001, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo «Autovía Santiago-Lugo», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el previsible impacto ambiental del estudio informativo.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 11 de diciembre de 2001 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. Posteriormente se recibió la respuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia, remitiéndose a la Dirección General de Carreteras con fecha 16 de enero de 2002.

La relación de Organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el Anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 22 de febrero de 2003, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 30 de diciembre de 2003, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El Anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

El Anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El Anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 3 de noviembre de 2004, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de «Autovía Santiago-Lugo».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, estudiadas las soluciones propuestas en el estudio informativo y completada la información con la visita a la zona que será afectada por la actuación, esta Secretaría General

para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático considera que, entre las alternativas planteadas en el estudio informativo, resultan viables, desde el punto de vista ambiental, la alternativa Arzúa sur (tramo I) hasta la altura de Arzúa, la alternativa Palas de Rei norte – Guntín norte (tramo II) desde Palas de Rei hasta el final del tramo, y la alternativa Nadela sur (tramo III).

La falta de otras alternativas entre Arzúa y Palas de Rei, unido a los previsibles impactos que ocasionará la alternativa por el sur del LIC «Serra do Careón», hacen que esta Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático no pueda pronunciarse sobre la viabilidad ambiental de esta única alternativa estudiada.

Se hace pues necesario estudiar, al menos, una nueva alternativa entre Arzúa y Palas de Rei, que discorra lo más cercana posible a la actual carretera N-547, para poder compararla con la que figura en el estudio informativo sometido a evaluación de impacto ambiental.

En el proyecto de construcción que se desarrolle, así como en las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se deberán cumplir las recomendaciones y medidas preventivas y correctoras del estudio ambiental, en lo que no se opondan a las indicadas en la presente declaración, así como las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado.

El trazado de la alternativa seleccionada en cada tramo, deberá modificarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, en los siguientes puntos:

Se realizará un nuevo enlace en el p.k. 8+100, conectando con la carretera Santa Irene— Ponte de San Xusto. Este nuevo enlace implicará el desplazamiento del enlace de O Xen del p.k. 10+700 al p.k. 12+500 (Enlace de Salceda).

Se incluirá en el proyecto constructivo la modificación del trazado planteada durante la información pública en la zona de San Miguel, al sur de Arzúa, con objeto de minimizar el impacto visual sobre el valle del río Iso. Esta modificación del trazado supondrá el desplazamiento del enlace situado en el p.k. 23+800 al p.k. 21+400.

Se creará un nuevo enlace en el p.k. 54+300 con la carretera de Palas de Friol. Este nuevo enlace implicará el desplazamiento de la estación de servicio proyectada en el p.k. 53+300 al p.k. 52+400.

Con objeto de coordinar las obras con las de la autovía Ourense — Lugo, se realizará una modificación de trazado acercando la autovía Santiago — Lugo a la N-547, para ahí realizar un enlace, en el p.k. 65+600 en lugar del previsto en el p.k. 62+900, conectando Guntín con la capital y con la mencionada autovía.

2. Protección del sistema hidrológico.

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el arrastre de tierras a los cauces durante la fase de construcción, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, las siguientes medidas:

Se someterán al preceptivo informe de la Confederación Hidrográfica del Norte relativo al Dominio Público y su zona de policía todos los proyectos constructivos que afecten a cauces fluviales.

Los puentes proyectados sobre los ríos Iso, Boente, Santín, Parada, Ferreira y Miño, así como en los arroyos, regos, regatos y barrancos afectados, tendrán la longitud suficiente para no interceptar los valores ambientales asociados a estos cauces, para lo cual se diseñarán de forma que los estribos se sitúen respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico y la franja de vegetación de ribera adyacente a los cauces. Excepto justificación técnica, los puentes se realizarán de manera que no sea necesaria la colocación de ninguna pila dentro del cauce.

La solución adoptada para el paso por el río Miño deberá en todo momento respetar las determinaciones establecidas por el Plan Especial del río Miño.

Durante las obras se tomarán las medidas oportunas para afectar exclusivamente a la vegetación de ribera incluida entre los bordes de la explanada de la autovía.

Si fuera necesaria la realización de cortes, desvíos provisionales u otras actuaciones en los cauces, se programarán las obras en función del calendario biológico de las especies fluviales.

Para evitar la alteración de la red de drenaje actual, así como para mantener la necesaria seguridad ante avenidas y posibles inundaciones, los cauces interceptados tendrán cada uno un drenaje transversal propio, desechándose la concentración de las escorrentías de diferentes cuencas parciales en un único punto de drenaje.

Con objeto de evitar la afección sobre los sistemas fluviales del entorno de la actuación, en especial de los ríos Iso, Boente, Santín, Parada, Ferreira y Miño no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que directamente o por escorrentía o por erosión se pueda afectar estos cursos de agua o a sus acuíferos asociados. En ningún caso los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspen-

sión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán según la normativa aplicable.

Se recomienda la utilización de parapetos, entramados vegetales o balsas de contención que eviten los procesos erosivos que pudieran producirse durante las obras en las inmediaciones de los cursos de agua y de los barrancos.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de las excavaciones de los estribos de las obras de paso, se someterán a sistemas de decantación de sólidos. Los vertidos a los cursos de agua y barrancos, se podrán realizar si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos, especialmente el Decreto 130/1997, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de ordenación de la pesca fluvial y de los ecosistemas acuáticos continentales de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Si el agua procedente del sistema de decantación no cumpliera esos requisitos, deberá recibir otros tratamientos de depuración y filtrado. Para ellos se definirán las medidas de prevención y control necesarias para garantizar los valores límite de los vertidos de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra.

En la fase de explotación, para garantizar que los posibles vertidos accidentales de sustancias peligrosas puedan llegar a los cauces fluviales, en especial a los ríos Iso, Boente, Santín, Parada, Ferreira y Miño, se proyectarán las balsas de retención necesarias.

3. Protección de la vegetación.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural, se tomarán las medidas oportunas que restrinjan la ocupación del terreno durante las obras. Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de todos los ríos, arroyos y barrancos, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia suficiente que evite estas formaciones ripícolas, tal y como se contemplaba en la condición 2.

Asimismo, antes del comienzo del desbroce de vegetación, se realizará el jalonamiento de la franja expropiada, que definirá la superficie máxima de ocupación tanto para la obra como para la circulación de la maquinaria por caminos provisionales, intentando, en cualquier caso, no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. Asimismo, se jalonarán los límites de las zonas de vertedero y/o préstamo, caso de ser necesarios, zonas de instalaciones provisionales y caminos de acceso. Al mismo tiempo, se realizarán las actuaciones oportunas (barreras, etc.) para proteger a la vegetación próxima a las obras, especialmente las formaciones vegetales de interés y las inmediaciones de los ríos Iso, Boente, Santín, Parada, Ferreira y Miño y de los arroyos y barrancos interceptados por la traza.

En caso de resultar necesaria la eliminación de vegetación de ribera como consecuencia de las obras, será necesario informe previo de la Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consellería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, según lo establecido en la Resolución de 27 de mayo de 2002.

Se realizará un inventario florístico de la zona jalonada determinando las zonas con presencia de comunidades vegetales singulares, que servirá de patrón de referencia para el posterior seguimiento. En cualquier caso se evitará la afección a estas zonas, con especial atención a las formaciones boscosas de roble, castaño y aliso, para lo cual se reducirá la zona de paso a lo estrictamente ocupado por la explanación, garantizando que no se vean afectadas por movimientos de maquinaria o afecciones no previstas.

Las instalaciones auxiliares, tales como el parque de maquinaria, el almacén de materiales, las instalaciones provisionales de obra y la planta de aglomerado asfáltico, se situarán en las zonas donde los suelos y la vegetación no tengan especial valor de conservación. En concreto, serán excluidas las zonas protegidas o catalogadas por las distintas administraciones, zonas ocupadas por vegetación de interés, hábitats asociados a zonas húmedas y corrientes de aguas y todas aquellas otras zonas identificadas como elementos de alto valor ambiental en el estudio de impacto ambiental.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos en la mayor medida posible, la explanación de la traza y los caminos existentes.

Asimismo, los ejemplares arbóreos de mayor interés deberán ser protegidos mediante vallados y/o recubrimientos, para evitar daños al tronco, a las ramas y al sistema radicular, por el movimiento de la maquinaria de obra.

Para reducir el riesgo de incendios en las inmediaciones de la obra, se prohibirá expresamente el encendido de fuegos durante la época estival.

El programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas, tanto para la fauna como para la vegetación.

4. Protección de la fauna.

No se ejecutarán labores de desbroce ni corta de árboles durante el período de cría de las principales especies animales que se desarrollan en la zona de actuación (en general los meses desde marzo a junio), y especialmente en las inmediaciones de los ríos Iso, Boente, Santín, Parada, Ferreira y Miño, por la presencia de especies asociadas a las riberas de estos cursos de agua. Con carácter general se evitarán los trabajos nocturnos en todas estas zonas.

Previo al comienzo de las obras se realizará una inspección visual de todas las zonas de obra, incluyendo las instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar camadas, nidadas o puestas que puedan ser afectadas por las mismas. En caso de existir en la zona nidadas o camadas de especies amenazadas, deberá diseñarse un plan de actuación en coordinación con la autoridad ambiental competente de la Xunta de Galicia. Las puestas de anfibios o reptiles, en caso de detectarse, se podrán trasladar a zonas de similares condiciones. En nidadas, camadas o puestas de especies no amenazadas se estudiará la posibilidad de su traslado o cría asistida.

Se extremarán las medidas minimizadoras sobre las posibles afecciones a la nutria y el desmán, especies vulnerables según el Libro Rojo de los vertebrados de España. Para ello se realizará un estudio específico de su presencia previo al comienzo de las obras, constatando su existencia en los cauces afectados y estableciendo una vigilancia exhaustiva de la afección a los mismos o sus hábitats.

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y permitir su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas generales que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas al proyecto de construcción:

Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, estas se diseñarán de forma que sea posible su escape, mediante rampas u otros dispositivos similares.

Adecuación de los drenajes transversales como pasos de fauna de animales de pequeñas dimensiones mediante la adecuación de su diseño, que deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida así como de un resalte longitudinal que independice la circulación del agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año.

Se construirán pasos específicos para meso y mastofauna en aquellas zonas que el estudio de impacto ambiental ha propuesto para la alternativa seleccionada, aplicándose los siguientes criterios:

Los pasos para fauna serán específicos, no siendo válidos los pasos para la reposición de caminos para vehículos, si bien podrán ser a su vez pasos de ganado.

Si son pasos inferiores, su anchura deberá ser de al menos 1/5 de la longitud total del mismo, correspondiendo su altura a 1/10 de dicha longitud. Se evitará su ubicación en zonas con grandes terraplenes que den origen a pasos muy largos, debiéndose asegurar la entrada de luz en toda su longitud, pudiéndose contemplar incluso la utilización de la mediana como zona de aporte de luz natural.

Se adecuarán los accesos a los pasos de fauna mediante plantaciones destinadas al encauzamiento y protección de las especies que pudieran utilizarlos.

Ante la posibilidad de entrada de animales en la calzada por zonas donde se interrumpa el cerramiento, tales como los enlaces, se dispondrán dispositivos de escape en el entorno de dichas áreas.

No obstante, dado que la zona de actuación presenta hábitats en los que se encuentra inventariado el lobo, especie vulnerable en el Libro Rojo de los vertebrados de España, se deberá realizar, durante la fase de explotación, un estudio específico de la utilización por parte de estos grandes mamíferos de los pasos de fauna, estableciéndose las medidas protectoras adicionales que dicho estudio considere necesarias. Este estudio prestará especial atención a evitar el efecto barrera, con objeto de que no se produzcan situaciones de aislamiento de individuos de esta especie.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.

Durante el proyecto de construcción se deberá definir exactamente la situación del Camino de Santiago, con objeto de detectar afecciones adicionales a la detectada sobre éste en la alternativa de trazado Arzúa Sur, en el p.k. 17+000, con especial atención al entorno del municipio de Palas de Rei en la alternativa seleccionada Palas de Rei Norte — Guntín Norte, dada la cercanía del Camino de Santiago a la traza en ese punto, estableciendo, en coordinación con Dirección General de Patrimonio de la Xunta de Galicia, las labores de restitución de la vía. En cualquier caso, se deberá mantener en todo momento la continuidad territorial de este Bien de Interés Cultural tanto durante la construcción como durante la explotación de la vía.

El proyecto de construcción deberá incluir el resultado de una prospección arqueológica intensiva a lo largo de la traza, y en anchura sufi-

ciente, que abarque también zonas auxiliares como vertederos, áreas de instalaciones auxiliares, caminos de accesos a las obras, etc. En primer lugar se realizará una prospección superficial sobre el terreno para la delimitación, reconocimiento y catalogación de posibles restos arqueológicos y paleontológicos que pudieran encontrarse y, posteriormente, si aparecieran elementos dignos de estudio, se procederá a realizar los sondeos y excavaciones oportunas.

Dichos trabajos arqueológicos deberán estar suscritos por un arqueólogo o técnico especializado, previa presentación de un programa detallado de intervención y de la autorización del mismo por parte de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

Asimismo, en el programa de vigilancia ambiental se contemplará el seguimiento de las labores de movimiento de tierras por un arqueólogo o técnico especializado.

Se revisarán, en coordinación con la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, las actuaciones previstas como medidas minimizadoras para evitar las afecciones a yacimientos inventariados incluidas en el proyecto de medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, debiéndose ampliar con los nuevos hallazgos, en caso de que los hubiese, detectados durante la prospección arqueológica a realizar previo al comienzo de las obras.

En el caso de aparición de yacimientos arqueológicos, etnológicos o paleontológicos de interés que no hubiesen sido detectados en la fase del proyecto de construcción, se comunicará su hallazgo a la administración competente, paralizando provisionalmente las obras hasta tanto se resuelva por este organismo las medidas oportunas a adoptar.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares.

Se emplearán únicamente materiales de aquellas zonas de préstamo, canteras y graveras de la zona que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso de ser necesaria la apertura de nuevas zonas de préstamo, canteras o graveras, se deberá obtener la pertinente autorización, debiéndose elaborar asimismo los correspondientes proyectos de restauración.

Los vertederos planteados en la addenda «Préstamos y Vertederos» del estudio de impacto ambiental destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación, se comprobará que no se hallen en:

Espacios naturales protegidos, inventariados o catalogados.

Puntos de interés geológico o geomorfológico.

Zonas bióticas de interés singular y zonas de alto potencial ecológico e interés cultural.

Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos.

Entorno de núcleo urbanos, zonas residenciales y de servicios

Bandas de servidumbre a cada lado de los ríos, los barrancos y las acequias.

Otras zonas identificadas como elementos ambientales significativos en el estudio de impacto ambiental.

En caso de ser necesarios nuevos vertederos, se deberá realizar un estudio específico de su ubicación, no pudiéndose ubicar sobre ninguna de las áreas indicadas anteriormente, y debiendo contar, al igual que los planteados en el estudio de impacto ambiental, con sus correspondientes autorizaciones y proyectos de restauración.

En ningún caso se crearán escombreras ni se abandonarán materiales de construcción y/o cualquier otro tipo de residuo o resto en las proximidades del trazado.

En cualquier caso, el vertido por exceso de tierras que se pudiera producir durante la construcción de la carretera, se realizará atendiendo a la legislación vigente, tanto estatal, concretamente en la Ley 10/1998, de 21 de abril de Residuos, como autonómica.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las previsible instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. Se restringirá a lo estrictamente necesario la apertura de caminos provisionales de obra utilizando el abundante viario rural existente, excepto que se justifique su necesidad.

Los proyectos de restauración de las zonas de préstamo y vertedero deberán estar incluidos en el proyecto constructivo, debidamente presupuestados.

7. Mantenimiento de la permeabilidad territorial. Y continuidad de los servicios existentes.

Durante la construcción y explotación de la nueva vía, se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola, debiendo señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan en la fase de obras. La reposición de los caminos rurales, se realizará manteniendo los

contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los Ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos, y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que dicha reposición conlleva.

En este sentido, deberá proyectarse el número suficiente de pasos para garantizar el acceso de personas y de vehículos a todas las parcelas.

Asimismo se protegerán y se garantizarán la total restitución y continuidad de la red de riego de los cultivos de la zona, minimizando la afectación temporal por caída de materiales de obra y los cortes temporales de suministro. La reposición de las infraestructuras de riego afectadas se realizará en coordinación con las personas o los organismos responsables de su explotación.

8. Prevención del ruido.

El proyecto de construcción incluirá un estudio de los niveles sonoros, traducidos en los correspondientes mapas de ruido y se definirán las medidas de protección acústica necesarias para conseguir que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición, seleccionando las soluciones que mejor se adecuen a las características paisajísticas del ámbito del trazado. En dicho estudio se deberán verificar los niveles acústicos previstos para las áreas pobladas más cercanas a la traza, redefiniendo, en caso de que sea necesario, las soluciones de ubicación y dimensionamiento de las pantallas antirruído propuestas como medidas correctoras por el estudio de impacto ambiental para los siguientes puntos kilométricos de las alternativas seleccionadas:

Arzúa Sur, pp.kk. 1+290, 1+560, 5+720, 6+740 y 21+410.

En caso de adoptarse las modificaciones puntuales de trazado planteadas en la condición 1 se deberá evaluar previamente las posibles afectaciones acústicas, principalmente en la zona de viviendas situada en Castro, estableciendo las medidas protectoras necesarias para evitar afecciones.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas para las que se hayan establecido medidas de protección acústica, como en zonas en las que los niveles previstos se aproximen, pero no superen, los objetivos de calidad y para las que no se haya establecido estas medidas de protección. De los resultados del programa de vigilancia ambiental se determinará, en su caso, la necesidad de incrementar las medidas correctoras previstas o revisar los sistemas de apantallamientos implantados.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la nueva vía, medidos a dos metros de la fachada, y para cualquier altura de las edificaciones, serán los siguientes:

Zonas residenciales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (de 7 a 23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (de 23 a 7 horas) menor que 55 dB (A).

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y siete horas en las zonas situadas a menos de 500 metros de suelo urbano consolidado en el momento de la realización de las obras, siempre de acuerdo con las ordenanzas municipales en materia de ruidos, que de ser más restrictivas, siempre será de aplicación lo que en ellas se indique.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, éstas deberán ser detalladas y valoradas en el proyecto de construcción, especificándose en cada caso la disminución prevista en los valores de los indicadores. Las medidas de protección quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

9. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando lo esbozado en el estudio de impacto ambiental con el grado de

detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc.), así como las áreas de vertedero y/o préstamo, si es que son necesarios, viarios de acceso a la obra, parques de maquinaria y otras instalaciones temporales. En este sentido, el informe deberá incluir las indicaciones realizadas en el estudio de impacto ambiental.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental, de forma que serán admisibles taludes de 3H:2V, en los que sea posible su revegetación, que vendrá determinada por la plantación de especies arbóreas, arbustivas, de matorral y herbáceas. En todos los casos, se redondeará la arista de su intersección con el terreno, de forma que estos simulen una continuación del terreno natural.

En las zonas llanas se introducirá vegetación autóctona que se podrá plantar a voleo en el caso de herbáceas y con apertura de hoyos y plantación para especies arbóreas y arbustivas. En la restauración de los parques de maquinaria, caminos, antiguos trazados y otros elementos auxiliares, se procederá a descompactar el terreno, retirando el asfalto cuando sea necesario, para posteriormente proceder a la revegetación con especies autóctonas, una vez extendida una capa de tierra vegetal. Las zonas de ribera se limpiarán de escombros y, como mínimo, se repondrán los pies arbóreos que se vean afectados, aún cuando sería aconsejable que se llevara a cabo la plantación de más pies arbóreos y arbustivos, junto con matorral y herbáceas, en las zonas que se vean afectadas por el trazado de la autovía. En las salidas de los drenajes se plantarán especies arbustivas y matorrales que eviten la erosión, del mismo modo, se revegetarán las bocas de los pasos subterráneos de fauna, de forma que faciliten el tránsito de animales por los mismos. En los terraplenes de elevada altura se alternará hidrosiembra con especies arbustivas y arbóreas en los pies del mismo, mientras que en las cabeceras se realizará hidrosiembra o siembras a voleo.

Se elaborará, en el proyecto de construcción, un plan de gestión de la tierra vegetal en el que se contemplará la recuperación de toda la tierra vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por las obras, para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán durante la fase de construcción en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación. Para facilitar los procesos de colonización posterior se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades mediante siembra, riego y abonado periódico. Con carácter general, se utilizará preferentemente este sustrato sobre las superficies a revegetar. Si el balance de tierras vegetal fuera excedentario, la tierra sobrante no se destinará a vertedero, estudiándose soluciones viables para su reutilización en el proyecto o para otros fines.

Las actuaciones de restauración y recuperación ambiental de áreas afectadas por las obras se simultanearán con las actuaciones propias de la construcción de la vía. A este fin, se redactará un plan de obra en el que se establecerá la coordinación espacial y temporal de ambas actuaciones, con el fin de evitar los riesgos de erosión producidos por la lluvia y asegurar la eficacia de las medidas de restauración.

10. Seguimiento y vigilancia.

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Para ello el programa detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbral crítico para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Dirección General de Carreteras, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de Contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras:

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración.

Estudio de las afecciones a la fauna indicado en la condición 4.

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre los aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, sobre el desarrollo y la ejecución de las medidas preventivas y correctoras exigidas por esta declaración, considerando al menos las siguientes actuaciones:

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección para la vegetación, a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 4.

Resultado del seguimiento arqueológico y paleontológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas adoptadas en la explotación de zonas de préstamos y/o vertederos y en las instalaciones auxiliares, a que se refiere la condición 6.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección de la vegetación, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio arqueológico, paleontológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo y/o vertederos, si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

e) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe de la eficacia de las medidas sobre la fauna expuestas en la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 8.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

11. Documentación adicional.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Estudios de fauna (nutria, desmán y lobo) y medidas relativas a la protección de la misma, en especial el diseño y dimensionamiento de los pasos de fauna contemplados, a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento previsible de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, y delimitación de zonas de exclusión, con los planos correspondientes, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas al aseguramiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación, a que se refiere la condición 7.

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. Financiación de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes; estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas; y su definición económica en el documento de presupuesto. También se valorarán y proveerán los costes derivados del programa de vigilancia ambiental.

En cumplimiento a lo establecido en el último apartado de la condición 1, cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental sobre el estudio informativo en su diseño en planta, alzado u otros elementos, introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificaciones durante la ejecución de la obra, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/86 de 28 de junio, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de evaluación de impacto ambiental.

Madrid, 5 de noviembre de 2004.—El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto. Respuestas recibidas

La relación de consultas realizadas es la siguiente:

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	X
Delegación del Gobierno en Galicia	X
Subdelegación del Gobierno en La Coruña	
Subdelegación del Gobierno en Lugo	
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia. ...	X
Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia. ...	
Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia	X

Relación de Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	X
Diputación Provincial de La Coruña	
Diputación Provincial de Lugo	
Dirección General del Instituto Geológico y Minero de España	
Departamento de Biología Vegetal. Facultad de Farmacia. Universidad de Santiago	
Departamento de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Santiago	
Instituto de Estudios y Desarrollo de Galicia. Universidad de Santiago	
Instituto de Investigaciones Pesqueras. Universidad de Santiago	
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción	
F.A.T.	
S.E.O.	
Sociedad Conservación de Vertebrados	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental .	X
Asociación para a defensa Ecolóxica de Galiza (ADEGA) ..	
Sociedades Galega de Historia natural (SGHN)	
Colectivo Ecologista de Defensa de la Naturaleza	
Ayuntamiento de Santiago de Compostela	X
Ayuntamiento de O Pino	
Ayuntamiento de Boqueixón	
Ayuntamiento de Touro	X
Ayuntamiento de Oroso	
Ayuntamiento de Arzúa	X
Ayuntamiento de Santiso	X
Ayuntamiento de Melide	
Ayuntamiento de Frades	
Ayuntamiento de Boimorto	
Ayuntamiento de Toques	
Ayuntamiento de Sobrado	
Ayuntamiento de Mesía	
Ayuntamiento de Vilasantar	
Ayuntamiento de Curtis	X
Ayuntamiento de Aranga	
Ayuntamiento de Palas de Rei	X
Ayuntamiento de Monterroso	X
Ayuntamiento de Portomarín	
Ayuntamiento de Guntín	
Ayuntamiento de Friol	X
Ayuntamiento de Lugo	X
Ayuntamiento de Guitiriz	
Ayuntamiento de Begonte	
Ayuntamiento de Rábade	X
Ayuntamiento de Outeiro de Rei	

Los aspectos más significativos de las distintas respuestas recibidas son los siguientes:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de La Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia considera que, en principio y a falta de estudios más precisos, el corredor con menor impacto desde el punto de vista ambiental es el corredor Norte, ya que es de menor longitud, producirá menores volúmenes en los movimientos de tierras y no afecta a espacios naturales protegidos. En relación con las recomendaciones que realizan para la realización del estudio de impacto ambiental y el proyecto, destacan las siguientes:

Debe tenerse especial cuidado en la elección del tipo de estructuras que crucen los cauces de los ríos para afectar lo menos posible a la vegetación de ribera, procurando que el cruce sea perpendicular a los cauces.

Se debe realizar un estudio específico del efecto barrera, y prever pasos especiales para la fauna, aprovechando, en la medida de lo posible, las obras de drenaje transversal.

Se debe evitar el uso de estructuras tipo marco o tubo por las dificultades que pueden provocar en el paso de peces.

Se debe incluir una propuesta de estudio acústico para las fases de construcción y explotación.

Las prospecciones arqueológicas y los estudios de fauna y flora deben ser exhaustivos. Asimismo, en el apartado final señalan la proximidad de las obras al Camino de Santiago.

Adicionalmente incluye un informe elaborado por La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Pontevedra en el que indica la existencia en la zona de trazado de varios montes sujetos a convenio que pueden verse afectados, como son: «Monte de Arriba», «Monte Conveniado de Toiriz» y «Sobreiral de Arnego», siendo éste último una zona propuesta para su inclusión en la Red Natura 2000.

La Dirección General de Montes y Medio Ambiente Natural informa sobre los espacios naturales protegidos del ámbito del proyecto, tras lo cual realiza un análisis de las alternativas de trazado, indicando que considera, desde el punto de vista ambiental, el corredor Norte como el que ofrece una menor afección a los valores del medio natural, no afectando directamente a los espacios naturales protegidos. El informe incluye asimismo una recomendación de medidas de minimización a incluir en el estudio, entre las que destacan:

Establecer la recogida, almacenamiento, conservación y/o gestión de la tierra vegetal afectada por las obras.

Revegetación de las superficies desnudas con especies autóctonas en las zonas afectadas por las obras.

Estabilización de taludes para evitar que los procesos erosivos provoquen desprendimientos.

Prever zonas de acopio y préstamo.

Evitar el deterioro de cualquier tipo de influencia negativa en los hábitats fluviales, protegiendo en todo momento la vegetación de ribera. Se tenderá a la realización de viaductos que salven estas afecciones.

Humectación y/o rociado de materiales pulvulentos.

Evitar o modificar los cauces o zonas de escorrentía para no influir en los ecosistemas naturales aguas abajo de las obras.

Evitar depositar residuos o productos sólidos en zonas cuyas escorrentías de aguas produzcan arrastres a ríos o arroyos con la consiguiente contaminación de las aguas continentales.

Tomar las medidas necesarias para evitar derrames accidentales de los tanques de almacenamiento de productos como aceites, grasas, y carburantes de motores.

Integración estética al medio de las obras a ejecutar, amortiguando el impacto visual y paisajístico.

Evitar en lo posible crear efectos barrera para animales, por lo que será necesario un estudio exhaustivo del movimiento de las especies más habituales, para la ubicación correcta de pasos de fauna, prestando especial atención a los pasos de fauna para grandes carnívoros. Esta reseña se fundamenta en la constatación de presencia de núcleos reproductores de lobos en la zona objeto de estudio. Siendo la línea de sierras formada por la Serra da Loba, Serra da Coba Serpe, Serra do Careón, Serra do Farelo y Serra do Faro un importante eje de conexión en sentido Norte-Sur. La interrupción del paso de estos animales condicionaría un incremento de daños en la cabaña doméstica y crearía una alarma social así como impactos secundarios sobre otras actividades económicas (agrícolas-ganaderas). Por consiguiente, para el corredor Norte, los pasos de fauna para carnívoros serán más abundantes desde Vilasantar hasta la conexión con la A-6 debido a la cercanía a las sierras interiores y a posibles desplazamientos de estos animales.

Al tratarse de una obra de nueva ejecución, se analizará con detalle los cursos o nacimientos de agua con la finalidad de preservar íntegramente el territorio.

Por último, solicitan que se incluyan estas medidas minimizadoras, coordinadas con las definidas para el resto de la obra y que se incluya un presupuesto de las mismas.

La Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, respecto a las valoraciones ambientales de los factores analizados en la memoria resumen, indica que no considera como adecuada la valoración de los riesgos geológicos debido a que la escala utilizada se considera de poco detalle para establecer las limitaciones de diseño a los corredores, así como el análisis de pendientes y la definición realizada del espacio natural de la Serra do Careón, por lo que pide que se completen estos aspectos en el estudio de impacto ambiental.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo hace referencia a la inexistencia de informes basados en trabajos de campo relativos al impacto del proyecto sobre el patrimonio cultural, por lo que, en base a lo establecido en la Ley 8/1995 de 30 de Octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia se deberá realizar una prospección arqueológica intensiva que tenga en cuenta:

El proyecto deberá incorporar la prospección arqueológica de campo, para la catalogación y delimitación de los restos arqueológicos localizados.

El proyecto deberá incorporar, de ser necesario, un programa de actuaciones arqueológicas compatibles con el plan de obra, de cara a la protección y conservación de los yacimientos arqueológicos, en coordinación con esta Dirección General.

Los resultados de esta prospección, junto con los planos de las obras (explanaciones, acondicionamientos...) que puedan afectar a yacimientos arqueológicos deberán remitirse a esta Dirección General, a fin de establecer las medidas correctoras que se consideren necesarias para la protección de ese patrimonio, e incluirse en el estudio de impactos o de efectos ambientales pertinente.

La Delegación del Gobierno en Galicia indica que ha remitido a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, al Aeropuerto de Santiago y a las áreas de Industria, Agricultura y Trabajo escrito por el que solicita informen sobre el proyecto, no habiendo recibido contestación.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental informa de que ha remitido a sus socios la información recibida, debiendo ser los socios quien a título individual aporten los aspectos que consideren oportunos.

El Ayuntamiento de Santiago indica que teniendo en cuenta las longitudes de trazado y los impactos ambientales de las tres opciones de corredor (Norte, Centro y Sur), considera más adecuada la opción del corredor Norte.

El Ayuntamiento de Touro solicita que se modifique el tramo inicial, entre Labacolla y Arzúa, pasando a discurrir por los municipios de Touro y El Pindo, al sur de la carretera N-547. Asimismo el municipio apoya la evaluación ambiental del corredor Sur, considerando que son evitables los impactos producidos por la existencia de las Sierras de Careón, Farelo y el Camino de Santiago.

El Ayuntamiento de Arzúa se decanta por el corredor Sur, incluyendo la argumentación a esta decisión que han elaborado los diferentes grupos políticos de la corporación, e indicando que los problemas ambientales de este corredor podrían ser subsanables.

El Ayuntamiento de Santiso se declara partidario de la solución Sur, al ser más el número de municipios y la población que se verá beneficiada por la infraestructura.

El Ayuntamiento de Curtis considera más adecuada la opción del corredor Norte mediante la construcción de una vía de alta capacidad que aprovechara el trazado de la actual carretera N-634.

El Ayuntamiento de Palas de Rei señala la importancia de la infraestructura para favorecer el desarrollo, mejorar las comunicaciones y fomentar el turismo, tras lo cual apoya la evaluación ambiental del corredor Sur, decantándose por éste como alternativa de trazado.

El Ayuntamiento de Montorroso indica que es partidario de que la autovía se desarrolle por el corredor Sur por ser más favorable a los intereses del ayuntamiento y a toda la comarca del Ulloa y señalan que en el estudio informativo se evalúe la incidencia de la solución Sur sobre toda la comarca de Ulloa y sobre los municipios de Guntín, Portomarín y Taboada.

El Ayuntamiento de Friol se declara partidario del corredor Central como opción de trazado al considerar que es el trazado más corto y directo y que la construcción de la autovía por este corredor ayudará a corregir el desequilibrio socioeconómico que sufren amplias zonas de las provincias de Lugo y La Coruña.

El Ayuntamiento de Lugo señala que en fases posteriores del estudio se deberá tener en cuenta el Plan Especial de Protección del Río Miño y de las áreas de influencia de los mayores cauces permanentes aprobado por el Ayuntamiento de Lugo. Indica asimismo que se ve afectado por el proyecto el espacio natural sometido a régimen de protección general denominado «Parga-Ladra Támoga» que a su vez está propuesto como LIC y en el que la infraestructura tendría, en su opinión, una capacidad de acogida Baja.

El Ayuntamiento de Rábade informa que es partidario de que se opte por la opción del corredor Norte.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

En la memoria resumen del estudio informativo de la autovía Santiago-Lugo se diseñaron tres corredores. Los corredores propuestos se denominaron corredor «Norte», «Central» y «Sur». Las características de estos corredores son las siguientes:

Corredor Norte:

Parte de las proximidades del aeropuerto de Labacolla con un tramo común para todos los corredores, sobre la actual carretera N-547. Tras esto gira en dirección noreste siguiendo sensiblemente la dirección de la N-634 por su izquierda, pasando por Vilasantar y Curtis para conectar con la A-6 en Guitiriz.

Corredor Central:

Tras el tramo inicial común con el corredor Norte, el corredor Central discurre paralelo a la N-547 hasta pasar Arzúa, alejándose en este punto de la N-547. Se desplaza al norte de la Serra do Careón y posteriormente vuelve a tomar dirección este, pasando al sur de Friol, para, posteriormente, conectar con la A-6 al norte de la población de Lugo.

Corredor Sur:

Este corredor ha quedado definido hasta el núcleo de Arzúa por los corredores Norte y Central. Después de sortear Arzúa, el corredor discurre a ambos lados de la N-547, para dividirse posteriormente en dos tramos alternativos:

Sur por Melide: se apoya en la actual N-547, afectando a la Serra do Careón.

Sur por Pedreira: desde Arzúa se desplaza al sur de la Serra do Careón, siguiendo sensiblemente el recorrido de la N-547. Cruza el río Ulla y conecta con el corredor Sur por Melide.

El corredor, tras las alternativas planteadas, discurre en dirección este hasta Guntín, tras pasar por Palas de Rey. A partir de este punto discurre paralelo a la N-540, dirección noreste, conectando con la A-6 al sur de Lugo.

El estudio informativo descarta el corredor Norte al entender que desvirtúan el objetivo fundamental del estudio informativo, es decir, la conexión entre Santiago y Lugo y separarse de la solución reflejada en el plan de infraestructuras 2000-2007 y la viaria Galicia 2001-2010. El corredor Central se desecha por su afección al LIC Serra do Careón, planteándose por tanto, las siguientes alternativas del corredor Sur para una AV-120.

Tramo I:

Alternativa Arzúa Sur: El trazado comienza en las proximidades del aeropuerto de Santiago de Compostela mediante el acondicionamiento de la actual glorieta. Dejando al sur la carretera N-547, discurre entre los pueblos de Figueroa y Rial. Continúa dirección este entre el Monte do Grilo y Coto dos Pazos. El trazado continúa aproximándose a unos 450 m de la carretera N-547, atraviesa los Montes de Fontalén y entra en el Concello de Arzúa. En este punto toma dirección sudeste pasando a los pies de los Montes de Pedreira. Pasa al norte de Pastoriza Nova, dejando a la derecha la formación Couto de Torrente, se cruza el Río Iso y pasa entre las poblaciones de San Miguel y San Migueliño. Deja al Concello de Arzúa para conectarse con el de Santiso, cruza el arroyo Valverde para unirse con la alternativa Arzúa Norte, con la que compartirá su geometría hasta el final del tramo.

Este tramo común a ambas alternativas deja el Couto de Riazón al oeste, el monte de Pena de Galiña al oeste y pasa entre las poblaciones de Belmil y Pezobres. Aproximadamente un kilómetro y medio más adelante entra en la zona de Agra de Rairiz. La autovía se adentra puntualmente en la provincia de Pontevedra a tomando dirección sureste hasta cruzar el río Ulla en las proximidades de la carretera de Melide a A Golada.

Alternativa Arzúa Norte: Su trazado es común con la alternativa anterior hasta el p.k. 15+200. Cuando se separa toma dirección noreste salvando la población de Arzúa por el norte. Deja a la derecha (sentido Santiago-Lugo) el Monte do Carreiro y cruza el Río Brandeso en tres puntos. Continúa su recorrido entre las poblaciones de Souto Loural y Viladavil. Cruza la carretera N-547 y continúa por el pie del Couto de Doroña. Atraviesa el Monte Ricevedo a través de un túnel, llegando al Concello de Santiso, posteriormente bordea los Montes de Casavella uniéndose al trazado de la alternativa Arzúa Sur en las proximidades del límite de provincia, siguiendo el mismo trazado hasta el final de este tramo I.

Tramo II:

Alternativa Palas del Rei Sur-Guntín Sur: Este tramo comienza en el enlace con la carretera de Melide a A Golada (C-540) en el Concello de A Golada, atravesando el Monte de Tras das Canizas. Sale del Concello de A Golada para pasar por el de Antas de Ulla en la provincia de Lugo y entrar en el Concello de Palas de Rei. Pasa por el sur de Palas de Rei siguiendo dirección este. Continúa hacia Lugo pasando al norte de Burdalles y Outeiro. Ya en el Concello de Monterroso el trazado de la nueva autovía bordea la Serra de Ligonde por el norte. Continúa a media ladera hasta que cruza el río Irixte, donde se une a la alternativa Palas de Rei Norte-Guntín Sur. Bordea el Couto da Forza y pasa al sur de Marzán y Voltera, tras lo cual entra en el concello de Guntín de Pallarés tomando dirección sudeste. Se pasa por Guntín por el Sur. Continúa dirección noreste bordeando Guntín. Entra en el Concello de Lugo. Este tramo finaliza en la intersección de la traza de la nueva autovía con la carretera que une las poblaciones de Bazar y Paderne.

Alternativa Palas Norte-Guntín Sur: La autovía toma dirección noreste, dejando a su derecha las poblaciones de Leilon y San Ciprián y a la

izquierda Cancelas y Repostería. Pasa al norte de Bayuca y Barreira y al sur de Tulle, discurrendo en dirección sudeste una vez bordeado Palas de Rei por el norte del mismo. Sigue su trazado por el Concello de Monterroso pasando al norte de Pallota y uniéndose al trazado de la alternativa por el sur de Palas de Rei y continúa por el sur de Guntín al igual que la alternativa anterior hasta el enlace con la carretera de Bazar a Paderme, final del Tramo 2.

Alternativa Palas Norte-Guntín Norte: La alternativa por el norte de Palas de Rei y por el norte de Guntín se separa de la alternativa Palas Norte-Guntín Sur una vez pasada la población de Palas de Rei. Deja a la derecha las poblaciones de Llamares y Mencide, llegando al Concello de Guntín de Pallarés. Continúa el trazado de la futura autovía a través de las poblaciones de Carballo y Prabedo de Arriba. Ya en el Concello de Lugo, llega hasta el cruce con el río Vilamoure para unirse al trazado de Guntín Sur.

Tramo III:

Nadela Sur: Este tramo comienza en el p.k. 77+800, con dirección este al sur de las poblaciones de Carballido Sur, A Fontenova y Pedreira, cruzando el valle del río Reboredo. Pasa al sur de Villalvite, enlazando a unos 600 m al sudeste de la glorieta de Nadela con la carretera A-6.

Nadela Norte: A partir del p.k. 79+100 se separa de la anterior alternativa, tomando dirección noreste. Cruza el Río Miño y deja a su derecha a las poblaciones de Braxela y Paredes y a su izquierda Rosende de Arriba. El trazado termina enlazando con la carretera A-6.

Se estudia una nueva alternativa con características de trazado AV-80 entre Monte de Meda y Lugo en este Tramo III, comenzando en la parte final del Tramo II alternativa Palas de Rey Norte— Guntín Norte. En su recorrido pasa al sur del Sanatorio de Calde y al norte de la población de Esperante. Se acerca más a la N-540 para enlazar con ella y posteriormente gira hacia el este a la altura de Esperante para, una vez cruzada la carretera de Portomarín a Lugo, finalizar sobre la alternativa Nadela Norte del Tramo III.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental, tras realizar un resumen de los aspectos contemplados en la memoria resumen incluye los siguientes apartados:

1. Introducción.
2. Análisis del proyecto.
3. Inventario ambiental.
4. Identificación y valoración de impactos.
5. Medidas protectoras y correctoras de impacto.
6. Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.
7. Documento de síntesis.
8. Addenda: préstamos y vertederos.
9. Planos.

Los aspectos más relevantes del estudio de impacto ambiental son los siguientes:

Inventario ambiental:

Tras una descripción del área estudiada, se realiza un análisis de los factores ambientales del ámbito de estudio, siendo los aspectos más destacables de cada uno de los factores analizados los siguientes:

Clima: El estudio del clima de la zona se basa en el análisis de los datos de cuatro estaciones meteorológicas, indicando las temperaturas y precipitaciones medias. Este análisis refleja que se trata de un clima de temperaturas suaves y lluvias medias, disminuyendo estas características al alejarnos de la costa.

Geología: La caracterización geológica del área de estudio se realiza por puntos kilométricos en base a los diferentes tramos definidos. De este modo, la caracterización geológica es la siguiente:

PK 0+000 a 30+500: Esquistos y gneises, con intercalaciones anfibólicas.

Pk 30+500 a pk 40+500: ortogneises, rocas básicas y metasedimentos.

Pk 40+500 a 56+500 rocas graníticas.

Pk 56+500 a 62+500 esquistos.

Pk 62+500 a 67+000: esquistos y pizarras grafitosas.

Pk 67 a 88+200: esquistos e intrusiones graníticas agrupadas y depósitos pliocuaternarios.

Además de estos materiales aparecen en las cercanías de los cursos fluviales depósitos cuaternarios.

Hidrología: Los principales ríos del ámbito de estudio son a su vez los de mayor superficie de aportación y caudales de Galicia: el río Ulla y el río Miño: Sin ser afectada directamente por los trazados, la cuenca del río Tambre se emplaza en la zona de estudio de las alternativas Arzúa Norte y Arzúa Sur.

Flora: El estudio incluye en este apartado una descripción de las formaciones vegetales presentes en el ámbito de estudio:

Matorrales. Aparecen diversos matorrales de degradación en la zona de estudio, tojales y brezales procedentes de la degradación de los robledales, así como piornos y escobas en las zonas próximas a cultivos y como etapa de degradación de los bosques de frondosas.

Bosques: En primer lugar aparecen los castañares y robledales. Los castañares se sitúan en las cercanías de aldeas, constituyendo un tipo de bosque de uso múltiple. En el caso de los robledales, formados por carbillos, éstos constituyen el bosque potencial de la cuña galaico-portuguesa.

Como resultado de las campañas de repoblación forestal llevadas a cabo durante los últimos 50 años, formando masas de pino y eucalipto.

Por último en las proximidades de los cauces fluviales se sitúan las fresnedas y melojares, así como las alisedas y saucedas, constituyentes de la vegetación riparia.

Prados, pastizales y cultivos: Ocupan los fondos de valle y llanuras donde los suelos son más fértiles y productivos. Entre los cultivos destacan rotaciones de maíz y parta-centeno-nabo. Se cultiva asimismo diversos productos hortícolas y leguminosas.

Fauna: Las especies de fauna presentes en el territorio se distribuyen en función de los hábitats existentes. En los bosques caducifolios se ubican aves diurnas (azor, gavilán ratonero, etc.) y nocturnas (lechuza, cárabo, mochuelo, etc.), así como mamíferos quirópteros, (comadreja, gineta, armiños, etc) y grandes mamíferos como el corzo o el jabalí.

En las zonas de ribera se encuentran mirlos acuáticos, zarceros comunes y andarrios chicos entre las aves, así como reptiles, pequeños mamíferos o anfibios. Ya en los ríos aparecen el martín pescador, la nutria y otros mamíferos, como el desmán y el turón. Entre los peces destaca la trucha.

Socioeconomía: El ámbito de estudio se caracteriza por la existencia de dos polos de concentración de las densidades demográficas y económicas, las ciudades de Santiago y Lugo, origen y destino de la autovía. Entre estas dos zonas aparece el ámbito rural, siendo de gran importancia el sector primario. Respecto a los elementos patrimoniales de interés en el área de estudio, aparecen un alto número de yacimientos, así como el Camino de Santiago, considerado Bien de Interés Cultural.

Paisaje: El paisaje del área de estudio presenta, dada la longitud del proyecto, muchas variaciones, definiéndose hasta siete tipologías de paisaje en función de la morfología y los usos del suelo.

Espacios protegidos: En el municipio de Melide se encuentra el LIC de la Serra do Careón, no afectado directamente por los trazados.

Identificación y valoración de impactos:

Los impactos se valoran a través de una matriz causa-efecto, distribuyendo 1000 puntos del valor total del medio ambiente. De dichas valoraciones se extraen las conclusiones siguientes respecto a los impactos generados:

Alternativa Arzúa Norte:

Impacto severo a la capacidad agrícola-forestal.
Impacto sobre la edafología moderado con tendencia a severo.

Alternativa Arzúa Sur:

No se generan impactos negativos severos, siendo los de mayor valor de tipo moderado.

Alternativa Palas N-Guntín N:

No se generan impactos severos, siendo los más significativos de tipo moderado.

Alternativa Palas N-Guntín S:

No se generan impactos severos, alcanzando la calificación de moderados los más significativos.

Alternativa Palas S-Guntín Sur:

Los impactos más significativos son moderados.

Alternativa Nadela Norte:

Se genera un impacto severo sobre la capacidad agrícola-forestal.
Impacto moderado con tendencia a severo, sobre la Edafología.

Alternativa Nadela Sur:

Los impactos más significativos son moderados.

Alternativa AV-80 (desde su origen hasta la autovía A-6):

Impacto severo sobre la Edafología.
Impacto severo sobre la capacidad agrícola-forestal.

Una vez valoradas las alternativas mediante la «Matriz causa-efecto», se jerarquizan a continuación las alternativas dentro de cada «Tramo», lo que ofrece el comportamiento ambiental, de cada una de ellas:

La alternativa que ofrece un mejor comportamiento ambiental en el tramo-1 es Arzúa Sur.

La alternativa del tramo-2 más compatible con el entorno es: Palas Norte-Guntín Norte.

La alternativa de los tramos 3 y AV-80 con menor impacto ambiental es Nadela Sur.

En consecuencia el trazado de la autovía Santiago-Lugo, con un mejor comportamiento medioambiental, estaría formado por las alternativas.

Arzúa Sur (Tramo 1).
Palas Norte-Guntín Norte (Tramo 2).
Nadela Sur (Tramo 3).

Medidas protectoras y correctoras de impacto:

Se han diseñado una serie de medidas protectoras y correctoras de impacto con el fin de aminorar los efectos negativos que la infraestructura genera, siendo las más significativas las siguientes:

Control de operaciones molestas para la población y la fauna.

Control de contaminación de aguas: propuesta de balsas de decantación.

Medidas preventivas y correctoras de los impactos sobre los bienes arqueológicos que abarcan desde el seguimiento, balizamiento, control y prospección de los yacimientos potencialmente afectados.

Protección de márgenes de cauces, mediante extendido de tierra vegetal, siembra y plantaciones en las zonas alteradas.

Revegetación de taludes (siembra o hidrosiembra).

Plantaciones en la mediana para evitar deslumbramiento.

Implantación y revegetación de pasos exclusivos para la fauna.

Cerramiento con malla tupida para evitar el atropello de pequeños especímenes faunísticos.

Implantación de pantallas antirruído en aquellos pequeños núcleos de población en que el ruido del tráfico supera los niveles permitidos.

En los planos n.º 19, se han sintetizado las medidas correctoras de las alternativas con un mejor comportamiento ambiental, es decir, de la «Opción seleccionada», que como se ha comentado con anterioridad, está formada por las siguientes alternativas:

Arzúa Sur.
Palas Norte-Guntín Norte.
Nadela Sur.

Plan de vigilancia y seguimiento ambiental

Se ha diseñado el «Plan de Seguimiento y Vigilancia Ambiental», con el fin de habilitar los medios necesarios para hacer cumplir las medidas correctoras propuestas, prevenir, evaluar y corregir impactos no previstos y, finalmente, comprobar el correcto funcionamiento de las medidas correctoras.

Documento de síntesis

El documento de síntesis realiza un resumen de los principales aspectos de estudio de impacto ambiental, adaptándose a las restricciones de tamaño establecidas por la legislación de impacto ambiental.

Planos

En este apartado se incluyen planos temáticos de los principales actores ambientales analizados en el estudio de impacto ambiental. Se adjuntan también planos de detalle de las ubicaciones de los diferentes elementos correctores (pantallas, plantaciones, etc.) a aplicar para la minimización de los impactos.

ANEXO IV

Resumen de la información pública

La relación de alegantes se ha dividido en Organismos Oficiales Estatales, Autonómicos, Provinciales y Municipales y alegaciones de Particulares.

Organismos estatales

Secretaría de Estado de Infraestructuras. Dirección General de Ferrocarriles.
Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas.

Organismos autonómicos

Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda.
Consejería de Medio Ambiente.
Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo.
Valedor del Pobo.

Organismos provinciales

Diputación de Lugo.
Diputación de Pontevedra.

Organismos locales

Ayuntamiento de O Pino.
Ayuntamiento de Arzúa.
Ayuntamiento de Palas del Rei.
Ayuntamiento de Lugo.
Ayuntamiento de Toques.
Ayuntamiento de Melide y 41 asociaciones y empresas.

Particulares

D.ª María del Carmen Miramontes Brea.
D.ª María Manuela Alicia Lemos Castro y D. José María Lemos Castro.
D. José Dono López y D. Antonio Gontan Quintas.
D. Andrés Fandiño Méndez y 114 firmantes.
D. Antonio González Naviero y 45 firmantes.
D. José Terceiro Lomba y Javier Terceiro Lomba.
D. Ramón Suarez Mourinho.
D.ª Monsterrat Irago Agra y 53 firmantes.
D. Jesús Santiso Gallego y D.ª María Valera Mosquera.
D. José Manuel Pérez Paredes (Orde das Donas e Cabaleiros do Priorato de Vilar de Donas «Os Lobos».
D. José Braulio Vilariño Varela y 263 firmantes (Plataforma Social pola Defensa do Alto Ulla.
D. Constantino Barreiro Donega.
D. Manuel Fernández Quiroga.
D. Jaime Rodríguez.
D. Manuel Rodríguez Abuín.
D.ª María Victoria Arroyo Hernández.
D. José Antonio Corredoira Tejeiro y otros 26 firmantes.
D. Alberto Rodríguez López y 4 firmantes.
D. Manuel Valera López.
Asociación de vecinos de Angueiro, Asociación de vecinos de Bosende y 470 alegaciones idénticas.
D. Xoan Duro Fernández (Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza).

Alegaciones de organismos estatales

La Dirección General de Ferrocarriles de la Secretaría de Estado de Infraestructuras advierte de la necesidad de coordinar el proyecto con el estudio informativo: «Nueva línea de alta velocidad Orense-Monforte-Lugo-A Coruña».

La Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas no ponen ninguna objeción a este nivel de estudio, en los cauces que le competen. Advierten que el proyecto constructivo es preceptivo su informe referente al Dominio Público Hidráulico y su zona de policía.

Organismos autonómicos

La Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda solicita que se creen varios enlaces y propone que se estudie el paso de la vía por las proximidades de Melide y ver si el impacto social compensa al impacto ambiental, siempre que este estudio se ajuste a los plazos para la realización de la infraestructura.

La Consejería de Medio Ambiente indica que se deberían haber analizado ambientalmente las tres alternativas en esta Fase B y sólo se ha estudiado la alternativa sur. Solicita que se estudie la adecuación de las obras de drenaje al paso de fauna. También indica que las canteras para préstamo y los vertederos exteriores a la zona deberán estar autorizados.

La Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo alega que no se tiene conocimiento en la Dirección General de Patrimonio de los resultados del estudio arqueológico. Solicitan que les sea remitido lo antes posible.

El Valedor del Pobo indica que ha recibido un escrito de la Comisión Gestora de la Plataforma «autovía por Melide» solicitando su apoyo para que el trazado pase lo más cerca posible de Melide. Quiere conocer las razones por la que no se han atendido las alegaciones de dicha plataforma.

Alegaciones de organismos provinciales

La Diputación de Lugo solicita que se creen varios enlaces, que se pase por Melide y se realice un PORN para poder atravesar el LIC de la Serra do Careón o que se estudien nuevas opciones. Propone un trazado por la Serra do Careón.

Respecto a la entrada a Lugo, plantea, además de la conexión programada en el estudio informativo con la N-540, el acondicionamiento de la antigua N-540 con un nuevo puente urbano que sustituya al romano y un necesario enlace con la ronda este de Lugo que está proyectado en la COTOPV por la margen izquierda del río Fervedoira, con al menos los movimientos de Santiago—Lugo y Lugo—Santiago.

La Diputación de Pontevedra informa favorablemente de la opción seleccionada.

Alegaciones de organismos locales

El Ayuntamiento de O Pino solicita que el trazado se aleje de los núcleos de Pazo, Vilaboa, Outeiro-Leborán y que se realicen más pasos superiores e inferiores para mejorar las comunicaciones.

El Ayuntamiento de Arzúa informa favorablemente del trazado y propone que se respeten las vías asfaltadas, los caminos de concentración parcelaria y los tradicionales, que se cree un nuevo enlace y que se establezca una fianza en la construcción de las obras.

El Ayuntamiento de Palas del Rei se muestra de acuerdo al trazado previsto y solicita que no se contemple el paso por la Serra do Careón. Solicita asimismo un enlace que conecte Palas con Friol.

El Ayuntamiento de Lugo acompaña la alegación con dos estudios presentados por los servicios de Ingeniería y Medio Ambiente que concluyen rechazando la alternativa de «Nadela Norte» debido al impacto ambiental y al efecto barrera que supone para el crecimiento de la ciudad y propone como mejor opción la alternativa de «Nadela Sur» o que se estudien otras posibles soluciones. En el informe técnico, se manifiesta que una variante de la Nadela Norte que se orientara hacia el sur para cruzar la carretera N-VI a la altura de Centuriz, para luego girar al norte y acabar en el mismo punto que la opción seleccionada, que sería notablemente mejor y permitiría enlazar con la N-VI.

El Ayuntamiento de Toques propone el trazado por Melide asegurando que sirve mejor a los intereses de su municipio. Acompañan un informe técnico que incide en los asuntos tratados por Melide, sobre todo en lo que respecta al LIC Serra do Careón y al hecho de que este aspecto ambiental haya primado sobre los aspectos funcional, territorial y económico.

El Ayuntamiento de Melide, suscrita por 41 asociaciones y empresas desaprueba la opción seleccionada afirmando que no es la opción más recomendable y que perjudica los intereses municipales. Argumentan que el carácter provisional del LIC Serra do Careón no impide la implantación de una infraestructura de estas características e incluso, aunque fuera efectiva dicha declaración, se podrían esgrimir razones de interés público de primer orden. Acompaña un escrito de la Xunta de Galicia que responde a la cuestión de la posibilidad de atravesar el LIC, diciendo que no está prohibido, siempre que por parte del Ministerio de Medio Ambiente se haga un estudio de impacto que demuestre que no se pone en peligro a las especies y los hábitats que llevaron a su declaración.

Alegaciones de particulares

El contenido ambiental de las alegaciones de particulares es el siguiente:

D.^a María del Carmen Miramontes Brea indica que el trazado pasa a unos 20 m. de su casa lo que producirá afecciones acústicas.

D.^a María Manuela Alicia Lemos Castro y D. José María Lemos Castro indica que el trazado afecta a las mejores tierras de labradío y pastos, recientemente concentradas, solicitando que se desvíe el trazado al norte en la zona de Santa María de Castrofeito.

D. Lino Castro Barreiro manifiesta que el trazado afecta a fincas de especial protección agropecuaria y forestal que están consideradas de interés general.

D. José Dono López y D. Antonio Gontan Quintas solicitan modificar el trazado desde el p.k. 4+200 al p.k. 6+400 para alejarse del núcleo de Outeiro pues se afecta a un yacimiento arqueológico.

D. Andrés Fandiño Méndez y 114 firmantes más proponen la modificación del trazado al menos 100 metros hacia el norte desde el enlace de O Pino hasta el p.k. 8+200 y que se dispongan medios de protección acústica.

D. Antonio González Naviero y 45 firmas más solicitan que se respeten los caminos, las traídas de agua, cauces, etc en la zona de Vilaboa.

D. José Terceiro Lomba y Javier Terceiro Lomba solicitan la modificación del eje desde el p.k. 22+800 al p.k. 25+200 por presentar un impacto ambiental crítico sobre la cuenca visual del valle del río Iso, relacionado con el entorno del Camino de Santiago y un impacto social irreversible sobre las aldeas de San Miguel y San Miguelillo al ser divididas por la infraestructura. Presentan un trazado alternativo que cruza el río Iso algo más al sur, pasa detrás del alto de Lameriños, para retomar el trazado del estudio informativo.

D. Ramón Suarez Mourriño indica que el trazado propuesto divide los núcleos de Santiso, Rairiz y A Ponte de Arcediago. También crea un fuerte impacto ambiental en el río Ulla. Solicita modificación del trazado desde Pezobre hasta el enlace de Palas de Rei.

D.^a Montserrat Irago Agra y 53 firmantes más solicitan que se mantenga el actual trazado adoptando las medidas correctoras medioambientales, sobre todo en Outeiro e Ramil.

D. Jesús Santiso Gallego y D.^a María Valera Mosquera solicitan cambiar el trazado debido al gran impacto ambiental en Alto Ulla. Solicitan audiencia.

D. José Manuel Pérez Paredes (Orde das Donas e Cabaleiros do Priorato de Vilar de Donas «Os Lobos» solicita modificar el trazado, pues perjudica al camino de Santiago y al Alto Ulla, llevándolo al norte del Camino de Santiago (Camino Francés). Pregunta si una modificación de 100 a 300 metros no evitaría la afección al Camino de Santiago.

D. José Braulio Vilariño Varela y 263 firmantes más (Plataforma Social pola Defensa do Alto Ulla) solicitan modificar el trazado para no afectar al Alto Ulla. Solicita que el trazado se sitúe al norte del Camino de Santiago (Camino Francés).

D. Constantino Barreiro Donega indica que el trazado al paso por el lugar de Ribado pasa muy cercano a su vivienda. Solicita que se coloquen paneles antirruido y que se construya un paso inferior entre el río Ribado y la autovía.

D. Manuel Fernández Quiroga solicita paneles de insonorización porque la autopista pasa cerca de su casa.

D. Jaime Rodríguez informa que en el plano N° 12, hoja 42b de 46, no aparecen dos molinos catalogados por el PGOU de Lugo. Solicita la modificación del trazado para evitar su derribo.

D. Manuel Rodríguez Abuín solicita la modificación del trazado para evitar las afecciones a los molinos catalogados en el municipio de Lugo, entre los p.k. 75+900 y 77+700.

D.^a María Victoria Arroyo Hernández solicita modificar el trazado para ceñirse más a la N-540, o bien pasar por detrás de los núcleos de Lamas, Calde y Santa Eufemia por el norte de la citada carretera. Alega valores ambientales, paisajísticos y que esa zona es más poblada que la norte.

D. José Antonio Corredoira Tejeiro y otros 26 firmantes más están en desacuerdo con el trazado seleccionado, debido a que se acerca demasiado al hospital de Calde, estando éste en la zona de mayor nivel de ruido de la autovía, no se respetan las zonas húmedas y de bosque en las proximidades de Esperante y Papois de Arriba y se ha ubicado un área de servicio en ellas.

D. Alberto Rodríguez López y 4 firmantes más indican que el trazado propuesto afecta, en el entorno del río Villamoure, a diferentes molinos catalogados en el PGOU de Lugo, a otras edificaciones y al entorno natural. Proponen la modificación del trazado en el tramo Monte de Meda-Lugo para que discurra por el norte de la N-540.

D. Manuel Valera López indica que se ha producido un defecto formal en el proceso de información pública al no incluir una relación de personas, instituciones y administraciones afectadas, contrariando el artículo 13 del R.D. 1131/1988. Seguidamente estima que la opción Nadela Sur es preferible a la seleccionada considerando aspectos medioambientales, socioeconómicos, de rentabilidad, etc.

La Asociación de Vecinos de Angueiro, La Asociación de Vecinos de Bosende y 470 alegaciones idénticas alegan que la opción seleccionada afecta a la ampliación del Parque del río Miño y la reserva de fauna y el entorno del río Rato. Asimismo, indican que la afección a las edificaciones implica un aumento de la contaminación acústica y ambiental de la zona.

D. Xoan Duro Fernández (Asociación para la Defensa Ecológica de Galiza) se posiciona en contra de la construcción de la autovía debido a los impactos ambientales y sociales que ésta produciría. Propone como una opción mejor la construcción de una línea ferroviaria entre Lugo y Santiago, además de mejoras en la carretera N-547, y plantea que la autopista A-9 pase a ser gratuita.