

III. Otras disposiciones

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y HACIENDA

8243 *RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2006, de Loterías y Apuestas del Estado, por la que se hace público el resultado de los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 4 y 6 de mayo y se anuncia la fecha de celebración de los próximos sorteos.*

En los sorteos de la Lotería Primitiva celebrados los días 4 y 6 de mayo se han obtenido los siguientes resultados:

Día 4 de mayo.

Combinación ganadora: 38, 20, 7, 32, 1, 21.
Número complementario: 15.
Número del reintegro: 0.

Día 6 de mayo.

Combinación ganadora: 40, 29, 7, 20, 5, 19.
Número complementario: 49.
Número del reintegro: 1.

Los próximos sorteos que tendrán carácter público se celebrarán los días 11 y 13 de mayo a las 21,45 horas en el salón de sorteos de Loterías y

Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 6 de mayo de 2006.—El Director General, P. D. de firma (Resolución de 5 de septiembre de 2005), el Director Comercial, Jacinto Pérez Herrero.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CIENCIA

8244 *RESOLUCIÓN de 26 de abril de 2006, de la Secretaría de Estado de Universidades e Investigación, por la que se corrigen errores en la de 15 de marzo de 2006, por la que se conceden subvenciones para la realización de Acciones Integradas de investigación científica y tecnológica entre España y Portugal.*

Advertido error material en la resolución de 15 de marzo de 2006, por la que se conceden subvenciones para la realización de Acciones Integradas de investigación científica y tecnológica entre España y Portugal, publicada en el Boletín Oficial del Estado n.º 87, de 12 de abril de 2006, se procede a efectuar las oportunas rectificaciones:

En la página 14215, el tercer renglón correspondiente a la Universidad de Vigo, donde dice:

HP2005-0089	TOJO SUÁREZ, JOSÉ.	REBELLO DE ALMEIDA MACEDO.	MARÍA EUGENIA.	UNIVERSIDADE DO PORTO.	8.000
-------------	--------------------	----------------------------	----------------	------------------------	-------

Debe decir:

HP2005-0089	DOMÍNGUEZ SANTIAGO, ÁNGELES.	REBELLO DE ALMEIDA MACEDO.	MARÍA EUGENIA.	UNIVERSIDADE DO PORTO.	8.000
-------------	------------------------------	----------------------------	----------------	------------------------	-------

Madrid, 26 de abril de 2006.—El Secretario de Estado, P. D. (Orden ECI/87/2005, de 14 de enero), el Secretario General de Política Científica y Tecnológica, Salvador Barberá Sandez.

Sra. Directora General de Investigación.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

8245 *RESOLUCIÓN de 5 de abril de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto auto-vía Orense-Lugo de las provincias de Orense y Lugo, promovido por 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 determinadas 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 el Cambio Climático la formulación de las declaraciones de impacto ambiental sobre la evaluación de proyectos de competencia de la Administración General del Estado, reguladas por la legislación vigente.

El proyecto contemplado en el «Estudio Informativo: Autovía Orense-Lugo se encuentra comprendido en el apartado Proyectos de Infraestructura del grupo 6 del anexo I del Real Decreto Legislativo 1302/1986, modificado por la Ley 6/2001, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme con el artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 31/07/2002 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 13/01/2003 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas a las consultas efectuadas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I, de esta declaración.

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 21/05/2003.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 19/01/2004 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública se acompaña como anexo IV.

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Carreteras, información adicional sobre ubicación de zonas de préstamos y vertederos, así como su restauración y el estudio correspondiente del ruido, tal como se indica en el anexo I

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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 por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, a la vista de la Propuesta de Resolución emitida por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 4 de abril de 2006, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo, o proyecto Autovía Orense-Lugo.

Declaración de impacto ambiental

La presente Declaración de Impacto Ambiental, se refiere al trazado de la Autovía Orense-Lugo.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, resultado de la información pública y visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa seleccionada después del proceso de evaluación, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. *Alternativa seleccionada.*—Con base en los trabajos técnicos y ambientales recogidos en el análisis multicriterio del Estudio Informativo, así como la consideración de las alegaciones resultado del proceso de información pública, la opción seleccionada por el promotor corresponde para cada tramo establecido, con la siguiente agrupación de alternativas:

Tramo I+II: Orense-Santa Eulalia-Puente de Lama (A-I):

Subtramo A-B, Alternativa 2 modificada.
Subtramo B-C, Alternativa 1 modificada.
Subtramo C-D, Alternativa 1 modificada.
Subtramo D-F, Alternativa 4 modificada.
Subtramo F-I, Alternativa 1.

Tramo III: Puente de Lama-Sabugueira (I-L):

Subtramo I-L, Alternativa 1 modificada.

Tramo IV: Sabugueira-Guntín (L-N):

Subtramo L-M, Alternativa 6.
Subtramo M-N, Alternativa 1.

Tramo V: Guntín-Autovía Santiago-Lugo (EI-1-E-117) (N-Ñ):

Subtramo N-Ñ, Alternativa 8.

El final del itinerario, permite la adecuada conexión con el trazado seleccionado en el Estudio Informativo de la Autovía Santiago-Lugo, de la Dirección General de Carreteras y de clave, EI-1-E-117, cuya Declaración de Impacto Ambiental favorable, se formula con fecha 16 de diciembre de 2004.

Estas modificaciones en los Subtramos indicados tienen como origen los siguientes motivos:

Subtramo A-B: Alejamiento del colegio Concepción Arenal, minimizando las afecciones a las naves industriales.

Subtramo B-C: Enlace de Cambeo.

Subtramo C-D: Evitar el núcleo de «El Cepedo» de valor arquitectónico, y desplazamiento del trazado hacia el este aproximándose lo más posible a la carretera N-540.

Subtramo D-F Cambio del enlace As Lamas y cruce del río Barbanthiño.

Subtramo F-I Alternativa 1: Disposición de un nuevo enlace de 1,5 km al norte de La Barrela.

Subtramo I-L Separación del núcleo de Franza y cambio del área de servicio, en base a la futura autovía Monforte de Lemos-Chantada.

Subtramo M-N: Se estudiará la ubicación de un nuevo enlace más cercano a la localidad de Guntín. Y que complementa al enlace de Camporreondo.

Una descripción detallada de lo indicado queda contemplado en el Anexo II de la presente declaración.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación.

2.1 Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona, de ocupación estricta del trazado con objeto de minimizar la ubicación de suelo y la afección a la vegetación. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza, o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 2 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al elevado riesgo de incendio que presenta la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra. Para reducir el riesgo de incendio durante la explotación, se seleccionarán para la revegetación de los taludes especies autóctonas de baja inflamabilidad que dificulten el inicio y la propagación del fuego.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Bupal, Pereira, Asma, Elfa, Moreda, Torrón, Porto da Dreida, Vello, Dorna, Cornado, Rego da Gofa, atravesados por la traza en los pp.kk. 20+500 y 66+000, se excluirá dicha zona de ribera, como recoge el estudio informativo de todo tipo de actividades, incluida la colocación de pilares dentro de los cauces o en la franja de vegetación riparia, a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, y a 10 m. del cauce del río.

Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. El desbroce de matorral y arbolado de este tipo de vegetación, requiere autorización de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente.

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

3. *Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.*—Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación se establecerán, si es posible en coordinación con Augas de Galicia de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2 de protección de la vegetación de ribera. Siempre que sea técnicamente viable, se colocarán las pilas fuera de los cauces.

3.2 En las zonas con riesgo de inundación temporal, se deberá realizar, en consulta con Augas de Galicia, un análisis del posible efecto barrera de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de la misma de forma que se evite el efecto presa de la infraestructura, considerando caudales con periodos de retorno de 100 años mínimos, para corrientes discontinuas y de 500 años para corrientes continuas.

Se considerarán todas aquellas obras, que desagüen caudales significativos, y en cualquier caso, siempre que no drenen en cauces naturales.

3.3 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria y las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de Augas de Galicia.

3.4 En ningún caso los aceites, combustibles, restos de hormigonado, escombros, etc. se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

3.5 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a los medios hidrológicos, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.6 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de Augas de Galicia, y estar informados por organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma de Galicia. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

4. *Protección de la fauna.*—Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas.

Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces estructuras que permitan el escape de los animales que accidentalmente hayan accedido a la calzada.

4.3 Con objeto de minimizar la afeción sobre las especies más valiosas que habitan en la zona, no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, movimientos de tierra ni actividades generadoras de ruido durante el período comprendido entre abril y julio.

4.4 Se evitarán los trabajos nocturnos en la fase de construcción, y en la de explotación se impedirá la iluminación de la carretera para evitar efectos negativos. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos a lo largo del recorrido, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello. En función de los resultados de los citados seguimientos se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

5. *Protección atmosférica.*

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades situadas en las proximidades de la actuación, se efectuarán riegos periódicos de todos los caminos de acceso a obra, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria, a zonas de préstamos y a vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los caminos utilizados.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán tapados.

6. *Protección contra el ruido.*—El proyecto de construcción tendrá en cuenta el estudio acústico del Estudio Informativo, con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado y en la normativa sectorial vigente.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura, serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq(las 24 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (las 24 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas de interés faunístico, (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (las 24 horas) menor que 60 dB (A).

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección.

No podrán realizarse, durante el proceso constructivo, operaciones ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas al respecto.

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, está deberán detallarse y valorarse en el proyecto de construcción especificándose en cada caso la disminución prevista. Las medidas proyectadas estarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra.

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

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural.*

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura de la Xunta de Galicia, a la que se envió el Proyecto Arqueológico de prospección arqueológica y paleontológica y aprobó con fecha 29/04/03 para la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras, se realizarán nuevas prospecciones. Estos trabajos que se incluirán en el proyecto de construcción, se desarrollarán con anterioridad al inicio de las obras y se incorporarán al mismo junto a un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición del Camino de Santiago, que es atravesado a la altura de Portomarín, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad de su tránsito de peregrinación.

8. *Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.*—Durante las fases de construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del territorio. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente.

La reposición de las infraestructuras y 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 conlleva dicha reposición.

9. *Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—El estudio de impacto ambiental indica las áreas de préstamos y vertederos, ubicando los mismos en la cartografía correspondiente e indicando sus características. De las 41 canteras existentes en la zona, se han seleccionado 9, de las que se adjunta su ficha técnica en el mismo.

En relación con los vertederos, se han identificado 7 emplazamientos que totalizan una capacidad máxima disponible de 3,5 Mm³. Muy superior a los excedentes estimados.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, se integrará en el proyecto final con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo una priorización en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra vegetal.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación.

Para disminuir el impacto paisajístico provocado por terraplenes y desmontes se permitirá su restauración con tierras, de manera que la parte frontal de la excavación quede completamente tapada y los taludes tengan pendientes que no impidan su nueva vegetación.

En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía, y su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. *Protección de Espacios Naturales o Singulares.*—El estudio de impacto ambiental describe los espacios naturales o singulares, en base a la legislación existente.

Según la Directiva Hábitat, son Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), los siguientes: Cañón do Sil, Peña Veidosa y Parga-Ladra-Tamoga.

Según las Normas Complementarias de Galicia, son Espacios Especialmente Protegidos: Riberas do Miño, Foz de Búbal y Carballeira de Cartelos.

La Red Natura 2000, señala como Lugar de Interés Comunitario El Monte Faro, y Peña Verdosa.

Estos enclaves no se ven afectados por las alternativas seleccionadas en ningún caso.

12. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas.

El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

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 protectoras, correctoras y compensatorias, 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 y final de las obras, 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:

- Antes del inicio de las obras.
- Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo, sobre aspectos e incidencias ambientales.
- Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.
- Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras.
- Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras.

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.

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.

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 de impacto ambiental.

13. *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 los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los informes de adecuación ambiental del trazado a que se refiere las condiciones 1 a 12 indicadas en el presente documento.

14. *Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras.*—Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa seleccionada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, 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.
- Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Galicia.

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 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 5 de abril de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas Recibidas
Subdelegación del Gobierno de Ourense	X
Diputación Provincial de Lugo	X
Diputación Provincial de Ourense	X
Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	X
Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	X
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia	X
Ayuntamiento de Lugo	X
Ayuntamiento de Vilamarín	X
Ayuntamiento de Peroxa	X
Ayuntamiento de Monterroso	X
Ayuntamiento de Taboada	X
Ayuntamiento de Guntín de Pallares	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Subdelegación del Gobierno de Ourense, remite un informe de la Comandancia de la Guardia Civil de Ourense (SEPRONA), perteneciente a la demarcación de Ourense, en el que se indica, que el proyecto no afecta gravemente al medio ambiente, pero deberán tenerse en cuenta las afecciones sobre flora y fauna y patrimonio cultural, así como medidas correctoras referentes al ruido.

La Diputación Provincial de Lugo, solicita que se tenga en cuenta el medio físico y social y la permeabilidad territorial

La Diputación General de Ourense indica que el corredor elegido discurre por «una zona de alta sensibilidad e indudables valores paisajísticos», lo que quiere decir que habrá que extremar precauciones a la hora de diseñar las obras.

La Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia indica la escasa claridad del documento que dificulta el análisis de las posibles afecciones medioambientales por lo que recomienda un severo análisis del medio físico y cultural.

La Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia, a través de la Dirección Xeral de Patrimonio Cultural destaca la inexistencia de informes basados en trabajos de campo relativos al impacto sobre el patrimonio cultural, por lo que es conveniente realizar un estudio específico en base al Artículo 32 de la Ley 8/95, de 30 de octubre, do Patrimonio Cultural de Galicia que incluya prospecciones arqueológicas y de actuaciones incluidas en un informe que deberá remitirse a esa Dirección.

La Consejería de de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda, a través de la Dirección Xeral de Obras Públicas indica la necesidad de la autovía, que además de unir Ourense y Lugo, sea una comunicación entre la Autovía del Noroeste en Lugo y las de las Rías Baixas, en Ourense

El Concello de Lugo propone que se tengan en cuenta el planteamiento urbanístico y los valores naturales, especialmente los que cuentan con alguna figura de protección, ya sea autonómica o europea.

El Concello de Vilamarín, señala que la documentación enviada, no permite profundizar sobre las zonas afectadas, al no estar bien definido el trazado, por lo que no se puede emitir un informe medioambiental, y recomienda adjuntar un plano general de la clasificación de terrenos, según el Plan Xeral.

El Concello Da Peroxa informa que una vez analizado el proyecto, considera que el corredor debe ceñirse más hacia el núcleo de Peroxa (Ourense), quedando el mismo a la derecha de la N-540, para evitar núcleos de población.

El Concello de Monterroso, no objeta nada al trazado del corredor, aunque detecta la omisión de la vía recientemente remodelada LU-212.

El Concello de Taboada solicita que el trazado de la autovía sea respetuoso con las masas forestales, edificaciones civiles y religiosas y patrimonio cultural.

El Concello de Guntín de Pallares, indica que el estudio informativo no incluye las repercusiones del trazado sobre los núcleos de población del ayuntamiento, e indica la necesidad de unos trazados que faciliten la comunicación entre ellos. También que se tengan en cuenta los diferentes pasos subterráneos de comunicación entre pueblos. El proyecto no contempla los entronques con las vías importantes existentes y solicita buenos accesos a la localidad de Guntín.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El presente estudio de Impacto Ambiental, incluido en el Estudio Informativo, tiene como objetivo final, constituir el documento técnico necesario para la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, sobre cinco tramos de la Autovía Ourense-Lugo, que comienza en el de Ourense-Santa Eulalia y concluye en el de Guntín-conexión Santiago-Lugo (este último en fase de Información Pública).

El ámbito del estudio abarca una banda de territorio que discurre por el norte de la provincia de Ourense y sur de la de Lugo, con un recorrido próximo a los 75 km. y que atraviesa 11 términos municipales de las comarcas de Ourense, Chantada y Lugo, perteneciendo a las Hojas 187 (Ourense), 188 (Nogueira de Ramuín), 154 (Lalin), 155 (Chantada), 123 (Puertomarín), 97 (Guntín) y 72 (Lugo) a escala 1/50.000 de la Cartografía Nacional.

Dicha banda territorial está vertebrada por los corredores que describen las carreteras N-525, N-540, y el tramo común de las carreteras N-540 y N-560, hasta Lugo. La zona indicada pertenece a la cuenca del río Miño, situándose al oeste del valle principal, así como parcialmente en la del alto Ulla.

El corredor final planteado en la fase A previa se ha dividido en cinco tramos, se han modelizado 8 ejes (que se han denominado, alternativas). Los ejes 1 y 2 discurren de principio a fin del estudio y el resto son modificaciones o conexiones entre estas dos alternativas. Los puntos comunes se denominan nodos.

La descripción de forma sintética del estudio es la siguiente:

Tramo I: Ourense-Santa Eulalia.-Este tramo va desde el inicio (conexión con el E.I. 4-OR-04), en la ciudad de Ourense, hasta el límite de la provincia. Se trata de una zona con fuerte subida desde la ribera del Miño hasta el núcleo de Cambeo y alto de Toldavía. Los nodos incluidos en el tramo I, son: A, B, C, D y E. En el mismo se han diferenciado tres alternativas.

Tramo II: Santa Eulalia-Ponte de Lama.-Este tramo se encuentra marcado por dos ríos de relativa importancia, el Bubal al sur y el Asma al norte y dos núcleos de población destacables: A Barrela y Chantada, siendo el último el centro de gravedad de la comarca. Su orografía es ondulada. Los nodos incluidos en este tramo son: E, F, G, H e I. En el mismo se establecen cuatro alternativas.

Tramo III: Ponte de Lama-Sabugueira.-La orografía está marcada por su carácter ondulado, se cruzan varios arroyos y regatos destacando el río Moreda. Muy escarpado en las proximidades de la N-540. El núcleo de población más importante es Taboada. Este tramo presenta los nodos I, J, K y L. Las alternativas propuestas para este tramo son cuatro.

Tramo IV: Sabugueira-Guntín.-Este itinerario tiene un relieve acen tuado con altitudes que superan los 700m. en algunos puntos y con la presencia de los ríos Miño y Ferreira. El núcleo más importante de población es Guntín. El Camino de Santiago es cruzado por todas las soluciones. Los nodos correspondientes a este tramo son L, M y N. presentando tres alternativas.

Tramo V: Guntín-conexión con la autovía Santiago-Lugo.-En este tramo se plantea una única alternativa que sirve de conexión con las alternativas analizadas y planteadas en la Fase B del Estudio Informativo Santiago-Lugo, actualmente en fase de Información Pública. La longitud total de esta alternativa es de 1.878 m. y su trazado discurre por los nodos N y Ñ.

Analizados los itinerarios propuestos se observa que el más corto tiene una longitud de 65,414 km. y el más largo 72, 373 km.

El estudio informativo comprende la descripción detallada de cada uno de los tramos e itinerarios incluyendo las características de los mismos.

En el estudio comparativo de cada una de las alternativas a través del análisis multicriterio se indica que la Opción Seleccionada se corresponde para cada tramo, con los siguientes itinerarios:

Tramo I+II: Ourense-Santa Eulalia-Puente de Lama (A-I).

Subtramo A-B, Alternativa 2 modificada.

Subtramo B-C, Alternativa 1 modificada.

Subtramo C-D, Alternativa 1 modificada.

Subtramo D-F, Alternativa 4 modificada.

Subtramo F-I, Alternativa 1.

Tramo III: Puente de Lama-Sabugueira (I-L).

Subtramo I-L, Alternativa 1 modificada.

Tramo IV: Sabugueira-Guntín (L-N).

Subtramo L-M, Alternativa 6.

Subtramo M-N, Alternativa 1.

Tramo V: Guntín-Autovía Santiago-Lugo (EI-1-E-117) (N-Ñ).

Subtramo N-Ñ, Alternativa 8.

El final del itinerario, permite la adecuada conexión con el trazado seleccionado en el Estudio Informativo de la Autovía Santiago-Lugo, de la Dirección General de Carreteras y de clave, EI-1-E-117, cuya Declaración de Impacto Ambiental favorable, se formula con fecha 16 de diciembre de 2004.

Alternativas planteadas tras el análisis de alegaciones:

En base a las alegaciones recibidas se han considerado modificaciones viables a las soluciones del Estudio Informativo. Estas se centran en cinco zonas concretas ubicadas en los tramos I+II, III, Y IV y cuya descripción sucinta se indica a continuación.

El conjunto de alternativas descritas, incorporará una serie de modificaciones resultado de la información pública, en relación con las presentadas en el Estudio Informativo, en los términos siguientes:

Tramo I+II.-En la salida de Orense para la alternativa 2.(sustrato A-B),se ha previsto la incorporación de un tercer carril hasta Cambeo (p.k. 11+780), la sustitución de dos terraplenes por sendos viaductos en el entorno de Malvedo (p.k. 2+090-2+230) y la inclusión de un muro verde en la zona de A Granxa(p.k.0+800-1+100).

Para este mismo subtramo en el entorno del p.k. 3+000, se desplazará el trazado hacia el oeste, para separarlo lo más posible del grupo escolar Concepción Arenal, atendiendo las limitaciones que puede suponer la presencia de diferentes naves industriales, en el diseño de nuevas soluciones.

En la alternativa 1, (subtramo B-C), igualmente se ha previsto un ramal de conexión de la futura autovía con la carretera N-525, en las proximidades de Cambeo, con objeto de servir de variante a esta población y facilitar el acceso al polígono de Villamarín.

En el municipio de Villamarín, la alternativa 1 (subtramo C-D) se desplaza hacia el este, aproximándose a la N-540 para distanciar el trazado de diversos núcleos rurales (Cepedo de gran valor arquitectónico, Pardiñeiros, Vilar, Campiña etc.) y ocupar menor superficie de áreas agroganaderas.

Pasado el río Barbantiño, en la alternativa 4(sustrato D-F), se reconsiderará la ubicación del denominado enlace de As Lamas, proponiéndose su nuevo emplazamiento en el entorno del p.k.17+400.

En el subtramo F-I Alternativa 1, se considerará la implantación de un nuevo enlace en el entorno del p.k. 25-750 contabilizándolo con el enlace de La Barrela (p.k. 24-200) con objeto de atender las reclamaciones de la necesidad de un nuevo acceso del Polígono Industrial de Chantada a la Autovía y evitar el paso por el centro de La Barrela del tráfico generado por el Polígono y parte de la población de Chantada acortando su recorrido por el N-540 en dos kilómetros.

Tramo III.-Se plantea como seleccionada la alternativa 1 (subtramo I-L), tras las alegaciones de la información pública, en las que se incorporan las siguientes modificaciones:

En el entorno de núcleo de Franza, se desplaza el trazado al oeste condicionándose las ubicaciones finales tanto del área de servicio prevista, pasado el núcleo de Cicillón como del denominado enlace de Nogueira y sus ramales de conexión a las propuestas finales de conexión con la autovía Monforte-Chantada cuyo Estudio Informativo, desarrolla actualmente la Dirección General de Carreteras.

Igualmente, en el entorno del denominado Castro Moreda, se han definido tres nuevas alternativas a las previstas en el Estudio Informativo, atendiendo las alegaciones planteadas. La opción que se considera más favorable, resulta ser la más occidental de las propuestas.

Tramo IV.-En el subtramo M-N Alternativa 1 se considerará la construcción de un nuevo enlace en el entorno del p.k. 64 que complementará los movimientos del enlace de Camporredondo, con el objeto de facilitar el acceso del tráfico de Guntín a Orense.

Tramo V.-Para una correcta adecuación ambiental del trazado en su conexión con la Autovía Santiago-Lugo, el trazado de esta se acercará a la N-547 para realizarse en ese entorno un intercambiador entre las dos Autovías, independientemente de la N-547, que conectará con la Autovía a través del enlace previsto en el pk. 62,900 del mencionado itinerario.

Estas modificaciones enunciadas, han sido comprobadas «in situ», valorándolas ambientalmente, y dando respuesta a las peticiones de los alegantes.

La opción seleccionada, tiene su origen en el enlace Da Castilla, en la ciudad de Ourense, separándose de la N-525 hasta la localidad de Coles, donde toma la dirección oeste-norte. En el punto de conexión con la N-540, se sitúa el enlace de Cambeo. Continúan hacia el norte a través de la alternativa más occidental de las propuestas incorporando las modificaciones indicadas en la zona de Villamarín, cuya población queda a la izquierda, separándose del actual trazado de la N-540.

Cruza el río Barbantiño, sobre los montes de Orbán pasando a la provincia de Lugo discuriendo por los concellos de Carballedo y Chantada. Los núcleos de población de A Barrela y Chantada quedan al este del trazado. Cruza el río Asma a 2 km. de Chantada y continua hacia Puente de

Lama con las variantes reseñadas de Franza, que son de trazado y desplazamiento del área de servicio, y un enlace.

Al norte de Cicillón, atraviesa el río Moreda mediante viaducto y entre Ramila y Moreda de Abajo, planteándose una importante modificación del trazado, para evitar afecciones a edificaciones rurales agrupadas en pequeños núcleos y elementos patrimoniales.

Continúa paralela a la N-540 por el oeste, bordeando el núcleo de Taboada, cruzando el arroyo Cornado y el camino de Santiago y llega hasta Camporredondo.

El trazado continua hacia el norte próximo a Sabugueira después de cruzar el río Porto de Dreida, y la propia N-540 dirigiéndose a Guntín y desde esta población hasta el empalme con la autovía Santiago-Lugo.

Como resumen final se indica que los tramos afectados por las modificaciones son I+II y III y los nodos con modificación han sido los A, B, C, D, F, e I del primer tramo y los nodos I y L del III.

La longitud de la opción seleccionada es de 68,494 km. Se proyectan un total de 16 enlaces, 10 viaductos, 74 pequeñas obras de drenaje, reposición de 61 caminos que cruzan la traza, con 53 pasos superiores y 8 inferiores, además se reponen 26.908 m. de caminos de servicio paralelos al trazado del tronco y 17.200 m. entre vías de servicio y construcción de muros de contención.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en 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 el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación.

El inventario de la situación preoperacional del estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Presencia de puntos de interés geológico: Termas de Orense (Orense), Embalse de los Peares (Carballedo) y Estructura de Puertomarin (Puertomarin).

Aguas subterráneas de buena calidad y termales en el balneario de Lugo.

Vegetación característica de la zona, con especies arbóreas de pinos, eucaliptos, bosques caducifolios (carballedas, melojares, castañares), alisedas, consideradas como hábitat prioritarias en la Directiva Hábitat y vegetación de ribera de gran interés.

Los matorrales más destacados son: 1-de genista, 2-de leguminosas espinosas, 3-brezales, considerados por la Directiva Hábitat, hábitat de interés los del grupo 1 y hábitat prioritarios los del 3.

En relación con la fauna, hay que resaltar su gran variedad con la presencia de:

Endemismos peninsulares

Especies incluidas en el Anejo I de la Directiva Hábitat

Especies incluidas en el Anejo I de la Directiva Aves

Clasificación UICN para anfibios y reptiles.

Hay un amplio patrimonio cultural, destacando lo siguiente: Ribeira Sacra, Camino Francés de Santiago y la Vía romana (vía XIX del Itinerario Antonino de Braga a Lugo).

Se han inventariado 42 elementos de arqueología, 18 de arquitectura y 16 de etnografía, que se han tenido en cuenta, en la proyección de los trazados. Sobre los yacimientos arqueológicos no hay impactos directos, que se han evitado en el trazado, aunque habrá tener cuidado, antes y durante las obras, a través de medidas preventivas.

En relación con los espacios protegidos, según la Directiva Hábitat, son Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), los siguientes:

«Cañón do Sil» (LIC n.º ES-11200014), «Peña Veidosa» (LIC n.º ES-1130004), «Parga-Ladra-Tamoga» (LIC n.º ES-1120003).

Según las Normas Complementarias de Galicia, son Espacios Especialmente Protegidos los siguientes: «Riberas do Miño» (Orense), «Foz de Búbal» (Búbal-Miño) y «La Carballeira de Cartelos» (Lugo).

Red Natura 2000, señala como Lugar de Interés Comunitario el «Monte Faro» (LIC n.º ES-1120008) y Peña Verdosa (Lugo-Orense), este último con serio peligro de incendio.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan están desarrolladas en el Estudio Informativo.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 148 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

1. *Alegaciones de Organismos Públicos*

1.1 Organismos Centrales:

Alegaciones del Ministerio de Medio Ambiente-Confederación Hidrográfica del Norte. Comisaría de Aguas.

En relación con el dominio público hidráulico no hay objeciones a los trazados propuestos. Respecto al «Predimensionamiento Hidráulico de las pequeñas ODT», señalan que no se han tenido en cuenta los resguardos establecidos en el Plan Hidrológico del Norte I. Los umbrales para los umbrales de escorrentía (PO) se consideran excesivos para el Miño. Las dimensiones de obras de drenaje han de tenerse en cuenta en las cuencas vertientes superiores a 0,50 km², siendo la altura de las secciones de al menos 1,80 m. y una anchura no inferior a 1,50 m.

La respuesta de Fomento, indica que en fases posteriores de los estudios, se ha de definir con precisión el drenaje de la autovía y que los umbrales de escorrentía se estudiarán en las fases posteriores del proyecto.

1.2 Organismos Autonómicos:

Alegaciones de la Xunta de Galicia. Consellería de Cultura. Comunicación Social e Turismo. Dir. Xeral de Patrimonio Cultural.

Considera el estudio incompleto y no se adapta a la realidad del trazado, por lo que deberá realizarse una prospección arqueológica de la alternativa seleccionada y una valoración de los posibles impactos sobre los diferentes patrimoniales, y una propuesta de medidas protectoras y correctoras.

La respuesta de Fomento indica que se han tenido en cuenta los principales elementos culturales, habiéndose realizado prospecciones arqueológicas y estableciendo los itinerarios en función de las mismas.

Alegaciones de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas e Vivienda. Dir. Xeral de Obras Públicas. Subdirección Xeral de Estradas

Menciona, que en «las zonas poco pobladas, cuando hay una vía que se sustituye por otra de más capacidad», lo idóneo es no perder el eje de desarrollo de la antigua carretera. Propone una serie de itinerarios y hace un estudio comparativo. Señala además la incorporación de un nuevo acceso directo a la carretera LU-633, pues esta carretera es además el Camino de Santiago.

La respuesta de Fomento, indica que la alegación será recogida en el estudio informativo, pero realiza algunas matizaciones, como que el objeto de este estudio es la realización de una nueva autovía entre Ourense y Lugo, y que la conexión de esta autovía con Ourense debe dar continuidad a la red de alta capacidad del Estado, por tanto debe conectar con la variante norte de Ourense (EI-4-OR-04) y a través de ella con la autovía A-52. A continuación explica la causa de la elección de la opción final.

1.3 Organismos provinciales:

Diputación Provincial de Ourense. Servicio de Vías y Obras.

Se decanta por el itinerario I+II-1, preferido por la Diputación, en vez del elegido en el estudio.

La respuesta de Fomento, justifica la elección del itinerario I+II-2.

Diputación Provincial de Lugo. Servicio de Vías y Obras.

Propone dos modificaciones al trazado: la primera en el concello de Chantada, en el que la Diputación plantea continuar el itinerario definido por los nodos F,G,H e I, lo que supone la utilización del recorrido de la actual variante de Chantada. La segunda modificación corresponde al concello de Taboada, afectando al recorrido completo entre los nudos I y L.

La respuesta de Fomento, señala que los itinerarios elegidos, están basados en el análisis multicriterio.

Alegaciones de la Provincia de Ourense

Concello de Ourense. Ayuntamiento de Ourense. Negociado de Infraestructuras.

Informa favorablemente al proyecto, con la modificación de una posible conexión con la N-120.

La respuesta de Fomento, indica que la alegación será recogida dentro de la documentación correspondiente. La alternativa seleccionada es la aceptable, con la aplicación de las medidas correctoras, indicadas en el estudio.

Concejalía de Medio Ambiente.

Informa favorablemente al proyecto, pide que se estudien los movimientos de tierra, tratamientos de taludes etc.

La respuesta de Fomento, indica, que las alegaciones han sido recogidas en el estudio de impacto ambiental.

1.4 Alegaciones de particulares.-La Asociación de Veciños San Pedro de Cudeiro, realiza observaciones en relación con posibles enlaces y accesos a diferentes núcleos de población de la parroquia y solicitan que las viviendas próximas sean protegidas desde los puntos de vista de seguridad y acústico.

La respuesta de Fomento, indica que todo lo alegado se encuentra recogido en el estudio de impacto ambiental.

Hay un total de 31 alegaciones de particulares de Cudeiro, con indicaciones próximas a las de la asociación anterior, y otras particularidades, que han de tenerse en cuenta en futuros estudios.

Del Concello de Coles, hay un total de 57 alegaciones, de particulares, que se han recogido en lo posible en futuros trabajos.

En el concello de Villamarín se han presentado alegaciones de dicho ayuntamiento, indicando afecciones a viviendas del entorno, y la respuesta de Fomento, indica que serán recogidas en el estudio informativo.

Hay un total de 5 alegaciones más de diferentes municipios dentro de la misma provincia de Lugo, con particularidades locales, que se han tenido en cuenta para estudios posteriores.

Alegaciones de la provincia de Lugo

Se han recibido alegaciones de los Concellos de Carballedo, Chantada, Taboada, Monterroso, Portomarín y Guntín de Pallarés, y dentro de cada concello se han presentado también, las de agrupaciones políticas, asociaciones empresariales, áreas industriales y particulares.

Estas alegaciones, indican opciones puntuales en torno al lugar de residencia del alegante, y mayoritariamente se han tenido en cuenta en el estudio informativo.

El concello de Carballedo no está de acuerdo con la realización del proyecto debido al gran impacto paisajístico. sin embargo sí lo está el de Chantada, el de Taboada, el de Monterroso, Portomarín. El concello de Guntín de Pallarés cree que la nueva infraestructura perjudicará a la capitanía del municipio

En todos los tramos se han tenido en cuenta las alegaciones presentadas, por los alegantes, si eran opcionales al proyecto.

