

ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

ÍNDICE

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES	3
1.1.INTRODUCCIÓN.....	3
1.2.ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS	3
1.3.ANTECEDENTES TÉCNICOS.....	4
1.3.1. ESTUDIO INFORMATIVO	4
1.3.2. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO.....	4
1.3.2.1. Características geométricas	4
1.3.2.2. Instrucciones particulares	5
1.4.ANÁLISIS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	5
1.5.ANÁLISIS DE LAS PRESCRIPCIONES IMPUESTAS EN LA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO.....	6
1.6.ANÁLISIS DE LAS PRESCRIPCIONES IMPUESTAS EN LA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL PROYECTO DE TRAZADO	6
1.7.MODIFICACION DE LA ORDEN DE ESTUDIO (SEPTIEMBRE 2022)	7
1.7.1. ANALISIS DE LA MODIFICACION ORDEN DE ESTUDIO 14 DE SEPTIEMBRE 2022.....	7
1.8.INFORME DE ALEGACIONES SOBRE EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN	8
1.8.1. ALEGACIONES DE ORGANISMOS OFICIALES	8
1.8.1.1. Alegación presentada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. (Alegación nº1)	8
1.8.1.2. Alegación presentada por la Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. (Alegación nº2).....	8
1.8.1.3. Alegación presentada por el Ministerio de Defensa. (Alegación nº3).....	8
1.8.1.4. Alegación presentada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León. (Alegación nº4).....	9
1.8.1.5. Alegación presentada por la Diputación de León. (Alegación nº5)	9
1.8.2. ALEGACIONES DE EMPRESAS.....	14
1.8.2.1. Alegación presentada por D. Antonio Cubero Cubero, representante de CANTERAS PEÑAMALA, S.A. (Alegación nº1)	14
1.8.2.2. Alegación presentada por D. Carlos Hilario Soto Parra, representante de CANTERAS DEL NOROESTE, S.L. (Alegación nº2)	15
1.8.3. ALEGACIONES DE PARTICULARES Y AGRUPACIONES.....	15
1.8.3.1. Alegación presentada por Dña. María Isabel Díaz Martín. (Alegación nº1)	15
1.8.3.2. Alegación presentada por D. Miguel Ángel Ossorio Faba y Dña. Carmen González Villanueva. (Alegación nº2)	17
1.8.3.3. Alegación presentada por Dña. Montserrat Lorenzo López. (Alegación nº3)	18
1.8.3.4. Alegación presentada por la Agrupación de Electores Carballeda Renova (CR-23). (Alegación nº4).....	18
1.8.3.5. Alegación presentada por Dña. María Celia Pérez García. (Alegación nº5)	19
1.8.3.6. Alegación presentada por D. Basilio Barreiro Rodríguez. (Alegación nº6)	19
1.8.3.7. Alegación presentada por D. Luis Sierra González. Herencia de Francisco Sierra Vidal. (Alegación nº7).....	19
APÉNDICE 1. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE CLAVE: EI-1-E-177 «AUTOVÍA A-76. PONFERRADA - OURENSE». PROVINCIAS DE LEÓN, LUGO Y OURENSE.....	20
APÉNDICE 2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (24 DE JULIO DE 2013).....	23
APÉNDICE 3. APROBACIÓN EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI1-E-177 (12 DE DICIEMBRE DE 2013)	50
APÉNDICE 4. INFORME PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, PREVIO A LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO (27 DE NOVIEMBRE DE 2013)	52
APÉNDICE 5. ORDEN DE ESTUDIO T2/12-LE-4400 (11 DE FEBRERO DE 2014)	62
APÉNDICE 6. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO DE TRAZADO	67
APÉNDICE 7. APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL PROYECTO DE TRAZADO	73
APÉNDICE 8. INFORME SOBRE LA VIGENCIA DE LA DIA	77
APÉNDICE 9. CERTIFICADO DE VIGENCIA DE LA DIA	91
APÉNDICE 10. OFICIO DE TRASLADO CERTIFICADO DE VIGENCIA AL MITECO	93
APÉNDICE 11. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO 14 DE SEPTIEMBRE 2022	95
APÉNDICE 12. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.....	99
APÉNDICE 13. INFORME DE ALEGACIONES SOBRE EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.....	103

1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

1.1. INTRODUCCIÓN

El tramo de carretera nacional N-120 que une las localidades de Ponferrada y Ourense ha sido siempre considerado como la conexión principal de la Meseta a Galicia y desde mucho antes de plantearse y construirse las autovías del Noroeste y de las Rías Baixas se consideraba como la mejor opción para la conexión de Galicia con la Meseta por medio de autovía o autopista.

La opción barajada en un primer momento por la Xunta de Galicia se basaba en una sola conexión a la Meseta por el corredor de la N-120 hasta Ourense y desde allí dos (2) autovías, una hacia Vigo (lo que hoy día es el tramo Ourense-Vigo de la autovía de las Rías Baixas) y la otra, la autovía - autopista Ourense-Santiago por el corredor de la carretera N-525 y de la autopista de peaje Santiago-Alto de Santo Domingo. Así pues, el corredor de la actual N-120 siempre ha tenido gran relevancia en el desarrollo de las infraestructuras de gran capacidad para Galicia. La construcción de esta autovía será pues, la culminación de un antiguo proyecto.

Esta nueva vía de alta capacidad, integrada en el Plan de Infraestructura, Transporte y Vivienda (PITVI 2012 – 2024) dentro de las actuaciones planteadas para el transporte por carretera, concretamente en Nuevas Infraestructuras, Autovías Interurbanas, supondrá una mejora desde el punto de vista funcional de las condiciones existentes en las comunicaciones en cuanto a distancias de recorrido, tiempos de desplazamiento, condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios de la vía y su entorno. Estas mejoras han de ser coordinadas en todo momento con otros objetivos de carácter medioambiental, económico, social, estético, etc. de manera que la solución finalmente adoptada en el diseño de la futura vía englobe todos estos parámetros y permita el desarrollo de una infraestructura que cumpla con los requisitos para los que fue concebida.

El presente anejo tiene por objeto recoger los principales antecedentes de carácter administrativo y técnico que ha dado lugar a la redacción del Proyecto de Construcción “Autovía A-76 Ponferrada-Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo”, de clave: T2/12-LE-4400, enmarcado dentro de la Encomienda de Gestión del Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras) a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), adscrita a dicho Ministerio, para la “Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto de Trazado y Construcción de la Autovía A-76 Ponferrada-Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía – Requejo.”

1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Los Antecedentes de carácter administrativo previos a la redacción del presente proyecto de construcción son los que a continuación se indican.

Con fecha 5 de mayo de 2005 la Dirección General de Carreteras emitió una Orden de Estudio por la que se autorizó la redacción del Estudio Informativo, de clave E11-E-177, con el objeto de analizar

y seleccionar la mejor alternativa para la construcción de la Autovía A-76 de conexión entre Ponferrada y Ourense.

El 30 de julio de 2008 la Dirección General de Carreteras resolvió aprobar provisionalmente el citado Estudio Informativo, ordenando la incoación del correspondiente expediente de Información pública (BOE núm. 215, de 5 de septiembre de 2013). La citada aprobación provisional se incluye en el Apéndice 1.

Por resolución de 24 de julio de 2013, la Secretaria de Estado de Medio Ambiente formuló la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental sobre el Estudio informativo de clave E11-E 177 (BOE núm. 194, de 14 de agosto de 2013), que se recoge en el Apéndice 2.

El 12 de diciembre de 2013, por Resolución de la Ministra de Fomento, se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de clave E11-E-177, resultando seleccionada una alternativa que combina tramos de nuevo trazado con tramos de duplicación de la actual carretera N-120, de 125,3 km de longitud, y con un presupuesto de licitación, IVA incluido, de 1.221.638.624,43 € (año 2013). La resolución de aprobación se adjunta en el Apéndice 3.

En esta aprobación se indica la siguiente prescripción:

“3. En los Proyectos de Construcción que se redacten, así como en la ejecución de las obras que desarrollen la solución aprobada en cada caso, se deberán tener en cuenta las prescripciones técnicas 3A y 3B del Informe Propuesta de la Dirección General de Carreteras, con objeto de cumplir con el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.”

En el Apéndice 4 se incluye el Informe propuesta de la Dirección General de Carreteras, previo a la aprobación definitiva del estudio informativo (27 de noviembre de 2013).

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia remitió una propuesta a la Subdirección General de Estudios y Proyectos, con fecha de entrada 5 de febrero de 2014, solicitando la emisión de una Orden de Estudio que autorizara la redacción de un proyecto de trazado y un proyecto de construcción de la solución aprobada en el estudio informativo de clave E11-E-177, para el tramo comprendido entre Villamartín de la Abadía y Requejo (provincia de León).

Con fecha 11 de febrero de 2014 la Dirección General de Carreteras aprobó la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción. “Autovía A-76 Ponferrada-Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo”, clave T2/12-LE-4400, que se incluye en el Apéndice 5.

El 5 de diciembre de 2014 se firma la Encomienda de Gestión del Ministerio de Fomento (Dirección General de Carreteras) a la Sociedad Mercantil Estatal Ingeniería y Economía del Transporte, S.A. (INECO), adscrita a dicho Ministerio, para la Asistencia Técnica para la Redacción del Proyecto de Trazado y Construcción de la Autovía A-76 Ponferrada-Ourense en el tramo que nos ocupa.

La Dirección General de Carreteras con fecha 8 de marzo de 2018 resolvió aprobar provisionalmente el proyecto de trazado ordenando a su vez a la Demarcación de Carreteras del

Estado en Galicia incoar el correspondiente expediente de información pública, durante un período de 30 días hábiles, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 32, 33 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 899/2025, de 9 de octubre). Dicha aprobación provisional se adjunta en el Apéndice 6

El trámite de información pública se inició con la publicación de un Anuncio de apertura en los siguientes medios de comunicación:

- En prensa escrita en El Diario de León
- Boletín Oficial del Estado de 19 de marzo de 2018
- En la web del Ministerio de Fomento
- En el BOP de León el 12 de abril de 2018

Con el proceso de información pública finalizado, se dio cumplimiento a las prescripciones recogidas en los artículos 8, 12 y 16 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre), a los artículos 32, 33 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 899/2025, de 9 de octubre).

Con fecha 4 de febrero de 2019 la Dirección General de Carreteras aprobó el Expediente de Información Pública y definitiva del Proyecto de Trazado. La citada resolución se adjunta en el Apéndice 7.

Con fecha 16 de marzo de 2023 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada – Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía – Requejo", redactado con fecha enero de 2023, con un Presupuesto Base de Licitación estimado de 123.017.360,43 euros, incluyendo el I.V.A. (21%). La citada resolución se adjunta en el Apéndice 12.

1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

1.3.1. ESTUDIO INFORMATIVO

El análisis del trazado seleccionado en el Estudio informativo se incluye en el apartado 8.2.4 del Anejo nº 8 "Trazado".

1.3.2. ANALISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO

A continuación, se analizan cada uno de los epígrafes de la Orden de Estudio:

1.3.2.1. Características geométricas

- *Longitud aproximada del tronco: 7,6 km*

La longitud resultante del Proyecto desarrollado es de 6,64 km, de tronco de autovía propiamente dicho, que no incluye el Enlace nº 1 de Conexión entre las autovías A-6 y A-76

- *Clase: autovía (duplicación de calzada)*

El proyecto desarrolla el paso de la actual nacional N-120 a autovía, intentando aprovechar la calzada existente como una de las dos calzadas a proyectar.

- *Vp = 80 km/h*

En el análisis previo de las características geométricas de la carretera existente N-120 se comprueba que la duplicación estricta de la actual N-120 cumpliría para una velocidad de 80 km/h, excepto en alguna zona puntual en la que sería necesaria mejora de trazado.

Debido a este análisis y la potencialidad de la carretera para el futuro, en coordinación entre Dirección de Proyecto, el equipo de Supervisión de la Subdirección General de Proyectos e INECO, se considera conveniente proyectar la autovía para la velocidad de 100 km/h.

- *Características geométricas*

- *Calzada 2 x 7,00 m*
- *Arcenes exteriores: 2,50 m*
- *Arcenes interiores: 1,00 m o 1,50:*

Según el apartado 7.3.1. de la Norma 3.1.-IC "Trazado", se indica:

En carreteras de calzadas separadas con velocidad de proyecto (Vp) mayor o igual que cien kilómetros por hora (≥ 100 km/h) el ancho del arcén interior de un metro y cincuenta centímetros (1,50 m) se exigirá con medianas o tercianas en las que, de forma continuada, la barrera esté adosada al arcén.

En el caso de este proyecto no se dispone la barrera adosada al arcén (salvo excepciones puntuales) sino que se proyecta en el borde de la berma, y además va alternando lados de la mediana para facilitar la visibilidad.

- *Mediana:*

El ancho se habrá de justificar mediante un estudio técnico-económico, en el que se tendrá en cuenta el radio en planta, la visibilidad de parada (considerando los sistemas de contención de vehículos), la necesidad de incrementar el número de carriles durante el período de vida útil de la carretera, así como cualquier otra consideración que pueda intervenir en dicho estudio (limitaciones derivadas de la declaración de impacto ambiental, apoyo de estructuras y de señalización, excavaciones y rellenos, drenaje, iluminación, costes de expropiaciones, etc.).

Del estudio realizado se concluye que el ancho de la mediana a lo largo del tronco varía entre 3,2, 5,5 y 7,5 m atendiendo a los numerosos condicionantes de trazado existentes, y con el objetivo de alcanzar la velocidad de 100 km/h finalmente establecida como velocidad de proyecto.

1.3.2.2. Instrucciones particulares

1. *Tener en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre medidas específicas para la mejora de la eficiencia.*

Se tiene en cuenta para la valoración de partidas.

2. *Incluir en el proyecto de trazado cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones.*

Las expropiaciones se desarrollan de acuerdo con las prescripciones recogidas en la Nota de Servicio 4/2010 de la Subdirección General de Proyectos sobre el “Estudio de las Expropiaciones en los Proyectos de Trazado de la Dirección General de Carreteras”.

3. *El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado “Análisis Ambiental”, en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias que se deriven de los condicionantes de la declaración de impacto ambiental formulada sobre el estudio informativo E11-E-177.*

En particular, se deberán tener en cuenta las prescripciones técnicas 3A y 3B del informe elaborado por la Dirección General de Carreteras previo a la aprobación definitiva del estudio informativo.

Es objeto de este Proyecto la inclusión del Anejo 18 “Integración Ambiental”.

Las prescripciones 3A y 3B se tienen en cuenta en la elaboración del proyecto, recogiendo su cumplimiento en el apartado 17.2.2. “Propuesta de aprobación del Expediente de Información Pública y de aprobación definitiva del Estudio Informativo” del Anejo 18 “Integración Ambiental”.

4. *De acuerdo con lo establecido por el artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a la autovía.*

Se han cortado los accesos directos existentes actualmente en la N-120.

Se han proyectado caminos nuevos para dar acceso a todas las parcelas, a las que se accede en la actualidad desde la N-120 existente.

5. *Se realizará un estudio de reordenación de los accesos existentes. Asimismo, se estudiará el tratamiento necesario de los pasos superiores y otras infraestructuras existentes.*

Se tienen en cuenta ambos aspectos, teniendo en cuenta no modificar la permeabilidad transversal.

6. *Se realizará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular.*

Se tienen en cuenta todos estos aspectos, analizándole las diferentes posibilidades para su reposición.

Se proseguirá la tramitación de los proyectos de reposición de servicios de acuerdo a lo dispuesto en la “Circular sobre modificación de servicios en los Proyectos de Obras”, de 7 de marzo de 1994.

7. *Se estudiará el diseño óptimo de los enlaces previstos en el tramo, a la vista de los estudios de tráfico previsto en cada uno de ellos.*

Se tiene en cuenta y se proyecta.

8. *Se mantendrá la coordinación adecuada con la Xunta de Galicia, Ayuntamientos, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.*

Se han enviado consultas a los Organismos afectados, que se recogen en el Anejo 22 “Coordinación con otros organismos y servicios”.

9. *Se incluirá, en coordinación con los tramos adyacentes, el proyecto de las obras provisionales o definitivas necesarias para asegurar que el proyecto del tramo pueda ser considerado obra completa.*

Al final del tramo se realizan las conexiones provisionales necesarias para asegurar la continuidad del flujo de tráfico en continuidad con la N-120 a través del transfer diseñado.

10. *Se utilizará el cuadro de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.*

Se ha aplicado en la estimación del presupuesto la Orden Circular 37/2016 Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras de Enero 2016.

La Orden de Estudio indica un Presupuesto aproximado de VEINTINUEVE MILLONES CIENTO CUARENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS (29.144.594,45 €), sin incluir el concepto de IV A.

Este presupuesto es objeto de modificación durante el desarrollo de los trabajos de definición.

1.4. ANÁLISIS DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Con la entrada en vigor de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental y según la Disposición transitoria primera, las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor de esta Ley, que se produjo el 12 de diciembre de 2013.

Con fecha 15 de noviembre de 2019, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, emite Informe por el que se considera acreditado que, con anterioridad al 12 de diciembre de 2019, se han comenzado algunas de las obras que desarrollan las actuaciones comprendidas en el Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense" de clave E11-E-177, por lo tanto, se considera vigente y es de aplicación al proyecto *la Resolución de 24 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio Informativo Autovía A-76 Ponferrada-Ourense, León, Lugo y Ourense, términos municipales de Ponferrada (León) y otros (Galicia)*. Se emite certificado de su vigencia por parte del Director General de Carreteras con fecha 26 de noviembre de 2019.

El cumplimiento del condicionado se encuentra recogido en el apartado 17.2.1. "Justificación del cumplimiento de la DIA" del Anejo 18 "Integración Ambiental".

1.5. ANÁLISIS DE LAS PRESCRIPCIONES IMPUESTAS EN LA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO

La Resolución del Ministerio de Fomento de fecha 12 de diciembre de 2013 por la que se aprueba el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo contempla las siguientes prescripciones a tener en cuenta en el Proyecto de Construcción (de forma resumida):

- *Selecciona como alternativa a desarrollar el tramo Toral de los Vados 0, longitud. 7,6 km, duplicación N-120.*

Se ha tenido en consideración esta prescripción.

- *Se deberán tener en cuenta las prescripciones técnicas 3A y 3B del Informe Propuesta de la Dirección General de Carreteras, con objeto de cumplir con el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.*

Como ya se ha comentado anteriormente, el cumplimiento de dichas prescripciones se incluye el apartado 17.2.2. "Propuesta de aprobación del Expediente de Información Pública y de aprobación definitiva del Estudio Informativo" del Anejo 18 "Integración Ambiental".

- *El Proyecto de Construcción se adaptará en la medida de lo posible a los criterios de eficiencia que rigen actualmente en el Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2011).*

Se ha tenido en consideración esta prescripción.

1.6. ANÁLISIS DE LAS PRESCRIPCIONES IMPUESTAS EN LA APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL PROYECTO DE TRAZADO

Conforme a la resolución de 4 de febrero de 2019 se aprueba el Expediente de Información Pública del Proyecto de trazado, con una serie de prescripciones a cumplimentar en el Proyecto de Construcción.

A continuación, se recogen cada una de estas prescripciones.

- 1) Se revisará y subsanará el Anejo de Expropiaciones con el fin de componer una relación de afectados veraz y completa, considerando las alegaciones efectuadas relativas a modificaciones de superficies, bienes valorables en ellas o naturaleza y usos de las mismas, así como las referentes a la titularidad de las fincas, siempre que se hayan demostrado fehacientemente las titularidades y éstas estén inscritas en los registros oficiales, incluido el catastro, sin perjuicio de las verificaciones pertinentes en el momento de levantamiento de actas previas.
- 2) Durante el procedimiento expropiatorio se estudiará si procede la expropiación total de las fincas cuyos propietarios lo hayan solicitado.
- 3) Se proyectará un muro de contención de tierras en la finca no 159 del T.M. de Carracedelo para reducir la afección a la vivienda situada en ella.
- 4) Se analizará la posibilidad de desplazar el eje 62 y acercarlo al tronco de la autovía, para disminuir la superficie de afección sobre las parcelas que intersecta. Asimismo, se revisará la conexión entre el eje 61 y el eje 62, con el objeto de garantizar el tránsito de vehículos agrícolas.
- 5) Se estudiará un itinerario peatonal que comunique el núcleo urbano de Toral de los Vados con el tanatorio.
- 6) Se estudiará la posibilidad de reducir la pendiente del eje 64 en su acceso al paso superior PS I.
- 7) Se estudiará un itinerario peatonal que comunique el núcleo urbano de Toral de los Vados con el polígono industrial del Bierzo.
- 8) Se analizarán posibles ajustes de trazado del eje 35 que minimicen la afección sobre la finca nº 586 del T.M. de Toral de los Vados y eviten la expropiación de la vivienda situada en ella.
- 9) Se estudiará la ejecución de un camino peatonal desde el aparcamiento "cocheras" que discurra en paralelo a los ejes 36, 139 y 37, y que finalice en la conexión con el área pavimentada coincidente con el ensanchamiento de la Calle Lago y anexa a la parcela municipal que constituye el aparcamiento del Centro de Salud.

- 10) Se estudiará la posibilidad de que el eje 37 no afecte al acceso al garaje situado en la finca no 569 del T.M. de Toral de los Vados.
- 11) Se estudiará la posibilidad de ejecutar un camino paralelo a la autovía desde la fuente de Penedelo hasta el vial que comunica con el paso superior a demoler en el pk 2+900.
- 12) Se acondicionará el camino existente entre el eje 71 y el depósito de abastecimiento al núcleo de Penedelo.
- 13) Se estudiará la posibilidad de aumentar el ancho de la sección del eje 58 a 6m.
- 14) Se revisará el diseño de la red de drenaje longitudinal, con el objeto de minimizar la afección a las fincas colindantes, tratando de reconducir la escorrentía recogida a través de las cunetas de pie de terraplén hasta los puntos naturales de desagüe en cada zona, en los casos en los que el drenaje desagua en fincas de particulares.
- 15) Se tendrá en cuenta todo lo indicado en el informe de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil de fecha 26 de abril de 2018.
- 16) Se revisará la reposición de caminos para garantizar el acceso a todas las fincas afectadas.
- 17) Se estudiará la posibilidad de reponer todos los servicios afectados pertenecientes a Cementos Cosmos dentro del corredor de la cinta transportadora, de manera que no se afecte a ninguna parcela ajena a su propiedad. Asimismo, se tendrán en cuenta las consideraciones indicadas en su alegación.
- 18) Se revisará la reposición de las líneas eléctricas a su paso por las fincas no 895 y 939 del T.M. de Toral de los Vados, para que queden lo más alejadas posibles de las fincas colindantes.
- 19) Se tendrá en cuenta todo lo indicado en el informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural (Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León) de fecha 18 de mayo de 2018.
- 20) Se llevará a cabo un estudio de ruido en el que se precisará la ubicación de las pantallas acústicas necesarias.
- 21) Se deberá proseguir la tramitación de los proyectos de reposición de servicios de acuerdo con lo dispuesto en la Circular sobre "Modificación de servicios en los proyectos de obras", de 7 de marzo de 1994.
- 22) Se adaptará el Proyecto, en la medida de lo posible, a la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

La respuesta dada a cada una de las consideraciones recogidas en la aprobación del expediente de Información Pública y definitiva del proyecto de trazado se recogen en la Memoria, en el apartado 1.2.1.3. *Análisis de las prescripciones impuestas en la Aprobación del Expediente de Información Pública y Definitiva del Proyecto de Trazado.*

1.7. MODIFICACION DE LA ORDEN DE ESTUDIO (SEPTIEMBRE 2022)

Con fecha 14 de septiembre de 2022 se aprueba la modificación de la orden de estudio para el proyecto de Construcción: Autovía A-76 Ponferrada – Ourense, mediante la cual se modifica el alcance y diseño del enlace uno, simplificándolo y reduciendo sus movimientos de conexión de entrada y salida a la A-6 desde la N-120.

1.7.1. ANALISIS DE LA MODIFICACION ORDEN DE ESTUDIO 14 DE SEPTIEMBRE 2022

A continuación, se analizan cada uno de los epígrafes de la Orden de Estudio:

1. *Se modifica la velocidad de proyecto de 100 km/h en lugar de los 80 km/h y se adoptan criterios de diseño de la norma de trazado 3.1 IC vigente.*

En la actual versión del proyecto no solo se duplica de forma estricta la calzada de la N-120 sino que prácticamente no se aprovecha nada de firme existente. La velocidad de 100 km/h implica tomar como radio mínimo 490 m y despejes suficientes para garantizar la visibilidad de parada para esta velocidad. Esto implica ampliaciones en la medida hasta los 5,5 m e incluso 7,5 m en la zona del viaducto del Burbia y acceso a Requejo.

2. *Supresión del enlace previsto en el estudio informativo con la carretera LE-185-43 y el acceso al núcleo de Penedelo.*

Se ha rediseñado completamente el enlace 1 del proyecto, simplificándose para eliminar los movimientos directos de la autovía A-76 con la A-6 en sentido A Coruña que pueden ser realizadas mediante la N-6, los enlaces con las carreteras LE-185-43 y el acceso al núcleo de Penedelo. Esto ha reducido considerablemente la complejidad de los movimientos y la ocupación necesaria en el estudio informativo. también ha exigido rediseñar las estructuras de todo el enlace 1, lo que ha conllevado trabajos complementarios de campaña geotécnica para realizar los sondeos y ensayos necesarios.

Esto ha reducido el presupuesto del proyecto debido a que resulta una solución más económica y cercana a los parámetros de la Orden Ministerial de Eficiencia.

3. *Desplazamiento del enlace de acceso a Requejo y Covas*

Se desplaza la localización del enlace previsto en el estudio informativo por razones de optimización en el diseño

4. *Aplicación de la orden circular 2/2022 de la Base de precios de referencia de la dirección General de Carreteras*

Se ha aplicado la nueva Base de precios aprobada en la mencionada orden circular

5. *Diseño de todas las estructuras de acuerdo con Eurocódigos y Código Estructural*

Se ha realizado el rediseño y cálculo de todas las estructuras (nuevas y existentes en el estudio informativo) mediando el nuevo Eurocódigo y Código estructural

6. *Diseño del Drenaje de acuerdo con la orden FOM(298/2016 por la que se aprueba la norma 5.2 de Drenaje de la Instrucción de Carreteras*

Se ha realizado el rediseño de todo el drenaje del proyecto, adaptando las Obras de drenaje transversal ya diseñadas y realizando el diseño del drenaje longitudinal y transversal asociadas al Enlace 1 con la A-6

1.8. INFORME DE ALEGACIONES SOBRE EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

La Dirección General de Carreteras con fecha 16 de marzo de 2023 resolvió aprobar provisionalmente el nuevo proyecto de construcción, ordenando a su vez a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia incoar el correspondiente expediente de información pública, durante un período de 30 días hábiles, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley de Carreteras (37/2015, de 29 de septiembre) y con los artículos 32, 33 y 34 del Reglamento General de Carreteras (RD 899/2025, de 9 de octubre).

El informe de alegaciones de la Dirección General de Carreteras sobre el expediente de información pública del proyecto de construcción, de fecha 19 de diciembre de 2023, se adjunta en el Apéndice 13.

A continuación, se recogen las alegaciones producidas durante el trámite de información pública, el análisis pormenorizado de cada una de ellas, así como la contestación a las observaciones e indicaciones planteadas por los alegantes:

Durante el período abierto para la Información Pública se han presentado catorce (14) alegaciones, de las cuales, cinco (5) corresponden a organismos oficiales, dos (2) a empresas y las siete (7) restantes a particulares y agrupaciones.

1.8.1. ALEGACIONES DE ORGANISMOS OFICIALES

1.8.1.1. Alegación presentada por la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria. (Alegación nº1)

No se realiza ninguna objeción al documento sometido a información pública.

1.8.1.2. Alegación presentada por la Agencia de Protección Civil y Emergencias de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León. (Alegación nº2)

En dicha alegación se detallan los riesgos existentes en la zona de actuación del proyecto, indicándose los siguientes:

1. Riesgo de inundaciones.
2. Riesgo de incendios forestales.
3. Riesgo derivado del transporte por carretera y ferrocarril de sustancias peligrosas.
4. Riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas.

Adicionalmente se indica textualmente lo siguiente:

“Ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente.

Si alguna de las actuaciones derivadas de la modificación/aprobación pudiera potencialmente aumentar el riesgo sobre las personas, sus bienes o el medio ambiente, debería hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.”

Respuesta a la alegación:

La totalidad de los riesgos mencionados han sido contemplados en los diferentes documentos que integran el proyecto y en el desarrollo de las distintas disciplinas. Tanto el riesgo de inundación como el riesgo de incendio han sido considerados como parte de los anejos de drenaje, integración ambiental y gestión de residuos respectivamente, estableciéndose medidas de mitigación del riesgo y un análisis de las posibles afecciones y medidas de actuación necesarias, conforme a la normativa vigente. Asimismo, se han mantenido las comunicaciones pertinentes y necesarias con las autoridades evaluadoras de los riesgos derivados del transporte por carretera y ferrocarril de sustancias peligrosas, la Demarcación de Carreteras del Estado de León y la Agencia de Seguridad Ferroviaria, estableciéndose las medidas oportunas.

Ninguna actuación incluida en el proyecto supone un aumento potencial del riesgo sobre las personas, los bienes o el medio ambiente.

1.8.1.3. Alegación presentada por el Ministerio de Defensa. (Alegación nº3)

No se realiza ninguna objeción al documento sometido a información pública.

1.8.1.4. Alegación presentada por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León. (Alegación nº4)

No se realiza ninguna objeción al documento sometido a información pública.

1.8.1.5. Alegación presentada por la Diputación de León. (Alegación nº5)

En dicha alegación se indica textualmente lo siguiente:

“[...] el proyecto en tramitación conlleva afecciones de importancia a dichas carreteras provinciales, por lo que se considera necesario realizar las observaciones que se exponen a continuación.

a) LE-5206 “De N-VI por Parandones a Toral de los Vados”:

- *Modificación de accesos a la N-120 (por eliminación o cambio de uso).*

1. El nuevo acceso a la A-76 se realizará a través del enlace E-1, glorieta eje 15 y LE-5215 (eje 28 y continuación). Junto a esta carretera provincial se sitúa una fábrica de producción de cemento con un importante tráfico pesado y estos vehículos tendrán que acceder a la A-76 a través de un tramo de la LE-5215 que no dispone de anchura suficiente en todo el tramo para permitir su cruce con seguridad, contando además con un paso a nivel con barreras.

Respuesta a la alegación:

El acceso desde la fábrica de producción de cemento hasta la A-76 se realizará, efectivamente, mediante el enlace E-1 y, por lo tanto, a través de un tramo de aproximadamente 1.200 m de la carretera provincial LE-5215. Aunque no se considera dentro del alcance de este proyecto la modificación de la sección transversal de esta carretera.

2. Recuperar el drenaje longitudinal mediante una cuneta revestida en la intersección con el tramo demolido y darle continuidad hasta el drenaje existente.

Respuesta a la alegación:

En el pie del terraplén, de la margen este de la LE-5215, existe una acequia identificada como “REG-608 ACEQUIA DE RIEGO DE DIMENSIONES DESCONOCIDAS COMUNIDAD DE REGANTES DE LOS LLANOS DE VILLAMARTIN”. En el plano 11.9.1 se definen las reposiciones necesarias para su continuidad.

Asimismo, se ha proyectado una cuneta en el pie de terraplén exterior de la glorieta (Eje 15) situada en el tramo demolido de la LE-5215, que desagua en la acequia existente.

- *Nueva estructura sobre LE-5206 (E-5):*

3. Analizar los márgenes de la plataforma de la carretera provincial en ese punto, exponiendo situaciones potenciales de riesgo y adoptando medidas para paliarlos (biondas, etc.).

Respuesta a la alegación:

En cuanto a la necesidad o no de disponer sistemas de contención de vehículos en la carretera provincial LE-5206 para proteger los nuevos obstáculos (estribos y pilas de la estructura E-5), no sería necesario debido a las siguientes razones:

1. Según la Orden Circular 35/2014, la instalación de sistemas de contención de vehículos estaría justificada en zonas en las que se detecte la probabilidad de que se produzca un accidente normal, grave o muy grave. En este caso, debido a que la velocidad en la LE-5206, entre Parandones y Toral de los Vados, está limitada a **20 km/h** debido al riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos, no se considera ningún riesgo de accidente relacionado con la probabilidad del suceso y con la magnitud de los daños y lesiones previsibles.



Señal de velocidad máxima (20 km/h) a la salida de Parandones. Sentido Toral de los Vados.



Señal de velocidad máxima (20 km/h) justamente después de la estructura. Sentido Parandones.



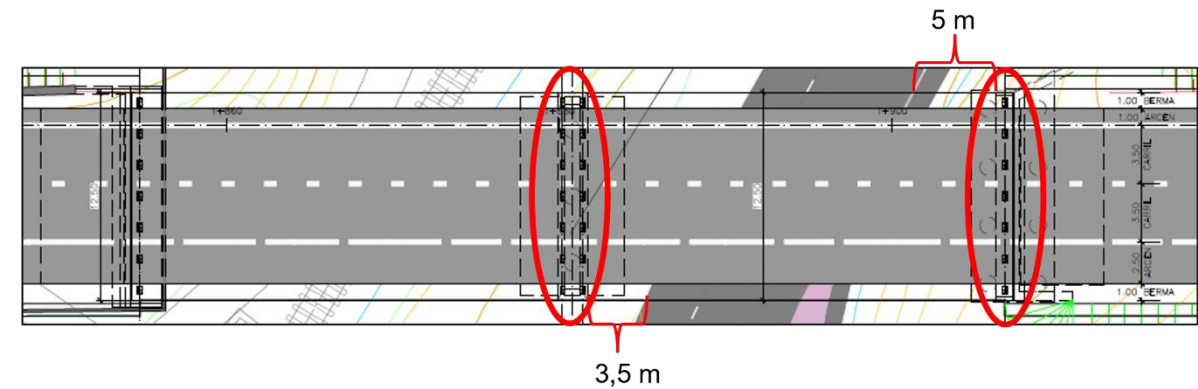
En este punto, justo antes de la estructura, se ha reforzado la señalización vertical **proyectando una señal R-301 de velocidad máxima de 20 km/h acompañada de una señal P-28 de proyección de gravilla. Sentido Parandones.**

- Actualmente, el estribo de la estructura existente sobre la carretera LE-5206 se encuentra, en su punto más desfavorable, prácticamente pegado a la cuneta de la carretera.



Estribo de la estructura existente sobre la carretera LE-5206.

Sin embargo, el estribo de la nueva estructura E-5 se encuentra, en su punto más desfavorable, a 5 metros de la carretera. Asimismo, la pila proyectada entre la carretera y el ferrocarril se localiza a 3,5 m de la LE-5205 en su punto más desfavorable. Por lo que se mejora la situación actual.



Nueva estructura E-5 sobre la carretera LE-5206.

- Por otro lado, hay que indicar que la carretera LE-5206 actualmente no dispone de sistemas de contención a su paso por la estructura existente ni en todo su recorrido.
- Asimismo, la carretera de referencia no dispone actualmente de bermas. Elementos necesarios para la correcta instalación y funcionamiento de los sistemas de contención.

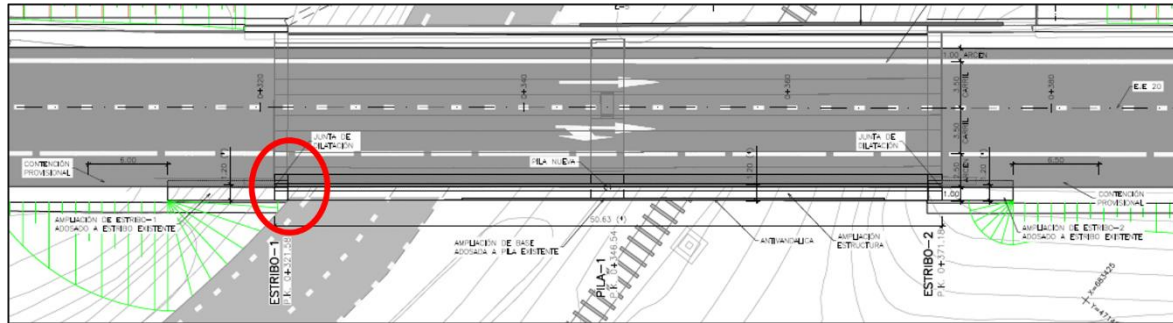
- Ampliación de la estructura existente sobre LE-5206 (E-6):

- Actualmente el gálibo de la estructura es inferior a 5,50 metros. Analizar los márgenes de la plataforma de la carretera provincial en ese punto, exponiendo situaciones potenciales de riesgo y adoptando medidas para paliarlos (biondas, etc.).

Respuesta a la alegación:

Como se ha indicado en el apartado anterior, no sería necesario disponer sistemas de contención de vehículos en la carretera provincial LE-5206 para proteger los nuevos obstáculos (estribos y pilas de la estructura E-6) debido a las siguientes razones:

- Según la Orden Circular 35/2014, la instalación de sistemas de contención de vehículos estaría justificada en zonas en las que se detecte la probabilidad de que se produzca un accidente normal, grave o muy grave. En este caso, debido a que la velocidad en la LE-5206, entre Parandones y Toral de los Vados, está limitada a **20 km/h** debido al riesgo de que se proyecte gravilla al pasar los vehículos, no se considera ningún riesgo de accidente relacionado con la probabilidad del suceso y con la magnitud de los daños y lesiones previsibles.
- Actualmente el estribo de la estructura existente sobre la carretera LE-5206 se encuentra, en su punto más desfavorable, prácticamente pegado a la cuneta de la carretera. Al tratarse de una ampliación de la estructura existente esta situación se mantendría.



Ampliación (E-6) de la estructura existente sobre la carretera LE-5206.

3. Sin embargo, hay que indicar que la carretera LE-5206 actualmente no dispone de sistemas de contención a su paso por la estructura existente ni en todo su recorrido.
4. Asimismo, la carretera de referencia no dispone actualmente de bermas. Elementos necesarios para la correcta instalación y funcionamiento de los sistemas de contención.

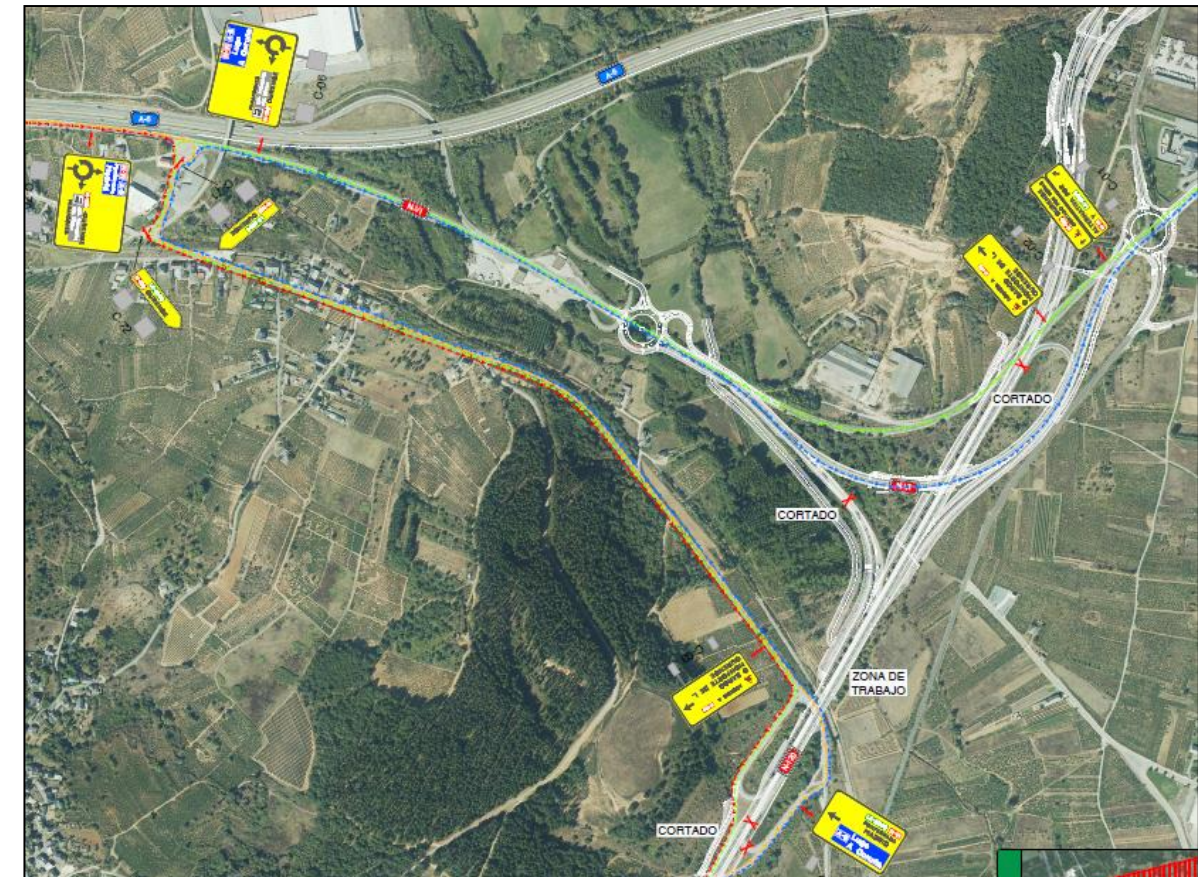
- *Uso como itinerario alternativo:*

5. Dotar al tramo de carretera afectada por los distintos itinerarios de características similares a las propuestas para los desvíos en el proyecto: calzada de 7 metros (3,50 m de carril) y arcenes exteriores de 1 metro y sección de firme T32.

Respuesta a la alegación:

La carretera provincial LE-5206 es utilizada como itinerario alternativo únicamente en dos ocasiones a lo largo de la realización de la obra.

1. Fase 0 de las soluciones propuestas al tráfico: Cuando se corta el tramo de la N-120 para la ejecución del marco 10x7,5 m de la ODT 0.4 (Eje 20), la demolición de la ODT 426+400 y el inicio de la ejecución de la nueva ODT-1.6 – Eje 10 (marco de 2x2 m) en la zona bajo la carretera actual.



2. Fase 1 de las soluciones propuestas al tráfico: Para la demolición del P.S. 1 (1+646) se prevé el desvío del tráfico de la carretera N-120 por un itinerario alternativo, que permita realizar el desmontaje de las vigas del paso superior sin tráfico en la N-120. Este trabajo se realizará en horario nocturno para que este corte de la carretera nacional afecte al menor tráfico posible. El itinerario alternativo se realizará por la carretera LE-5206, dejando libre el tramo de la N-120 comprendido entre el enlace con esta carretera y el enlace de acceso a Toral de los Vados.

Además, este itinerario alternativo se utilizará también para la demolición de las obras de drenaje existentes en este tramo, así como para la ejecución de las nuevas.



Estos itinerarios alternativos son de carácter temporal, manteniéndose únicamente durante las fases 0 y 1 contempladas en el anejo nº16 “Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras”, por lo que no se considera necesaria la modificación de la sección transversal de la carretera provincial LE-5206.

b) LE-5215 “De LE-713 (Cacabelos) a Toral de los Vados”:

- Enlace nº 1: Eliminación de estructura sobre N-VI y construcción glorieta (eje 15):

6. El encauzamiento del Arroyo Valtuille, desde las proximidades del eje 18 (ODT-0.1) hasta el eje 20 (ODT-0.4) continuando de manera natural hasta la LE-5215 donde existe una obra de drenaje de dimensiones reducidas, puede provocar inundaciones en esta carretera, pues el cauce actual aguas debajo de la referida ODT-0.4 tiene unas dimensiones insuficientes y la construcción del enlace puede aumentar el caudal en ese punto al modificar las características del terreno natural.

Respuesta a la alegación:

Las modificaciones del terreno derivadas del Enlace 1 no aumentan significativamente la superficie impermeable, por lo que no se aumenta de manera significativa el caudal del arroyo Valtuille.

En el proyecto se adaptan las obras de drenaje de los viales afectados por este, y la LE-5215 no está dentro del ámbito de actuación del proyecto.

7. El tramo del eje 14 situado entre sus pp.kk. 0+320 y 0+391, así como el tramo del eje 18 situado entre los pp.kk. 0+800 y 0+840, están muy próximos a la plataforma de la LE-5215. En el eje 14 se considera una cuneta al pie del terraplén, pero no se ha encontrado en los transversales como se resuelve el mismo aspecto en el eje 18.

Respuesta a la alegación:

La cuneta adosada al eje 18 se define mediante un eje propio denominado “E-222 Conexión ODT”.

Se han incluido transversales compuestos de los ejes E-18 – E-222.

- Enlace nº1: Nuevas estructuras sobre LE-5215 (E-1 y E-2):

8. La red de drenaje de taludes adyacentes vierte a la cuneta actual de la LE-5215 cuyas características no son adecuadas ya que está en su mayor parte en tierra y con una pendiente insuficiente. La cuneta de la margen derecha debería revestirse y contar con las características adecuadas para conducir el agua hasta la ODT-1.0-eje 18 sin desbordarse.

Respuesta a la alegación:

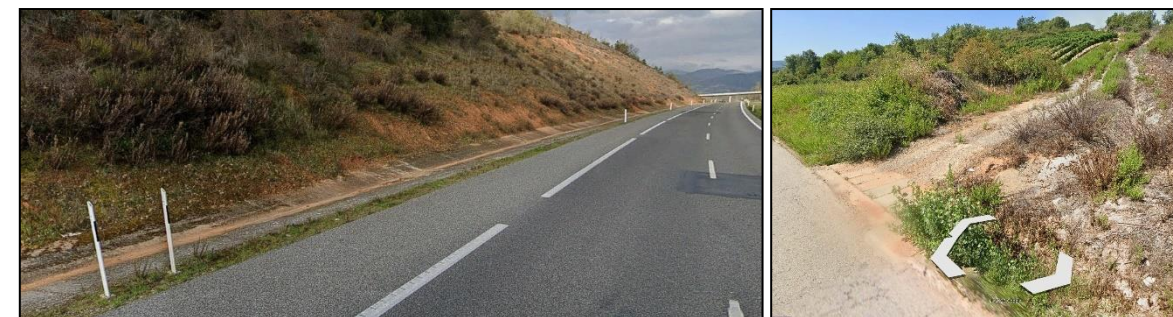
Los taludes adyacentes que vierten hacia la cuneta actual no suponen un aumento significativo, ya que en la situación actual la cuneta de la LE-5215 ya recoge la escorrentía del terreno natural ocupado por el terraplén en situación futura.

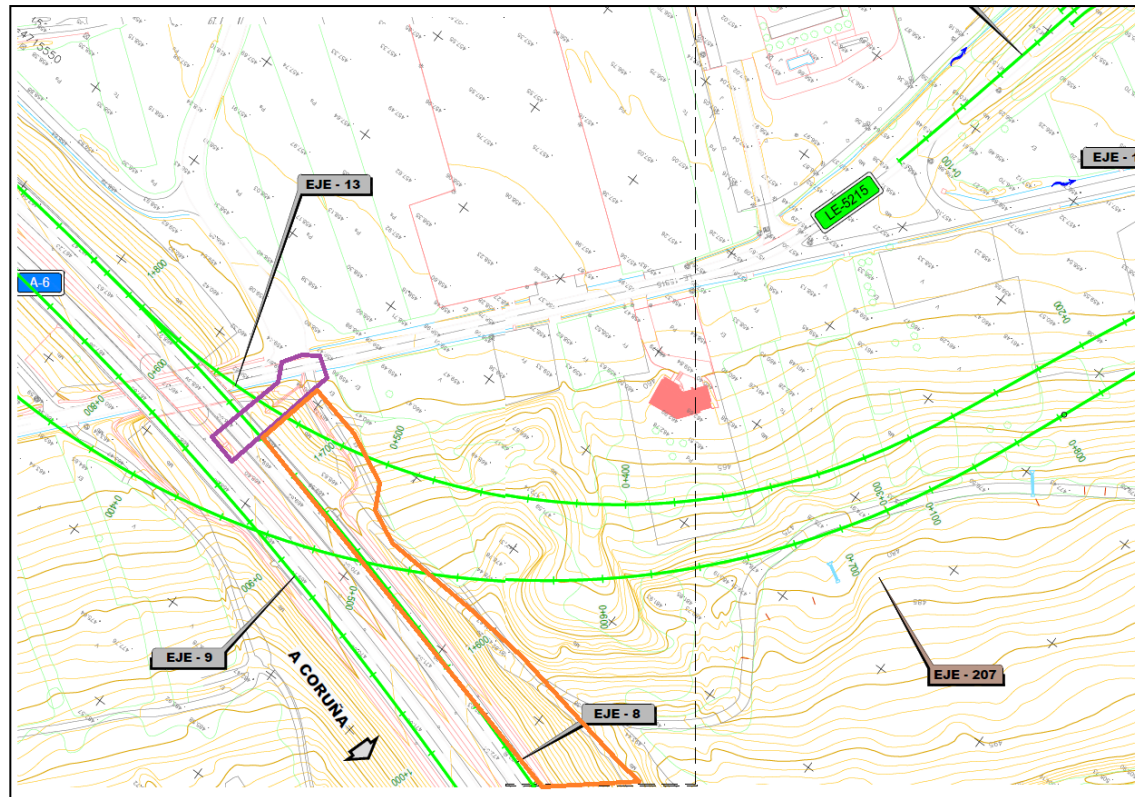
En situación actual:

- El terreno adyacente a la A-6 vierte hacia la carretera LE-5215.
- Existe una OTDL de la A-6 que desagua la escorrentía recogida mediante bajante prefabricada a la cuneta de la mediana hacia la LE-5215.



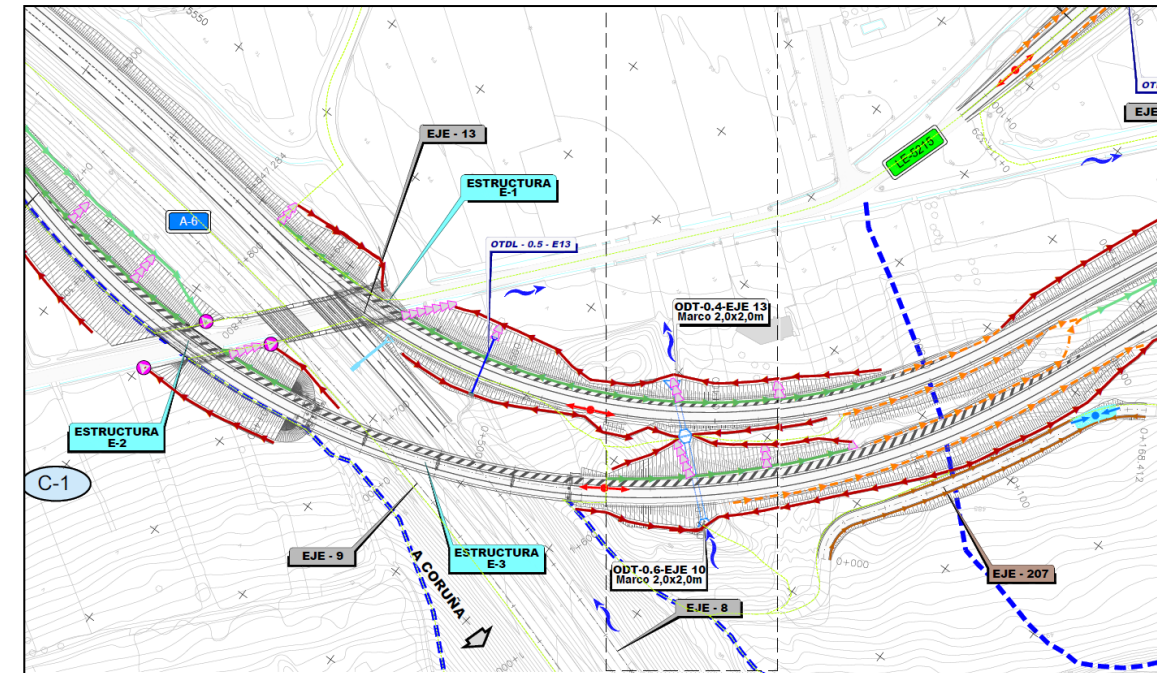
- La cuneta lateral (que recoge la escorrentía generada en taludes y calzada) de la A-6 se dirige hacia la LE-5215.





En situación futura:

- Se disponen las ODT 0-6 E10 y ODT 0-4 E13 para dar paso a la escorrentía del terreno que en situación actual vertían hacia la LE-5215.
- La escorrentía de la OTDL existente se recoge mediante una cuneta de pie de terraplén del E13.
- La cuneta lateral existente de la A-6 desagua en una nueva OTDL del eje 13 (OTDL 0.5 E13).



- *Uso de un tramo como desvío:*

9. *Cómo se ha citado más arriba, la LE-5215 carece de las características adecuadas de anchura y firme, por lo que debe dotarse al tramo de carretera afectada de características similares a las propuestas para los desvíos en el proyecto: calzada de 7 metros (3,50 m de carril) y arcenes exteriores de 1 metro y sección de firme T32.*

Respuesta a la alegación:

Como se ha indicado en la contestación al epígrafe a), no se considera dentro del alcance de este proyecto la modificación de la sección transversal de la carretera provincial LE-5215.

Asimismo, hay que mencionar que esta carretera provincial no es utilizada como itinerario alternativo durante la realización de la obra.

c) *LE-5255 "De N-VI a Villadecanes":*

- *Enlace nº1: glorieta, eje 200*

10. *La vía no está identificada como carretera provincial.*

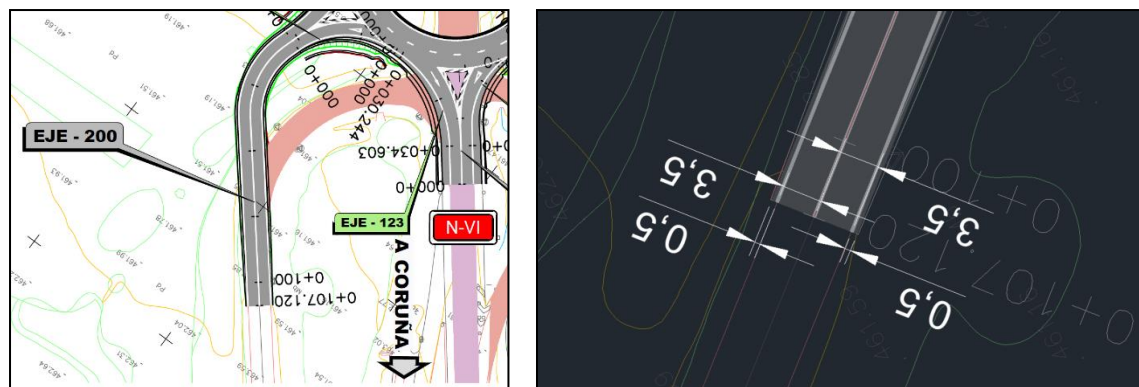
Respuesta a la alegación:

Se ha identificado el eje 200 como reposición de la carretera provincial LE-5255.

11. *A efectos de sección tipo, la anchura de calzada debe ser de 6,30 metros con arcenes pavimentados de 0,35 metros cada uno y un firme T32.*

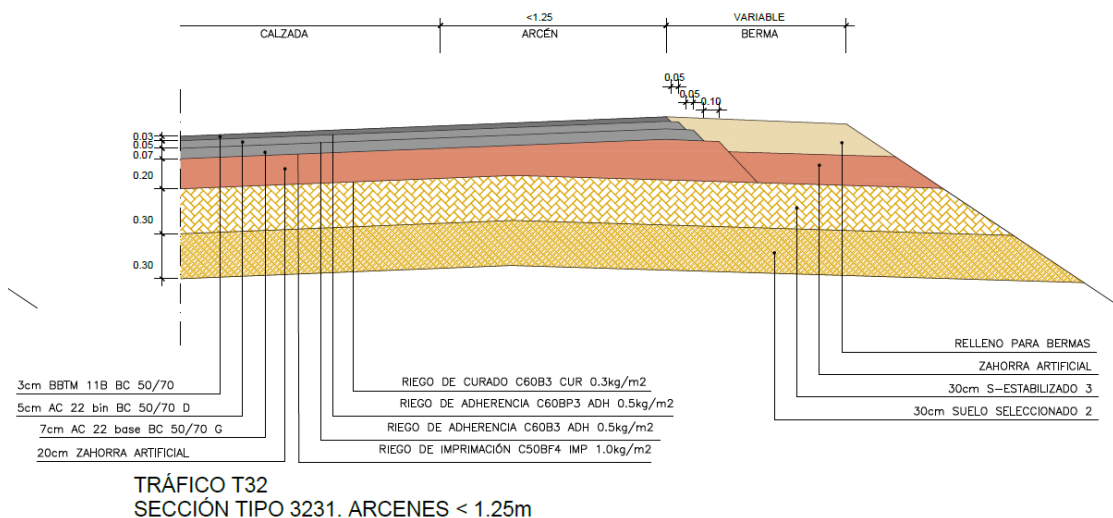
Respuesta a la alegación:

En cuanto a la sección transversal, actualmente el tramo inicial de la LE-5255 tiene un ancho de calzada de 7 metros (un carril por sentido de 3,5 m de ancho). Por lo que, en su reposición (Eje 200) se ha mantenido el ancho de la calzada en 7 m y se han proyectado arcenes de 0,5 m de ancho.



Respecto al firme, se ha previsto una capa de rodadura de 5 cm de AC 16 surf BC 50/70 S y una capa de 30 cm de espesor de zahorra artificial.

Se ha sustituido este firme por un T32 (Sección 3231).



Además de lo anterior, se deben de tener en cuenta los siguientes aspectos:

- En la señalización vertical se deben utilizar las denominaciones actuales de las carreteras provinciales: LE-5206, LE-5215, LE-5243 y LE-5255, con el color del cajetín en magenta (PANTONE 227C, CUATRICOMÍA: Cyan 0% / Magenta 100% / Amarillo 7% / Negro 19%).

Respuesta a la alegación:

Se han utilizado las denominaciones actuales de las carreteras provinciales, con el color del cajetín en magenta.

- Una vez que comiencen los trabajos, es seguro que, tanto directa como indirectamente se vean afectados otros tramos de carreteras no contemplados en el proyecto, por lo que deberá incluirse en el proyecto definitivo un anejo de afecciones a la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de León, que incluya las producidas por obras dentro de la zona de influencia de las carreteras, delimitación y recorridos de los accesos a obra, tráfico durante la ejecución y posterior explotación de las instalaciones, dimensiones de los vehículos necesarios para el transporte y sus recorridos, relación de maquinaria a intervenir en la obra, así como los planos necesarios para la definición de las mismas y todo aquello que el redactor del proyecto considere oportuno incluir conforme al "Título III: Uso y defensas de las carreteras" del Decreto 45/2011, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de Castilla y León."

Respuesta a la alegación:

No se prevé que se afecten, tanto directa como indirectamente, otros tramos de carreteras provinciales no contemplados en el proyecto.

1.8.2. ALEGACIONES DE EMPRESAS

1.8.2.1. Alegación presentada por D. Antonio Cubero Cubero, representante de CANTERAS PEÑAMALA, S.A. (Alegación nº1)

Se exponen las afecciones que sufre su representada debido al trazado de la autovía A-76 y que, según declara, no se encuentran incluidas en la publicación del Diario de León, pero si en el expediente de información pública donde se detalla, tanto en planos como en fichas, que Canteras Peñamala cuenta con bienes y derechos afectados por la traza y, por lo tanto, las correspondientes expropiaciones.

Respuesta a la alegación:

Los datos publicados en el Diario de León **contienen únicamente los cambios** producidos respecto a las expropiaciones incluidas en la información pública de 2018, en cuanto a nuevas parcelas afectadas o aquellas que dejan de estarlo, tal y como se puede observar en el propio título donde se indica "Relación individualizada de los bienes y derechos afectados (nueva afección)".

Las fincas objeto de la alegación ya se encontraban afectadas en la versión del proyecto publicada en el año 2018, y no han sufrido ningún cambio, por lo que no aparecen en el listado incluido en dicho anuncio. Sin embargo, la publicación realizada en el BOE de 4 de abril de 2023 indica "RELACIÓN INDIVIDUALIZADA DE LOS BIENES Y DERECHOS AFECTADOS (COMPLETA Y ACTUALIZADA)", por tanto, se entiende que las publicaciones realizadas cumplen con los requisitos exigidos por la Ley.

1.8.2.2. Alegación presentada por D. Carlos Hilario Soto Parra, representante de CANTERAS DEL NOROESTE, S.L. (Alegación nº2)

Se exponen las afecciones que sufre su representada, Canteras del Noroeste, S.L., debido al trazado de la autovía A-76 y que, según declara, no se encuentran definidas ni valoradas en el expediente de información pública.

Destacan las siguientes alegaciones reclamando la titularidad en calidad de arrendador de los bienes y derechos de varias fincas incluidas en el expediente expropiatorio:

- 1) *“Incluir en la relación de bienes y derechos afectados por el trazado de la A-76, tramo Villamartín de la Abadía – Requejo, los derivados del contrato de arrendamiento suscrito entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Canteras del Noroeste, S.L. el día 11 de noviembre de 2021.*
- 2) *“Incluir en la relación de bienes y derechos afectados por el trazado de la A-76, tramo Villamartín de la Abadía – Requejo, el ESTABLECIMIENTO DE BENEFICIO autorizado a Canteras del Noroeste, S.L. mediante Resolución del Servicio Territorial de Industria de la Junta de Castilla y León de 10 de marzo de 2016.”*
- 3) *“Incluir en la relación de bienes y derechos afectados por el trazado de la A-76, tramo Villamartín de la Abadía – Requejo, la Autorización de Explotación de la Sección “A”, reclasificada “C”, Peñamala nº 185, de acuerdo con la Resolución del Servicio Territorial de Industria de la Junta de Castilla y León de 10 de junio de 2016.”*

“Las fincas que se corresponden con el contrato de arrendamiento suscrito entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y Canteras del Noroeste, S.L., son las parcelas catastrales nº 332, 10332 y 20332 del polígono 942 y las parcelas nº 1899 y 11899 del polígono 945, ambos de Toral de los Vados, y que figuran en la relación publicada en el BOE de 4 de abril de 2023 con los números de orden 1333 y 1338 a nombre del ADIF y 1336, 1346 y 3346 a nombre de desconocidos.”

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a la inclusión de Canteras del Noroeste, S.L., puntos 1), 2) y 3), en la relación de bienes y derechos afectados del proyecto, ésta solo podrá realizarse tras el levantamiento de actas previas, una vez que el titular del arrendamiento aporte documentación fehaciente de la existencia de este y ADIF así lo certifique.

Respecto a las instalaciones industriales que se indican en la alegación que se ven afectadas, debe señalarse que los técnicos de la Administración, durante la fase de justiprecio del proceso expropiatorio, valorarán todos aquellos bienes que se vean perjudicados por las obras.

En relación con los datos de titularidad, estos serán modificados durante el proceso expropiatorio, concretamente en la fase de levantamiento de actas previas a la ocupación.

No obstante, se acusa recibo de toda la información facilitada en la presente alegación de cara a su posible inclusión durante el proceso expropiatorio.

1.8.3. ALEGACIONES DE PARTICULARES Y AGRUPACIONES
1.8.3.1. Alegación presentada por Dña. María Isabel Díaz Martín. (Alegación nº1)

Se hace referencia a la propiedad de la parcela con Ref. Catastral 24210A011000960001KY, parcela 96 del polígono 11 del Catastro de Rústica de Toral de los Vados, provincia de León, indicando que dicha parcela pertenece a Dña. María Isabel Díaz Martín.

Dentro de esta parcela se ubica una vivienda, siendo ésta la vivienda habitual del titular de dicha parcela, así como su única residencia.

Se hace referencia a la alegación formulada con fecha 18 de abril de 2018 referente al proyecto de trazado aprobado provisionalmente “Autovía A-76 Ponferrada- Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía – Requejo”, reiterándose nuevamente en dichas alegaciones.

Se indica que, en varios apartados del proyecto sometido a información pública, se hace referencia a dicha propiedad como “inmueble o edificación”, omitiendo que se trata de una vivienda habitada, y, por tanto, solicitando el cambio de denominación por “vivienda”.

Se añade, además, que en la parcela afectada con número de orden 0586 consta como propietaria la Junta Vecinal de Toral de los Vados, siendo, a día de hoy, parte propiedad de la interesada y de D. Miguel Angel Gago Carnicero, adjuntándose escritura de compraventa.

Manifiesta no entender como en el proyecto se preserva la zona de aparcamiento de la gasolinera Valcárcel, así como otras zonas donde se evitan diversas afecciones, en detrimento de su propiedad, demoliendo su vivienda habitual, proponiendo, si fuera técnicamente viable, que se disminuya la zona de aparcamiento citada con el fin de evitar la demolición de su vivienda.

En el caso de ser inevitable la afección, solicita que se realice una expropiación estricta sobre la superficie necesaria para la ejecución del ramal del enlace que le afecta, minimizando la expropiación necesaria.

La propietaria de dicha vivienda expone su voluntad de convivir con la infraestructura, si esta fuera finalmente construida, renunciando a cualquier reclamación o indemnización con tal de evitar la expropiación y demolición de ésta.

Se completa la alegación con la propuesta de 3 alternativas de trazado que evitarían la afección a la vivienda:

1. Retrasar el enlace hasta el P.K 1+300 y mantener el enlace nº3 ubicado a la altura del P.K 3+620.

2. Mantener el enlace nº2 a la altura del P.K 2+300 y suprimir el enlace nº3, mediante tipología de glorieta deprimida.
3. Modificar el trazado elegido en el enlace nº2 a la altura del P.K 2+300 con tipología diamante con pesas, desplazando la pesa situada en el margen derecho unos 28 m en dirección a la gasolinera Valcárcel.

Respecto al listado de bienes inmuebles a expropiar, se realiza las siguientes reseñas:

Conforme al listado obrante en la Resolución del Ministerio de Fomento por la que se aprueba provisionalmente y se ordena la incoación del expediente de información pública del proyecto, se ven afectadas tres propiedades del remitente de esta alegación:

- 563: Parcela con Ref. Catastral 24210A011000960001KY.
- 586: No consta la Ref. Catastral de dicha parcela, siendo esta 24210A011000960001KY, siendo además SUELO URBANIZADO, y no suelo rural, como constan en el proyecto, hecho que se debe corregir.
- 587: Inmueble con Ref. Catastral 24210A011000960001KY.

Consta que la expropiación será de 116 m², lo cual es un error, pues a esta superficie habría que sumar la planta semisótano y bajo cubierta, en total 266 m².

Además, sobre la superficie total de la parcela, de 8.277 m², se plantea la expropiación de 5.047 m², y la demolición de la vivienda, sin expropiar el lateral del río, resultando una superficie restante improductiva. En este sentido, se solicita la expropiación del total de la parcela, de conformidad con lo dispuesto en el art. 23 de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de expropiación forzosa.

Se añaden valoraciones y tasaciones para su consideración en el proceso expropiatorio.

En virtud de lo anteriormente expuesto, SOLICITA:

- Se subsanen los errores descritos.
- Se admitan las alegaciones formuladas con el fin de evitar la expropiación y derribo de la vivienda.
- Se admita una de las tres alternativas planteadas con el fin de evitar la expropiación de la vivienda.
- Se corrijan los datos obrantes en la memoria respecto a la indemnización a percibir en caso de expropiación.

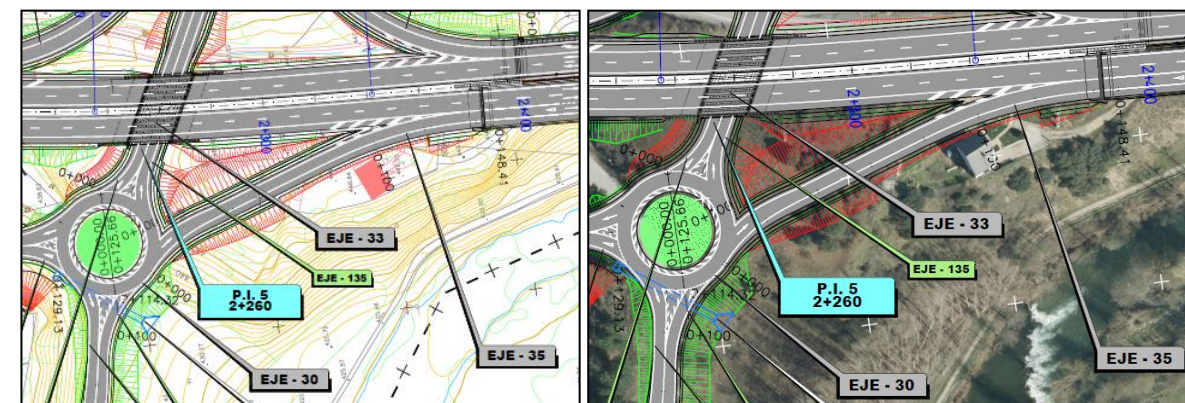
Respuesta a la alegación:

Los datos de titularidad que se reflejan en la relación de bienes y derechos afectados en fase de proyecto son obtenidos de la Dirección General del Catastro. Según indica el Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su artículo 10, es un deber del titular catastral mantener los datos actualizados.

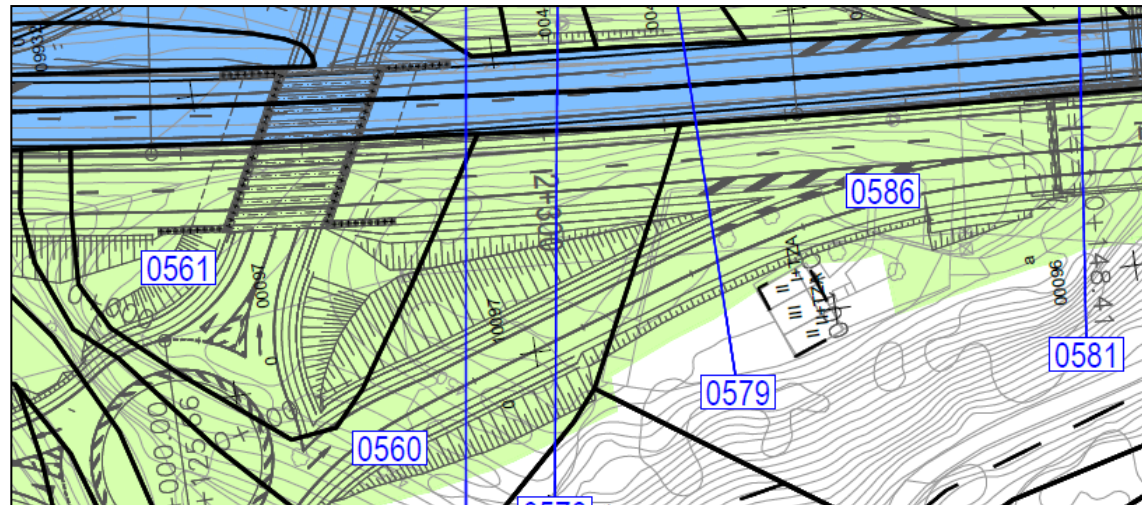
Durante el proceso expropiatorio, con la apertura del expediente individual de cada propietario, se contactará con cada uno de ellos y se podrán realizar las modificaciones oportunas, previa presentación de la documentación acreditativa por parte de la propiedad.

En cuanto al trazado propuesto, incluido en el documento sometido a información pública, es el considerado más beneficioso para el interés general tras el estudio de alternativas realizado. Se han analizado los posibles ajustes de trazado, sin perjuicio del mencionado interés general, con el fin de evitar, o en su defecto, minimizar la afección sobre la parcela, y más concretamente sobre la vivienda, teniendo en cuenta la voluntad manifiesta de la propietaria de convivir con la infraestructura si esta fuera finalmente construida, renunciando a cualquier reclamación o indemnización, con tal de evitar la expropiación y demolición de ésta. Para ello, durante el diseño del nuevo trazado del enlace se han tenido en cuenta las alegaciones presentadas durante el proceso de información pública del proyecto de trazado.

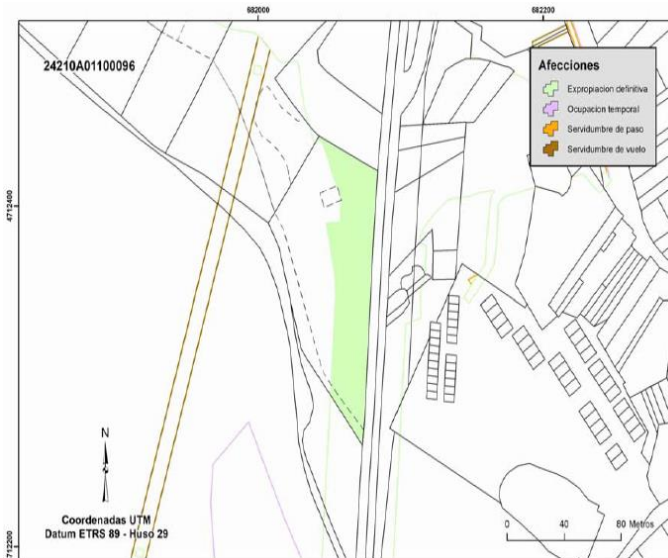
Respecto a la afección sobre la parcela, y más concretamente sobre la vivienda, hay que indicar que se ha revisado el trazado del ramal de entrada en la autovía A-76 sentido Ourense desde el enlace de Toral de los Vados (Eje 35), de manera que se evite la afección a la vivienda anteriormente señalada, tal y como se muestra en las imágenes adjuntas. Ello ha requerido justificar el incumplimiento de la longitud del ramal conforme a los requerimientos de la Normativa de Trazado. Esto supone una reducción de los terrenos ocupados y en consecuencia una desafección de parte de la parcela 96 con respecto a la información pública del proyecto de trazado de 2018.



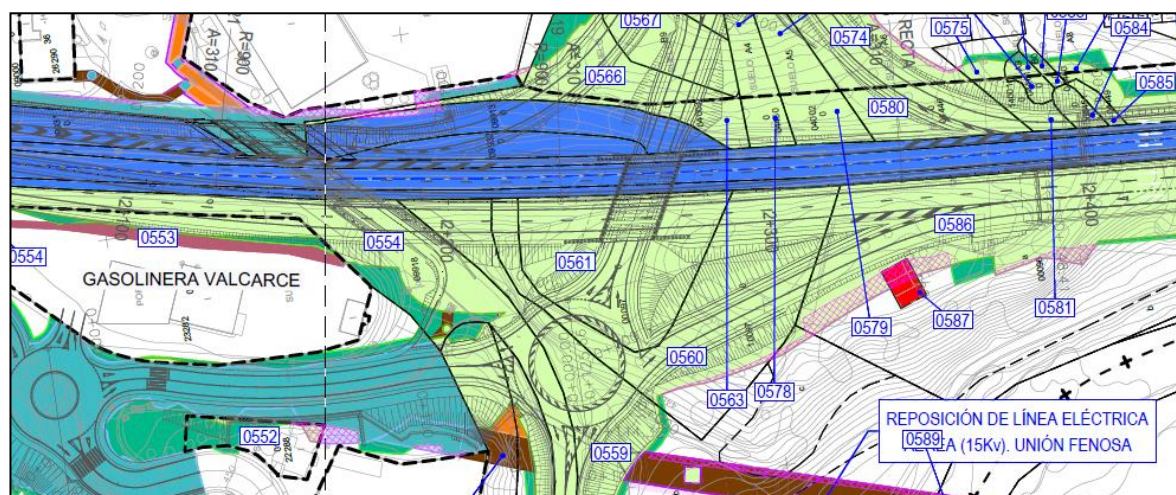
Asimismo, para evitar la expropiación definitiva de la vivienda, se ha realizado una expropiación estricta ajustada a la superficie necesaria para la ejecución del ramal de entrada a la A-76 (Eje 35), minimizando la expropiación necesaria.



Anejo nº23 "Expropiaciones e indemnizaciones". Planos de expropiaciones (hoja 9 de 16).



Anejo nº23 "Expropiaciones e indemnizaciones". Ficha de datos de la parcela afectada.



AFECCIONES PROYECTO IP 2018		DESAFECCIONES 2023		NUEVAS AFECCIONES 2023	
	EXPROPIACIÓN DEFINITIVA		EXPROPIACIÓN DEFINITIVA		EXPROPIACIÓN DEFINITIVA
	OCUPACIÓN TEMPORAL		OCUPACIÓN TEMPORAL		OCUPACIÓN TEMPORAL
	SERVIDUMBRE DE PASO		SERVIDUMBRE DE PASO		SERVIDUMBRE DE PASO
	SERVIDUMBRE DE VUELO		SERVIDUMBRE DE VUELO		SERVIDUMBRE DE VUELO
	OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO MITMA		OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO MITMA		OCUPACIÓN DE DOMINIO PÚBLICO MITMA
	EDIFICACIÓN AFECTADA				

Anejo nº23 "Expropiaciones e indemnizaciones". Análisis comparativo de fincas publicadas en la información pública de 2018 y en PC.

Durante el proceso expropiatorio, con la apertura del expediente individual de cada propietario, se llevarán a cabo las mediciones y valoraciones en detalle de los bienes y derechos realmente afectados.

1.8.3.2. Alegación presentada por D. Miguel Ángel Ossorio Faba y Dña. Carmen González Villanueva. (Alegación nº2)

Se declara la titularidad de las siguientes parcelas:

- Polígono 6, parcela 1120. Titulares: D. Miguel Ángel Ossorio Faba y Dña. Carmen González Villanueva.
- Polígono 9, parcela 4884 Titulares: D. Miguel Ángel Ossorio Faba y Dña. Carmen González Villanueva.
- Polígono 6, parcela 1121. Titular: Dña. Carmen González Villanueva.
- Polígono 9. Parcela 4374. Titulares: D. Miguel Ángel Ossorio Faba y Dña. Carmen González Villanueva (pendiente de regularización en el registro).

Las mismas se encuentran afectadas por el expediente de expropiación derivado de las necesidades de ocupación del proyecto, por lo que alegan que la expropiación generaría una devaluación excesiva de la restante propiedad y que debería tenerse en cuenta la expropiación de la superficie total de la parcela.

Respuesta a la alegación:

Será durante el inicio del expediente expropiatorio, y durante el desarrollo de la obra, cuando pueda llevarse a cabo la revisión de la valoración económica de la finca o se acuerde, en su caso, la idoneidad de la expropiación total de la misma.

Respecto a la parcela 4374, del polígono 9, hay que indicar que los datos que figuran en las fichas individualizadas de fincas incluidas en el documento sometido a información pública, salvo error, contienen la información extraída de la Dirección General del Catastro, en cuanto a propietarios, superficies y aprovechamientos del suelo se refiere.

Las modificaciones relacionadas con la titularidad podrán realizarse durante el proceso expropiatorio, toda vez que el titular de los bienes aporte documentación fehaciente que acredite los cambios solicitados.

1.8.3.3. Alegación presentada por Dña. Montserrat Lorenzo López. (Alegación nº3)

Se indica que la titularidad de la parcela catastral 84 del polígono 7, del municipio de Villamartín de Abadía, la cual figura en el documento sometido a información pública como parcela afectada, con nº de orden 2012, perteneciente a D. Manuel Lorenzo Cerezales, en realidad pertenece a la firmante de la alegación como heredera de aquel.

Asimismo, se indica que la parcela referida siempre ha tenido acceso por su lado este, mediante el camino de servicio de la A-6 y que el acceso al canal de riego de Villamartín de la Abadía, lo tiene en dicha parte, al discurrir por las parcelas 82 y 83 del citado polígono 7, solicitándose que se mantenga el acceso por el citado camino de servicio y que se mantengan las condiciones de acceso al canal de riego.

Respuesta a la alegación:

Las modificaciones en los datos de titularidad serán realizadas durante el proceso expropiatorio, siempre y cuando se aporte documentación fehaciente que acredite dicha modificación.

Respecto al acceso a la parcela por el camino de servicio, hay que indicar que dicho acceso quedará suprimido con la ejecución del proyecto debido a la supresión del camino de servicio existente, manteniéndose el acceso a la parcela por el borde noroeste a través de la carreta LE-5215, con lo que no se verían limitadas las condiciones de acceso a la misma.

Respecto a las condiciones de acceso al canal de riego, en el proyecto se contempla la ejecución de las obras necesarias para la reposición del canal de riego de Villamartín de Abadía, en las mismas condiciones de operación existentes, manteniéndose la posibilidad de uso por parte de los propietarios de la parcela objeto de la presente alegación.

Por último, los datos de titularidad que se reflejan en la relación de bienes y derechos afectados en fase de proyecto son obtenidos de la Dirección General del Catastro. Según indica el Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su artículo 10, es un deber del titular catastral mantener los datos actualizados.

1.8.3.4. Alegación presentada por la Agrupación de Electores Carballeda Renova (CR-23). (Alegación nº4)

Se indica que las modificaciones del proyecto, consistentes en la nueva configuración para el Enlace 1 de conexión entre las autovías A-6 y A-76, donde se eliminan los ramales directos de conexión entre la A-76 en dirección A Coruña y Ourense, realizándose dicha conexión aprovechando la calzada actual de la N-IV, conlleva graves inconvenientes que afectan a la conexión de las dos autovías con los consiguientes riesgos para la circulación.

Asimismo, se indica que la privación del acceso directo con la A-6 perjudicará notablemente a la comarca de Valdeorras, al no facilitarse la salida de los productos elaborados en la comarca, y al no dotar a la comarca de las mismas condiciones de comunicación que las grandes ciudades.

Por todo esto, se solicita que se modifique el proyecto publicado, incluyéndose un acceso directo desde la A-76 con la N-6, tanto en sentido A Coruña como en sentido Madrid.

Respuesta a la alegación:

En el proyecto de construcción se ha modificado la configuración del Enlace-1, de conexión entre las autovías A-6 y A-76, debido a los siguientes motivos:

- En el proyecto de trazado se diseñó un complejo enlace de la autovía A-76 con la autovía A-6, que comprendía por sí solo una longitud de viales de 9,7 km y 11 estructuras, alguna de ellas de cierta importancia, debido a los condicionantes existentes y a la adopción, en algunos de los ramales, de velocidades de proyecto elevadas (por ejemplo, 80 km/h tanto en el ramal Ponferrada-Ourense como en el ramal Lugo-Ourense). Así, el propio enlace tenía un presupuesto de ejecución material de 25 millones de euros, cuando las referencias de la Orden FOM/3317/2010 de Eficiencia indican 6 millones de euros para el proyecto de un enlace de esta categoría (IMD suma de las autovías que se enlazan <20.000 vehículos/día, pues la A-6 tiene un tráfico en 2018 medido en la estación LE-217-3 de 11.649 veh./día y la N-120 medido en la estación LE-23-2 de 6.484 veh./día).
- Además del elevado presupuesto, muy superior al establecido en la Orden FOM/3317/2010, existían razones de interés general que aconsejaban replantearse el diseño del enlace. En concreto:
 - De acuerdo a los estudios de tráfico, la principal relación de la futura autovía A-76 sería con la N-6 del lado Ponferrada y la segunda en importancia con la autovía A-6 lado Madrid. Por el contrario, el tráfico de la futura autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña sería muy reducido.
 - La complejidad del enlace proyectado implicaría importantes afecciones al tráfico durante su construcción y en un plazo de ejecución dilatado.

Por estos motivos, se consideró conveniente una reconsideración del diseño del enlace durante la redacción del proyecto de construcción, suprimiendo las relaciones directas de la autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña, que podrán ser servidas a través de la N-6, como en la situación actual.

Sin embargo, hay que destacar que **los movimientos de los ramales omitidos podrán ser añadidos al enlace en el futuro**, cuando la demanda así lo requiera, **sin alterar la configuración y el diseño del enlace proyectado**.

Todo ello supone una solución más económica y cercana a los parámetros de la Orden Ministerial de Eficiencia, con menores afecciones al tráfico, con ahorros de costes de conservación futuros, con

menores afecciones sobre terceros (superficie a expropiar, red hídrica, etc.) y con una funcionalidad para la mayoría de los usuarios del enlace muy similar al diseño del proyecto de trazado.

Asimismo, esta solución supondrá que este nuevo tramo de autovía pueda entrar en servicio en una fecha más próxima al tener un plazo de ejecución más corto y requerir una menor inversión, lo que significa que se anticipen para la sociedad los beneficios esperados en cuando a reducción de tiempos de recorrido y de siniestralidad.

Respecto a los inconvenientes técnicos mencionados en el escrito de alegación presentado, hay que indicar que el presente proyecto se ha desarrollado con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, cumplimentando las prescripciones establecidas en la normativa vigente en cada uno de los aspectos del proyecto y sobre todo en lo que respecta a la aplicación de la normativa técnica actualmente vigente.

1.8.3.5. Alegación presentada por Dña. María Celia Pérez García. (Alegación nº5)

Alega que la expropiación generaría una devaluación excesiva de la restante propiedad y que debería tenerse en cuenta en la valoración económica la expropiación de la superficie total de la parcela.

Respuesta a la alegación:

Será durante el inicio del expediente expropiatorio, y durante el desarrollo de la obra, cuando pueda llevarse a cabo la revisión de la valoración económica de la finca, o se acuerde en su caso, la idoneidad de la expropiación total de la misma.

1.8.3.6. Alegación presentada por D. Basilio Barreiro Rodríguez. (Alegación nº6)

Se indica que la titularidad de la parcela catastral 75, del polígono 14, del municipio de Toral de los Vados, la cual figura en el documento sometido a información pública como parcela afectada, con nº de orden 240, pertenece en realidad a D. Luis Sierra González.

Se aporta como documentación acreditativa el escrito firmado por el solicitante y el propietario de la parcela.

Se solicita además que, para cualquier notificación, se tenga en cuenta el domicilio obrante en el encabezado del escrito presentado.

Respuesta a la alegación:

Los datos de titularidad que se reflejan en la relación de bienes y derechos afectados en fase de proyecto son obtenidos de la Dirección General del Catastro. Según indica el Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su artículo 10, es un deber del titular catastral mantener los datos actualizados.

Durante el proceso expropiatorio, con la apertura del expediente individual de cada propietario, se contactará con cada uno de ellos y se podrán realizar las modificaciones oportunas, previa presentación de la documentación acreditativa por parte de la propiedad.

1.8.3.7. Alegación presentada por D. Luis Sierra González. Herencia de Francisco Sierra Vidal. (Alegación nº7)

Alega ser el propietario de la parte de la parcela catastral 75, polígono 14, afectada por la expropiación en una superficie de 64 metros cuadrados.

Resulta que Basilio Barreiro Rodríguez, persona que aparece como titular de la parcela, ha reconocido que la parte de la parcela afectada por la expropiación, y en concreto los indicados 64 metros cuadrados, aunque en el Catastro aparecen como de su propiedad, la realidad es que tales metros cuadrados son de la propiedad del alegante Luis Sierra González.

Solicita la modificación del expediente expropiatorio correspondiente.

Adicionalmente alega que la superficie real de expropiación asciende a 118,15 m2 en lugar de los 64 m2 que se hacen constar en el expediente.

Respuesta a la alegación:

Los datos de titularidad que se reflejan en la relación de bienes y derechos afectados en fase de proyecto son obtenidos de la Dirección General del Catastro. Según indica el Real Decreto Legislativo 1/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Catastro Inmobiliario, en su artículo 10, es un deber del titular catastral mantener los datos actualizados. Por tanto, las modificaciones en los datos de titularidad serán realizados durante el proceso expropiatorio, siempre y cuando se aporte documentación fehaciente que acredite dicha modificación, no obstante, y a los solos efectos de poder recibir posteriores notificaciones se modificará el titular actual en la relación de bienes y derechos afectados, incluyendo a D. Luis Sierra González.

Respecto a la superficie real de expropiación, durante el proceso expropiatorio, con la apertura del expediente individual de cada propietario, se contactará con cada uno de ellos y se podrán realizar las modificaciones oportunas, previa presentación de la documentación acreditativa por parte de la propiedad.

**APÉNDICE 1. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO DE CLAVE: EI-1-E-177
«AUTOVÍA A-76. PONFERRADA - OURENSE». PROVINCIAS DE LEÓN, LUGO Y OURENSE**

Parcela 119, polígono 12, Partida Los Chinchos, del término municipal de Fuentesviejas (Valencia), referencia catastral 46131A012001190000Y. Sus linderos son: Norte: Parcela 117, polígono 12; Sur: Carretera; Este: Parcela 120, polígono 12 y Oeste: Parcela 221, polígono 12.

Considerando que es de interés para el Estado ejercer la acción investigadora sobre el citado inmueble, y a la vista de lo dispuesto en los artículos 45, 46 y 47 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

Esta Dirección General acuerda iniciar expediente de investigación sobre la presunta propiedad patrimonial de la Administración General del Estado de la parcela 119, del polígono 12, Partida Los Chinchos, del municipio de Fuentesviejas (Valencia).

Lo cual se hace público, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 47 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y el artículo 20 del Reglamento para la aplicación de la Ley del Patrimonio del Estado, aprobado por Decreto 3588/1964, de 5 de noviembre, en cuanto no se opone a la regulación de la citada Ley, a fin de que quienes se consideren afectados por el citado expediente de investigación, puedan alegar por escrito ante esta Delegación (durante el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de este anuncio), cuanto estimen conveniente a su derecho, acompañando los documentos en que funden sus alegaciones (artículo 22 del referido Reglamento).

Valencia, 28 de agosto de 2008.-El Delegado de Economía y Hacienda de Valencia, P. S. Gumersindo González Cabanillas.

MINISTERIO DE FOMENTO

52.144/08. **Resolución de la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad Valenciana por la que se anuncia la información pública y se convoca al levantamiento de las actas previas a la ocupación de los bienes y derechos afectados por las obras del proyecto de construcción: «Circunvalación sur de Elche. P.L. 722+000 de la N-340. Tramo: Intersección N-340-Intersección CV-851 (antigua AP-3061). Provincia de Alicante. Clave del proyecto: 48-A-2550.**

Por resolución de fecha 17 de octubre de 2007, se aprueba el proyecto de construcción arriba indicado.

La citada aprobación implica la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de los bienes y adquisición de los derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres en base a lo contemplado en el artículo 8 de la Ley 25/1988, de 29 de julio de Carreteras, modificado por el artículo 77 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre («Boletín Oficial del Estado» de 31 de diciembre), a cuyo tenor se declara de urgencia la ocupación de los bienes por la expropiación forzosa a que dé lugar la construcción de la mencionada obra.

La tramitación del correspondiente expediente expropiatorio se ha de ajustar, por tanto, al procedimiento de urgencia previsto en los artículos 52 de la vigente Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y concordantes de su Reglamento de 26 de abril de 1957.

En consecuencia, esta Demarcación, haciendo uso de las facultades que le otorga el artículo 98 de la Ley de Expropiación Forzosa y atendiendo a lo señalado en las reglas 2.ª y 3.ª de su artículo 52, ha resuelto convocar a los propietarios que figuran en la relación que se encuentra expuesta en el tablón de anuncios del Ayuntamiento de Elche, así como en el de esta Demarcación de Carreteras, y en la Unidad de Carreteras de Alicante, para que asistan al levantamiento de las actas previas a la ocupación, en el lugar, día y hora que a continuación se indica:

Término Municipal: Elche. Lugar: Centro Socio-Cultural Polivalente de Carnis. C/ Antonio Brotons Pastor, n.º 72 (03205 Elche).

Finca: 9018. Polígono: 107. Parcela: 35. Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Vicenta Dura López. Su-

perficie servidumbre: 18 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 12:30.

Finca: 9028. Polígono: S/C. Parcela: Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Desconocido. Superficie servidumbre: 2085 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 12:30.

Finca: 9043. Ref. Catastral: 3672204. Cultivo(s): Huerto palmeral. Propietario(s): Josefa Carbonell Mas. Superficie servidumbre: 126 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:00.

Finca: 9047. Ref. Catastral: 3368426. Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Francisco Rodríguez Gómez. Superficie servidumbre: 177 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:00.

Finca: 9069. Polígono: 102. Parcela: 55. Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Ana María Maciá Escalpez. Superficie servidumbre: 97 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:30.

Finca: 9100. Ref. Catastral: 0760806. Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Luis Marco Vidal e Isabel Torres Ceva. Superficie servidumbre: 126 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:30.

Finca: 9113. Ref. Catastral: 3368405. Cultivo(s): Suelo afectación. Propietario(s): Manuel Agullo Agullo y Rosario García Gutiérrez. Superficie servidumbre: 322 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:30.

Finca: 9140. Ref. Catastral: 3374009. Cultivo(s): Huerta sin cultivar. Propietario(s): Herederos de Asunción Galiano Bañón. Superficie servidumbre: 151 m². Fecha: 26 de septiembre de 2008. Hora: 13:30.

Además de los medios antes citados, se dará cuenta del señalamiento a los interesados, mediante citación individual y a través de la inserción del correspondiente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», «Boletín Oficial de la Provincia de Alicante» y en los diarios «Información» y «La Verdad» de Alicante.

Dichas publicaciones, a tenor de lo dispuesto en el artículo 59.4 de la Ley de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, servirán como notificación a los posibles interesados no identificados, a los titulares de bienes y derechos afectados que sean desconocidos y a aquellos de los que se ignore su paradero.

A dicho acto deberán comparecer los titulares de bienes y derechos que se expropiaran personalmente o representados por persona debidamente autorizada, aportando los documentos acreditativos de título de propiedad, nota simple del Registro de la Propiedad y el último recibo del Impuesto de Bienes Inmuebles, y en el caso de arrendamientos contrao y recibos de los últimos seis meses. De la documentación que se aporte deberá adjuntarse fotocopia para su constancia en el expediente. Así mismo pueden hacerse acompañar, a su costa, de Peritos y Notario.

Es de señalar que esta publicación se realiza, además a los efectos de información pública contemplados en los artículos 17, apartado 2, 18 y 19, apartado 2 de la Ley de Expropiación Forzosa, para que en el plazo de quince días (que, conforme establece el artículo 56.2 del Reglamento de Expropiación Forzosa, podrán prorrogarse hasta el momento en que se proceda al levantamiento de las actas previas a la ocupación), los interesados puedan formular por escrito, ante esta Demarcación de Carreteras, C/ Joaquín Bailester, 39 46071 Valencia, y en la Unidad de Carreteras de Alicante, plaza Montañeta, n.º 5, 03001 Alicante, alegaciones a los solos efectos de subsanar posibles errores que se hayan producido al relacionar los bienes afectados por la urgente ocupación.

Los planos parcelarios y la relación de interesados y bienes afectados podrán ser consultados en las dependencias antes citadas y en el Ayuntamiento de Elche.

Valencia, 26 de agosto de 2008.-El Ingeniero Jefe de la Demarcación, P. A., el Ingeniero Jefe del Área de Planeamiento, Proyectos y Obras, José Yuste Maicas.

52.634/08. **Resolución de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz por la que se somete a información pública solicitud de concesión administrativa presentada por «Almacenes Marítimos del Sur Sociedad Limitada».**

Se tramita en esta Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, solicitud de la Sociedad Almacenes Marítimos del

Sur Sociedad Limitada, de concesión administrativa para la ocupación de una parcela de 19.402 metros cuadrados de terreno, con destino a la construcción de cuatro naves industriales de 12.530 metros cuadrados de superficie total para almacenamiento a granel de semillas, cereales, abonos, fríos y otras mercancías relacionadas con el tráfico portuario (Cuarta Fase), en el muelle de La Cabañuela-Puerto Real, zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz. La empresa Almacenes Marítimos del Sur Sociedad Limitada, como actividad adicional solicita autorización para instalar en la cubierta de las naves generadores de energía eléctrica fotovoltaica.

Lo que se hace público, conforme a lo dispuesto en el artículo 110.3 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General, para que en el plazo de veinte días hábiles, a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio en el «Boletín Oficial del Estado», las Corporaciones, Entidades y particulares que se crean afectados por esta petición, puedan examinar el expediente que se tramita en estas oficinas, sitas en Cádiz, Plaza de España 17, durante las horas de oficina y presentar en ellas, por escrito, cuantas alegaciones estimen pertinentes relativas a dicha petición.

Cádiz, 3 de septiembre de 2008. El Presidente, Rafael Barra Sanz.

52.646/08. **Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia por el que se somete a información pública la aprobación provisional del Estudio Informativo de clave: EI-1-E-177 «Autovía A-76. Ponferrada - Ourense». Provincias de León, Lugo y Ourense.**

Por Resolución del Subdirector General de Planificación, por delegación del Director General de Carreteras (Resolución Delegación de Atribuciones de 12-01-1994), de fecha 30 de julio de 2008 ha sido aprobado provisionalmente el Estudio Informativo «Autovía A-76. Ponferrada - Ourense» recomendando como alternativa más favorable, la compuesta por las opciones Tramo A-B: Toral de los Vados 0 + Tramo B-C: Biobra 1 + Tramo C-D: Rubiana - La Vega 0 + Tramo D-E: Villamartín 3 + Tramo E-F: Montefurado 1 + Tramo F-G: Río Saldón 0 + Tramo G-H: Río Lor 2 + Tramo H-I: Brollón 1 + Tramo I-L: Monforte 1 + Tramo L-M: Ourense 7, de 125,46 kilómetros de longitud y Presupuesto Base de Licitación de 1.109,80 millones de euros.

En cumplimiento de lo ordenado en dicha Resolución y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10 de la vigente Ley de Carreteras 25/1988 y la modificación del apartado 4 establecida en la Ley 24/2001 de 27 de diciembre, y en los artículos 31 y 34 del vigente Reglamento General de Carreteras, se somete a Información Pública el referido Estudio Informativo durante el plazo de treinta días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la fecha de publicación del presente anuncio en el «Boletín Oficial del Estado».

Se hace constar que la nueva calzada tendrá limitación total de acceso a las propiedades colindantes.

Asimismo, se hace constar que esta Información Pública lo es también a los efectos establecidos en el Real Decreto Legislativo 1/2008 relativo a la Evaluación de Impacto Ambiental.

Lo que se publica para general conocimiento en el «Boletín Oficial del Estado». Asimismo y con el fin de que los interesados puedan examinar el citado Documento y la aprobación provisional del mismo, durante el período de información pública y presentar las alegaciones y observaciones que estimen procedentes, estará expuesto al público en días hábiles y horas de oficina, en los Tablones de Anuncios de los Ayuntamientos de: Ourense, Coles, A Peroxa, San Cibrao das Viñas, O Pereiro de Aguiar, Nogueira de Ramuín, Maceda, Montederramo, Teixeira, Castro Caldelas, Chandrexa de Queixa, San Xouán de Río, A Pobra de Trives, O Bolo, A Rúa, Villamartín de Valdeorras, O Barco de Valdeorras, Carballeda de Valdeorras, Rubiá, Ribus de Sill, Carballedo, Quiroga, Pantón, Sober, Monforte de Lemos, A Pobra de Brollón, Sobrado, Corullón, Toral de los Vados - Vi-

Huadecanes, Puente de Domingo Flórez, Carucedo y Carracedelo en las Unidades de Carreteras del Estado en: Ourense (C/ Sáez Díez 43, Ourense), en Lugo (Ronda de la Muralla, 131-3°, Lugo), en León (C/ San Agustín 9, León), en las Demarcaciones de Carreteras del Estado en: Galicia (Concepción Arcenal, 1-1°, A Coruña) y en Castilla y León Occidental (Avda. José Luis Arrese 3, Valladolid) y en el Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras (Paseo de la Castellana, 67, Madrid).

Las observaciones que se formulen habrán de dirigirse a esta Demarcación y deberán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado.

A Coruña, 27 de agosto de 2008. El Ingeniero Jefe de la Demarcación, Ángel González del Río.

MINISTERIO DE INDUSTRIA, TURISMO Y COMERCIO

52.011/08. *Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se autoriza a «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima» la modificación de la línea eléctrica aérea a 220 kV, simple circuito, «Dos Hermanas-Quintos-Santiponce», en el tramo comprendido entre los apoyos 89 y 92, y la modificación del apoyo 8 de la línea a 220 kV, doble circuito, «Dos Hermanas-Quintos-Santiponce», en el término municipal de Dos Hermanas, en la provincia de Sevilla.*

Visto el expediente incoado en el Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Sevilla, a instancia de «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», con domicilio en La Moraleja-Alcobendas (Madrid), Paseo del Conde de los Gaitanes, n.º 177, solicitando la autorización administrativa de la instalación que se cita.

Resultando que la petición de «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima» ha sido sometida a información pública de conformidad con lo previsto en el artículo 125 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, no habiéndose presentado alegaciones en el plazo reglamentario.

Resultando que enviadas por el Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Sevilla separatas del proyecto y solicitada la conformidad, oposición o reparos, y en su caso, la emisión de los condicionados técnicos si proceden, de acuerdo con lo establecido en los artículos 127 y 131 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, en lo que afecta a bienes o derechos a su cargo al Ayuntamiento de Dos Hermanas, a Telefónica, a ENAGAS, a Endesa Sevillana y a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, por los mismos se ha emitido conformidad al proyecto.

Resultando que remitida separata del proyecto al Ayuntamiento de Dos Hermanas, además de a los citados efectos del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, a los efectos de las disposiciones adicionales duodécima, segunda y tercera de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, por el mismo se emite informe favorable.

Resultando que remitido un ejemplar del proyecto a la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Andalucía, a fin de que, de conformidad con lo establecido en las disposiciones adicionales, duodécima, segunda y tercera de la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, emita informe sobre su adaptación al planeamiento urbanístico, por el mismo se emite informe favorable.

Resultando que la modificación proyectada de la línea resulta como consecuencia de la ejecución del Plan Parcial SEN-1 «Entorno urbano del P.G.O.U. de Dos Hermanas», habiendo sido la empresa Entrenlaces Desarrollo Inmobiliario, quien, al amparo de lo establecido en el

artículo 154 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, ha solicitado realizar diversas modificaciones entre los apoyos 89 y 92 de la línea eléctrica a 220 kV, SC, «Dos Hermanas-Quintos-Santiponce» y en el apoyo 8 de la línea eléctrica a 220 kV, DC, «Dos Hermanas-Quintos/Santiponce» a fin de compatibilizar de forma reglamentaria la zona de influencia de la citada línea eléctrica con el desarrollo urbanístico, habiéndose comprometido los peticionarios a poner a disposición de Red Eléctrica los terrenos afectados por la modificación, de conformidad con el citado Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre.

Visto el informe favorable emitido por el Área de Industria y Energía de la Subdelegación del Gobierno en Sevilla.

Considerando que se han cumplido los trámites reglamentarios que se establecen en el Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, y en la Ley 13/2003, de 23 de mayo.

Esta Dirección General de Política Energética y Minas ha resuelto: Autorizar a «Red Eléctrica de España, Sociedad Anónima», la modificación de la línea eléctrica aérea a 220 kV, simple circuito, «Dos Hermanas-Quintos-Santiponce», en el tramo comprendido entre los apoyos 89 y 92, y la modificación del apoyo 8 de la línea a 220 kV, doble circuito, denominada «Dos Hermanas-Quintos-Santiponce», en el término municipal de Dos Hermanas, en la provincia de Sevilla, que consiste básicamente en: Modificación de los apoyos 2, 3, 4, 5, 5 y 7 de la línea en D/C Dos Hermanas-Quintos/Santiponce; y 90 y 91 de la línea en S/C Dos Hermanas-Quintos por 10 nuevos apoyos, además de la instalación de tres cruces auxiliares para el paso de bucles en el apoyo 89 existente (actual centro que de entrada/salida a Quintos) Después de estos cambios, la longitud de los vanos afectados, queda como sigue:

- Vano 91-90/1, 378 metros.
- Vano 90/1-1bis, 284 metros.
- Vano 1 bis-2, 285 metros.
- Vano 2-3, 351 metros.
- Vano 3-4, 440 metros.
- Vano 4-4 bis, 277 metros.
- Vano 4 bis-5, 286 metros.
- Vano 5-6, 458 metros.
- Vano 6-7, 446 metros.
- Vano 7-8, 455 metros.

Características generales:

- Tensión nominal: 220 kV.
- Número de circuitos: Uno o dos (según tramos).
- Número de conductores por fase: Uno.
- Conductores: de Al-Ac, de 454,50 milímetros cuadrados de sección, simple.

Cables de tierra: Dos cables OPGW de 119 milímetros cuadrados.

Tipo de aislamiento: Cadenas de 15 aisladores de vidrio, tipo U-120BS.

Apoyos: Metálicos, constimido por perfiles de angular de alas iguales atornillados y galvanizados.

Climentaciones: Independientes para cada pata del apoyo, de hormigón en masa.

Fueltas a tierra: Anillos de varilla de acero descarbonado.

Longitud nuevo tramo: 3.660 metros aproximadamente.

Término municipal afectado: Dos Hermanas (Sevilla).

La finalidad de la modificación es compatibilizar el trazado de la instalación eléctrica con el desarrollo urbanístico de forma reglamentaria.

Contra la presente Resolución cabe interponer recurso de alzada ante el Sr. Secretario General de Energía en el plazo de un mes, de acuerdo con lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Madrid, 8 de julio de 2008.—El Director General, Jorge Sanz Oliva.

47.196/08 CO. *Corrección de erratas de la Resolución de la Dirección General de Política Energética y Minas por la que se publica la solicitud de los permisos de investigación de hidrocarburos denominados «Horquilla» y «Calderín».*

Advertido error en las coordenadas de longitud reflejadas en el anuncio antes indicado, publicado en el Boletín Oficial del Estado número 185, del viernes 1 de agosto de 2008, página 9230, donde dice:

«Expediente 1.633. Permiso «Calderín», de 96.488 hectáreas y cuyos límites son:

Vértice	Latitud	Longitud
1	36° 45' 00" N	6° 25' 00" W
2	36° 45' 00" N	6° 50' 00" W
3	36° 35' 00" N	6° 50' 00" W
4	36° 35' 00" N	6° 25' 00" W

Expediente 1.634. Permiso «Horquilla» de 96.488 hectáreas y cuyos límites son:

Vértice	Latitud	Longitud
1	36° 55' 00" N	6° 25' 00" W
2	36° 55' 00" N	6° 50' 00" W
3	36° 45' 00" N	6° 50' 00" W
4	36° 45' 00" N	6° 25' 00" W

Debe decir:

«Expediente 1.633. Permiso «Calderín», de 96.488 hectáreas y cuyos límites son:

Vértice	Latitud	Longitud
1	36° 45' 00" N	6° 25' 00" W
2	36° 45' 00" N	5° 50' 00" W
3	36° 35' 00" N	5° 50' 00" W
4	36° 35' 00" N	6° 25' 00" W

Expediente 1.634. Permiso «Horquilla» de 96.488 hectáreas y cuyos límites son:

Vértice	Latitud	Longitud
1	36° 55' 00" N	6° 25' 00" W
2	36° 55' 00" N	5° 50' 00" W
3	36° 45' 00" N	5° 50' 00" W
4	36° 45' 00" N	6° 25' 00" W

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

52.156/08. *Anuncio de la Confederación Hidrográfica del Guadiana referente a la Información Pública de la relación de bienes y derechos afectados por las obras de conducción de agua desde el acueducto Tajo-Segura para incorporación de recursos a la Llanura Manchega. Términos municipales de Pozorrubio de Santiago y Uclés (Cuenca).*

La Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional, declara de interés general del Estado el Proyecto de «Conducción de agua desde el Acueducto Tajo-Segura para incorporación de recursos a la Llanura Manchega» y la urgencia a los efectos de ocupación de los bienes afectados a que se refiere el artículo 52 de la Ley de Expropiación Forzosa, en la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, sobre Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

APÉNDICE 2. DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (24 DE JULIO DE 2013)

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

8982 Resolución de 24 de julio de 2013, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio informativo Autovía A-76 Ponferrada-Ourense, León, Lugo y Ourense, términos municipales de Ponferrada (León) y otros (Galicia).

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

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

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

1.1 Promotor y órgano sustantivo. El promotor del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia. El órgano sustantivo es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1.2 Objeto y justificación. El proyecto tiene por objeto la mejora de la conexión de Galicia con la meseta norte, actuación contemplada en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020, dentro del Programa de Actuaciones de la Red Básica de Altas Prestaciones de Carreteras de titularidad del Estado.

El tramo de la carretera nacional N-120 que une las localidades de Ponferrada y Ourense ha sido siempre la conexión principal de la Meseta con Galicia, por lo que es el corredor que se ha considerado como solución óptima para plantear la nueva autovía. Esta nueva vía de alta capacidad supondrá una mejora desde el punto de vista funcional de las condiciones existentes en las comunicaciones, en cuanto a distancias de recorrido, tiempos de desplazamiento, condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios de la vía y su entorno.

1.3 Localización. La actuación se desarrollará a lo largo de unos 126 km, cruzando las provincias de León, en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, y Lugo y Ourense, en la Comunidad Autónoma de Galicia.

La alternativa seleccionada cruza los términos municipales de Carracedelo, Villadecanes, Corullón y Sobrado en la provincia de León; Quiroga, Ribas de Sil, A Pobra do Brollón, Monforte de Lemos, Sober y Pantón en la provincia de Lugo; Rubiá, O Barco de Valdeorras, Vilamartín de Valdeorras, A Rúa de Valdeorras, Larouco, Nogueira de Ramuín, A Peroxa y Coles en la provincia de Ourense.

Descripción sintética. Las principales características del estudio informativo son:

Clase de obra	Número	Características
Velocidad de proyecto	-	80 km/h.
Longitud total	-	126,07 km.
Viaductos	64	14,037 km.
Túneles	22	9,023 km.

cve: BOE-A-2013-8982

Clase de obra	Número	Características
Obras de drenaje	110	
Volumen aproximado movimiento de tierras	-	18.365.035 m³
Calzadas	2	7,00 metros.
Arcenes interiores	2	1,50 metros.
Arcenes exteriores	2	2,50 metros.

Alternativas. En la Fase A del Estudio Informativo, se decidió dividir la zona de estudio en dos tramos: Tramo I Ponferrada-A Rúa de Valdeorras y Tramo II A Rúa de Valdeorras-Ourense.

Para esos dos tramos, en la memoria-resumen con la que se inició el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, se propusieron un total de 5 corredores. En el Tramo I se plantearon dos corredores: el Corredor 1 y el Corredor 2, y en el Tramo II tres: Corredor 1, Corredor 4 + Corredor 1 (De A Rúa a Monforte) y Corredor 3. Para ambos tramos se seleccionó el Corredor 1, que discurre en su totalidad por el eje de la actual N-120, como el corredor óptimo para plantear las distintas alternativas de trazado.

En la Fase B del estudio informativo se decidió dividir el corredor seleccionado en 10 tramos, debido a la longitud del trazado, separados por nodos denominados por letras de la A a la M (o M_i) desde Ponferrada a Ourense. A continuación, para cada tramo se analizaron las alternativas, con un mínimo de dos alternativas y un máximo de ocho, lo que dio como resultado un total de 31 alternativas de trazado (40 ejes mecanizados) que se recogen en la Tabla 1 y que fueron analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental (EIA). Como criterio general se planteó barajar como primera alternativa el desdoblamiento de la actual N-120 en los tramos en los que fuera una alternativa técnica, funcional y ambientalmente viable:

Tabla 1: Alternativas de trazado analizadas en el estudio de impacto ambiental

Tramo	Alternativa	Longitud (km)	Duplicación N-120
Toril de los Vados.	0	7,59	Sí.
	1	7,84	2,5 km.
Biobra.	1	10,30	No.
	2	10,27	No.
Rubiá.	0	8,82	Sí.
	1	9,49	750 m.
Villamartín.	1	17,96	1,3 km.
	2	17,09	1,3 km.
	3	16,96	1,3 km.
Montefurado.	1	6,62	No.
	2	6,40	No.
Río Soldón.	0	7,18	Sí.
	1	7,31	700 m.
Río Lor.	1	13,85	5 km.
	2	13,94	5 km.
	3	12,56	No.
	4	13,23	No.
Brollón.	0	7,21	Sí.
	1	7,62	No.

cve: BOE-A-2013-8982

Tramo	Alternativa	Longitud (km)	Duplicación N-120
Monforte.	1	23,89	18 km.
	2	23,62	15 km.
	3 y 4	24,02	15 km.
Ourense.	1	24,70	No.
	2	47,09	Si.
	3	27,15	4,5 km.
	4	27,46	
	5	26,32	
	6	22,35	No.
	7	22,49	No.
	8	36,36	7,8 km.

Tras las distintas etapas del proceso de evaluación, las alternativas elegidas para cada uno de los tramos son las siguientes: Toral de los Vados 0, Biobra 1 (Alternativa 2 mejorada), Rubiá 0, Villamartín 3, Montefurado-Solución 3, Río Soldón 0, Río Lor 2, Brollón 1, Monforte 1 y Orense alternativa 9 (Orense 2+Orense 4).

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

El ámbito geográfico de la actuación abarca una amplia franja de territorio de las provincias de Lugo, Ourense y León. Atraviesa las comarcas de Quiroga, Lemos, Ourense, Valdeorras y El Bierzo. Los elementos más importantes del medio se describen a continuación:

A) Geología y geomorfología. El área de estudio se localiza dentro de los relieves septentrionales del Macizo Hespérico. Desde el punto de vista geomorfológico, la zona presenta una primera unidad, constituida por una amplia superficie de aplanamiento sobre materiales predominantemente graníticos, interceptada por el río Miño, y una segunda unidad de alineaciones de la Sierra del Caurel y otras, con predominio de materiales cuarcítico-pizarrosos. Se han identificado en el ámbito de estudio 4 puntos de interés geológico: el PIG LU-9 Meandro de Montefurado, el PIG LU-13 Pliegues de cuarcita armoricana en las traviesas, el PIG OR-16 Embalse de los Peares y el PIG OR-12 Termas de Orense.

B) Hidrología superficial y subterránea. El ámbito de estudio se incluye en su totalidad dentro de la cuenca del río Miño y mayoritariamente en la subcuenca del río Sil, que está regulado por numerosos embalses, algunos de ellos incluidos en el ámbito de estudio como el de Peñarrubia, San Martín, Montefurado y Sequeiros. Esta subcuenca está jerarquizada en diversas cuencas menores en las que los cursos de agua dependen fundamentalmente del aporte de agua pluvial. Entre los cursos de agua que atraviesa la autovía cabe destacar el río Sil, el río Soldón, el río Miño, el río Lor y el río Cabe.

En cuanto a la hidrología subterránea, el conjunto del sustrato es fundamentalmente impermeable, por lo que no existen unidades hidrogeológicas de interés. Los escasos recursos subterráneos se encuentran confinados en enclaves localizados en los que los acuíferos están mayoritariamente relacionados con depósitos detríticos granulares o con la existencia de accidentes de tipo local, como fracturas, buzamientos, etc.

C) Vegetación y hábitats de interés comunitario. Biogeográficamente la franja de estudio presenta un carácter de transición entre los ambientes eurosiberiano y mediterráneo, que se refleja bien en la presencia de tres especies arbóreas: *Quercus robur* en el ambiente eurosiberiano atlántico, *Quercus ilex subsp. ballota* en el ambiente mediterráneo continental, y *Quercus suber*, característica de los valles bajos, en ambiente también mediterráneo pero con influencias atlánticas.

cve: BOE-A-2013-8982

Los usos del territorio (agrícola, ganadero y forestal) han determinado una profunda transformación de la vegetación original. Entre las unidades de vegetación actual, se pueden destacar las frondosas (robleales, encinares, alcornoques y castañares), los matorrales y el monte bajo (piornales, tojales, brezales y xesteiras), la vegetación de ribera (aliso, chopo, abedul, fresno, etc), las repoblaciones forestales de *Pinus pinaster* y *Eucalyptus globulus*, las formaciones mixtas de coníferas-frondosas y las tierras de labor (prados, pastos, pastizales, huertos y terrenos de cultivo).

Hay que destacar la presencia de algunos elementos florísticos relevantes e incluidos en el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León (CFPCL) y en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas (CGEA) como *Petrocoptis grandiflora*, (endemismo del noroeste peninsular presente en la Sierra de la Encina de Lastra y catalogado como en peligro de extinción-EN- en el CGEA y como vulnerable-VU- en el CFPCL), *Rhamnus pumila subsp. Legionensis* (EN en el CGEA) y *Armeria rothmaleri* y *Leontodon farinosus* (ambas VU en el CGEA), *Campanula adsurgens* (VU en ambos catálogos regionales) e *Isatis platyloba* (VU en el CFPCL).

Del mismo modo, cabe destacar la presencia de numerosos hábitats de interés comunitario, entre ellos el hábitat prioritario 91E0 Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, y los hábitats de interés comunitario no prioritarios 9230 Robledales galaico – portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*, 9260 Bosque de *Castanea sativa*, 9340 representado por Encinares de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, 4030 Brezales secos europeos y 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

D) Fauna. La zona de estudio es un área de marcado carácter de transición entre las regiones biogeográficas eurosiberiana y mediterránea, con gran riqueza de reptiles, anfibios, mamíferos y aves por la elevada diversidad de ambientes. Se han inventariado 7 especies de la comunidad ictiológica (anguila, bermejuela, boga del Duero, gobio, bordillo, trucha común y trucha arco-iris), 14 especies de anfibios (salamandra común y rabilarga, tritón ibérico, palmeado y jaspeado, sapo partero común, sapo común, corredor, de espuelas y sapillo pintojo ibérico, rana común, patilarga y bermeja y ranita de San Antón), 20 especies de reptiles (galápago europeo y leproso, lución, eslizón, culebra bastarda, de escalera, lisa europea y meridional, viperina y de collar, salamanquesa y víbora), hay alta diversidad de rapaces (entre las que cabe destacar el águila real y el águila-azor perdicera), numerosas especies ligadas a medios acuáticos, un buen número de fringíidos y especies insectívoras. Entre los mamíferos destaca la presencia de oso, en peligro de extinción según el Catálogo Español de Especies Amenazadas, el lobo y 6 especies de murciélagos catalogadas como vulnerables (*Myotis blythii* y *Myotis myotis*, 3 especies de *Rhinolophus* y *Myiopterus schreibersii*), el gato montés, la nutria y el armiño, todos en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial.

E) Paisaje. En la zona de estudio se han identificado tres grandes dominios o unidades paisajísticas: el dominio de las grandes vegas, que engloba las llanuras del entorno del valle del Sil, a su paso por Ponferrada, el valle del río Cabe por Monforte de Lemos y la Hoya de Ourense; el dominio de sierras y montañas atlánticas, donde se han diferenciado dos unidades paisajísticas (las zonas altas y llanas y las laderas y cumbres) y varios elementos singulares (la Sierra de la Encina de la Lastra, Las Médulas, los relieves acusados de bosquetes de roble, con presencia de rebollo, los castañares de carácter mediterráneo y los viñedos); y, el tercer gran dominio, está compuesto por los tramos fluviales encajados de los ríos Miño, Sil y Cabe, que forman estrechas vegas y, localmente, cañones y desfiladeros y se han identificado como muy frágiles, desde el punto de vista del paisaje.

F) Espacios naturales protegidos. En la zona de actuación existen numerosos espacios protegidos y figuras de interés ambiental.

Los Espacios Naturales incluidos en Red Natura 2000 ubicados en la zona de estudio son: el Lugar de Interés Comunitario (LIC) ES4130076 Riberas del Río Sil y afluentes, el LIC ES4130038 Sierra de la Encina de la Lastra, el LIC y Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) ES1130009 Serra da Enciña da Lastra, el LIC ES1120016 Río Cabe (provincia de Lugo), el LIC ES1120001 Ancares-Courel y el LIC ES1120014 Canón do Sil.

cve: BOE-A-2013-8982

Los Espacios Naturales protegidos según las leyes autonómicas, Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, y la Ley 9/2001 de Conservación da Natureza, de 21 de agosto de la Xunta de Galicia, localizados en la zona de estudio, son los siguientes: el Monumento Natural Las Médulas, provincia de León, el Parque Natural Sierra de la Encina de Lastra, provincia de Orense, la Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) 110074 Serra da Enciña da Lastra, la ZEPVN 110066 Río Cabe, la ZEPVN 110014 Os Ancares-Caurel y la ZEPVN 110023 Canón do Sil.

Además de los espacios anteriormente descritos, existen en el ámbito de estudio espacios especialmente protegidos según las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento de Lugo y Ourense como: Cañón del Sil, Montefurado, Foz de Bubal, Sierras de Cereixidos, dos Cabalos, de la Encina de Lastra y Montes de Oulego, Embalse de San Martín, Araña de Arnaldo y Riberas del Miño.

Además, destaca en la zona de estudio la presencia de 8 humedales y de un Área de Importancia para las Aves (IBA) 010, Montes Aquilanos, próximos al trazado de las alternativas.

G) Patrimonio cultural. Se han localizado un total de ciento treinta y cinco elementos patrimoniales, de los que ochenta y ocho son elementos o zonas arqueológicas, veintiséis elementos o conjuntos arquitectónicos y diecinueve bienes o agrupaciones de carácter etnográfico. Entre estos elementos patrimoniales cabe destacar las explotaciones mineras de Montefurado y A Boca do Monte, calificados como elementos arqueológicos de la época romana.

La actuación se ubica en un entorno muy forestal con numerosos montes públicos, concretamente 11 en la Comunidad Autónoma de Castilla y León y 75 en Galicia. Por el contrario, se ha ratificado por parte de las administraciones competentes la inexistencia de vías pecuarias en la zona de estudio.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

3.1.1 Consultas previas, relación de consultados y de contestaciones. La tramitación se inició con fecha 28 de julio de 2006, momento en que se recibió en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino la documentación inicial procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

Con fecha 9 de octubre de 2006, se estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En la tabla 2 se presenta la relación de organismos consultados y se señalan con una «X» aquellos que emitieron informe en relación con la documentación inicial:

Tabla 2: Relación de organismos consultados

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio del Medio Ambiente	X
Confederación Hidrográfica del Norte	-
Delegación de Gobierno en Castilla y León	X
Delegación de Gobierno en Galicia	-
Subdelegación de Gobierno en León	-
Subdelegación de Gobierno en Lugo	-
Subdelegación de Gobierno en Orense	X
Diputación Provincial de León	-
Diputación Provincial de Lugo	-

cve: BOE-A-2013-8982

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Diputación Provincial de Orense	-
Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	-
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Patrimonio y Bienes Culturales de la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León	X
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	-
Dirección General de Infraestructuras Agrarias de la Consejería de Política Agroalimentaria y Desarrollo Rural de la Xunta de Galicia	X
Dirección General de Montes e Industrias Forestales de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	-
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Xunta de Galicia	X
Secretaría General de la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia	X
Unidad de Técnico Jurídicos de Aguas de Galicia	-
ADIF Dirección General de Infraestructura, Dirección General de Proyectos y Coordinación de Inversiones	X
Ayuntamiento de Borrenes (León)	-
Ayuntamiento de Camponaraya (León)	-
Ayuntamiento de Carucedo (León)	X
Ayuntamiento de Corullón (León)	-
Ayuntamiento de Ponferrada (León)	-
Ayuntamiento de Piaranza del Bierzo (León)	-
Ayuntamiento de Puente de Domingo Flores (León)	X
Ayuntamiento de Sobrado (León)	X
Ayuntamiento de Villadecanes (León)	X
Ayuntamiento de Carballedo (Lugo)	-
Ayuntamiento de Monforte de Lemos (Lugo)	X
Ayuntamiento de Pantón (Lugo)	X
Ayuntamiento de Pobra de Brollón (Lugo)	-
Ayuntamiento de Rivas del Sil (Lugo)	-
Ayuntamiento de Sober (Lugo)	X
Ayuntamiento de Quiroga (Lugo)	X
Ayuntamiento de Barco de Valdeorras (Ourense)	-
Ayuntamiento de Carballeda Valdeorras (Ourense)	X
Ayuntamiento de Castro Candelas (Ourense)	X
Ayuntamiento de Coles (Ourense)	X
Ayuntamiento de Esgos (Ourense)	-
Ayuntamiento de Larouco (Ourense)	X
Ayuntamiento de Maceda (Ourense)	X
Ayuntamiento de Montederramo (Ourense)	X
Ayuntamiento de Nogueira de Ramuín (Ourense)	-
Ayuntamiento de Ourense	X
Ayuntamiento de Parada del Sil (Ourense)	-

cve: BOE-A-2013-8982

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Ayuntamiento de Pereiro de Aguiar (Ourense)	-
Ayuntamiento de Peroxa (Ourense)	-
Ayuntamiento de Petín (Ourense)	-
Ayuntamiento de Pobra de Trives (Ourense)	X
Ayuntamiento de Rúa (Ourense)	-
Ayuntamiento de Rubia (Ourense)	-
Ayuntamiento de San Xoán de Río (Ourense)	X
Ayuntamiento de Teixeira (Ourense)	X
Ayuntamiento de Villamartin de Valedoras (Ourense)	-
Ayuntamiento de Xunqueiras de Españaedo (Ourense)	-
Concello de O Bolo (Ourense)	X
Concello de Chandrexa de Queixa (Ourense)	X
Instituto Geológico y Minero de España	-
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental, Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Montes	X
Asociación de Vecinos de Sas de Penelas (Ourense)	X
Asociación Ecologista en Acción de Castilla y León	-
SEO	-
ADENA	-

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones se resumen a continuación:

A) Ruido y calidad atmosférica. La Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia recomendó la realización de un estudio acústico para determinar las afecciones que pudieran resultar de importancia en la selección del corredor. Propuso también condicionantes para la ejecución de voladuras como son horarios, épocas de cría de las aves y medidas para minimizar el impacto sonoro, así como movilización de polvo, vibraciones y proyecciones de materiales gruesos.

B) Hidrología. La citada Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible aportó una serie de indicaciones a adoptar para minimizar impactos en los cursos de agua de gran valor ambiental o paisajístico, tales como evitar la invasión y el cruce de los cauces, arroyos y ríos, evitar vertidos a las aguas, controlar los sólidos en suspensión y la sedimentación durante las obras, adoptar medidas de regeneración paisajística o minimizar las alteraciones hidrológicas y el riesgo de inundaciones y desprendimientos. La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León recomendó evitar líneas eléctricas que crucen los cauces de los ríos.

C) Vegetación y hábitats de interés comunitario. La entonces Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente resaltó que la actuación afecta a especies vegetales que constituyen hábitats de interés comunitario que requieren de una protección estricta según la Directiva 92/43/CEE, como *Petrocoptis grandiflora*, *Santolina semidentata*, *Festuca elegans*, *Festuca summilusitanica*, *Narcissus asturiensis*, *Narcissus pseudonarcissus*, *Narcissus cyclamineus*, *Eryngium viviparum*, *Veronica micrantha*. Además, existe un gran número de parcelas que contienen hábitats naturales de interés comunitario, que se localizan fuera de los espacios de la Red Natura 2000, como Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga, Bosques de *Castanea sativa*, Bosques de *Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*, Brezales secos europeos y Robledales galaico-portugueses con *Quercus robur* y *Quercus pyrenaica*. Por ello, como indica la Consejería de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia, se deben proponer medidas de restauración vegetal que garanticen la coherencia de las especies plantadas con las especies autóctonas dominantes en la zona, para regenerar la vegetación natural afectada. También es necesario realizar un inventario ambiental y establecer medidas preventivas y correctoras específicas para los distintos trazados.

civ: BOE-A-2013-8982

D) Fauna. La Dirección General para la Biodiversidad indicó que en la zona de estudio destaca la presencia de especies animales que requieren una protección estricta como: desmán ibérico (*Galemys pyrenaicus*), nutria (*Lutra lutra*), oso pardo (*Ursus arctos*), *Miniopterus schreibersi*, *Rhinolophus ferrumequinum*, *Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus euryale*, *Myotis myotis*, *Barbastella barbastellus*, galápago leproso (*Mauremys leprosa*), lagarto verdinegro (*Lacerta monticola*), lagartija serrana (*Lacerta monticola*), sapillo pintojo meridional (*Discoglossus galganoi*), salamandra rabilarga (*Chioglossa lusitanica*), *Cerambyx cerdo*, *Geomalacus maculosus*, *Elona quimperiana*, *Macromia splendens* y *Oxygastra curtisii*. También destacó la presencia de dos especies en peligro de extinción incluidas en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas o en catálogos autonómicos potencialmente afectados por el proyecto, como el urogallo cantábrico y el oso pardo. Además, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León solicitó que se hiciera un inventario específico para la población de quirópteros.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señaló que Las Médulas es una de las áreas importantes para la herpetofauna española de Castilla y León definida en Atlas y Libro Rojo de anfibios y reptiles de España 2002. En este espacio hay que destacar la presencia de la salamandra rabilarga (*Chioglossa lusitanica*), catalogada como VU. Por otro lado, esta Consejería señaló que, en el caso de que sea necesario realizar o modificar líneas eléctricas, se deberán adoptar las medidas oportunas para evitar la electrocución y colisión de las aves.

Las Consejerías de Medio Ambiente de ambas comunidades autónomas, señalaron que se deben incluir en el proyecto obras de drenaje y/o pasos inferiores para que puedan ser utilizados por los diferentes taxones de vertebrados e incluso pasos superiores específicos para la fauna, para que exista una continuidad entre poblaciones. En este mismo sentido, la Subdelegación del Gobierno en Orense trasladó la propuesta de varias asociaciones de cazadores enfocada a no interrumpir los corredores naturales de los animales salvajes de las zonas por donde puede discurrir la vía.

E) Espacios naturales protegidos. A este respecto, la Dirección General para la Biodiversidad, la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible de la Xunta de Galicia, y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señalaron que la construcción de la autovía podría afectar a los siguientes espacios de la Red Natura 2000: al LIC Riberas del río Sil y afluentes, al LIC Sierra de la Encina de la Lastra en León, al LIC y ZEPa Sierra de la Encina de la Lastra en Galicia, al LIC Montes Aquilanos y Sierra de Teleno, a la ZEPa Montes Aquilanos, al LIC Macizo Central, al LIC Ancares-Caurel, al LIC Río Cabe y al LIC Cañón del Sil.

Igualmente, la Dirección General para la Biodiversidad señalaba la posible afección a otros Espacios Naturales Protegidos, como el Parque Natural Sierra de la Encina de Lastra, el Espacio Natural Ancares-Courel, el Macizo Central, el Río Cabe y el Cañón del Sil, todos ellos declarados por la legislación nacional, y la IBA Montes Aquilanos. Igualmente, se detallaban los más de 20 tipos de hábitats de interés comunitario ubicados fuera de la Red Natura 2000 potencialmente afectados por el proyecto.

El Servicio Territorial y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León señalaron las afecciones que esta actuación podía generar en el Monumento Natural de Las Médulas y en el Bien de Interés Cultural de la Zona Arqueológica de Las Médulas. Desde la Sección de Espacios Naturales y Especies Protegidas consideraron que la opción más indicada era el Corredor 1, siempre teniendo en cuenta en el trazado de la vía el criterio de minimizar la afección a los espacios de la Red Natura 2000 implicados y de la Red de Espacios Protegidos.

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León destacó la existencia de la Zona Húmeda Catalogada Lago de Carucedo, que tiene una gran importancia para las aves acuáticas tanto residentes como invernantes.

F) Patrimonio cultural. La Consejería de Cultura y deporte de la Xunta de Galicia y la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, solicitaron la realización de un estudio específico para valorar el impacto que el proyecto podría generar sobre el Patrimonio Cultural, adoptando las medidas oportunas para garantizar su protección.

civ: BOE-A-2013-8982

Desde la Junta de Castilla y León se puso en duda la viabilidad del Corredor 2, ya que atravesaría parte de la zona arqueológica de Las Médulas. Esta propuesta de trazado no se consideraba compatible con la zona arqueológica, tanto por su impacto ambiental en la misma, como por el que tendría directamente sobre el cono de deyección de estériles del Chao de Maseiros. Además, se consideraba muy probable que las obras del corredor puedan afectar de forma negativa al antiguo lecho del Lago de Carucedo.

G) Residuos. La Dirección General para la Biodiversidad Ministerio de Medio Ambiente señaló que en la fase de construcción de este proyecto se generará un volumen importante de residuos inertes procedentes de los terraplenes, desmontes y excavaciones que deberán ser gestionados adecuadamente.

H) Alternativas. El Ayuntamiento de Carballeda de Valdeorras (Ourense) opta por la propuesta del itinerario del corredor 2 cuatro Concejos de Ourense optan por el corredor nº 3 o la alternativa que engloba el corredor 2 y el corredor 3 cinco Concejos de Ourense, el Patronato Comarcal de Turismo Terras de Trives y las Mancomunidades das Terras do Navea –Bibeí apoyan el corredor nº 3. El Concejo de Coles sugiere que el trazado de la autovía debe discurrir por la margen izquierda del río Miño dentro del Concejo de Coles, por donde está el actual trazado de la carretera de Ponferrada N-120. El Concejo de Monforte de Lemos apoya el corredor que transcurre por el entorno de la actual N-120. La Asociación de Vecinos de Sas de Penelas no apoyan el desdoblamiento de la calzada de la N-120 más allá del tramo de Ponferrada-Barco de Valdeorras-A Rúa. Sin embargo, señalan que la red viaria podría complementarse sobre las vías existentes para optimizar las comunicaciones, con la mejora del acceso desde la N-120 a la C-536 y mejorar la conexión entre la N-120 y la A-52.

3.1.2 Indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental y sobre las administraciones afectadas.

La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió las contestaciones a las consultas al promotor, con fecha 20 de febrero de 2007, incluyendo un resumen de las contestaciones más importantes y aspectos relevantes que debía incluir el estudio de impacto ambiental.

3.2 Fase de información pública y consultas sobre el estudio de impacto ambiental:

3.2.1 Resultado de la información pública y la consulta a las administraciones afectadas. El trámite de información pública se realiza con fecha de 5 de septiembre de 2008 en el Boletín Oficial Estado nº 215 y en la prensa El Diario de León, El Progreso, La Región y La Voz de Galicia, todos del 18 de septiembre de 2008.

Con fecha de 20 de octubre de 2009, se recibe en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino el expediente de información pública procedente de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en el que se adjuntan tanto las alegaciones recibidas como los informes resultado del cumplimiento del artículo 9.3 de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental.

Durante el periodo de información pública, se recibieron informes de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil, Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León, la Dirección General de Obras Públicas de la Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Transportes, y la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia, ADIF Gerencia Eje Noroeste, Diputaciones provinciales de León, Lugo y Orense y los Ayuntamientos de Viladecanes (Torral de los Vados), Puente de Domingo Flórez, Sobrado, Ribas do Sil, Quiroga, Pobra do Brollón, Monforte de Lemos, Pantón, Sober, Carballedo, Rubiá, O Barco de Valdeorras, Carballeda de Valdeorras, Vilamartín de Valdeorras, Rúa de Valedoras, Petín, Manzaneda, Pobra de Trives, Castro Caldelas, Chandrexa de Queixa, A Peroxa, Coles y San Cibrao das Viñas. Alegaciones se recibieron 873 procedentes de particulares, asociaciones de vecinos, de afectados por la autovía, industriales y

civ: BOE-A-2013-8982

ecologistas como Verdegaiá, Ecologistas en Acción de León, Defensa das Rías Altas, Defensa Ecológica de Galicia (ADEGA), Amigos de la Tierra y Plataforma de Defensa de la Cordillera Cantábrica.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más destacados, así como las respuestas del promotor, agrupadas por temas:

A) Ruido y calidad atmosférica. Numerosos particulares, ayuntamientos, asociaciones vecinales y Verdegaiá, destacan la cercanía de numerosas viviendas aisladas y núcleos urbanos a la nueva traza de la autovía A-76 y piden la instalación de las pantallas acústicas y bandas insonorizantes necesarias para paliar los efectos provocados por el aumento de ruido. Del mismo modo, *asociaciones ecologistas y particulares* destacan el aumento de contaminación por gases de efecto invernadero por el aumento del tráfico rodado.

El promotor responde que en fases posteriores del proyecto se realizará un estudio acústico completo y se aplicarán las medidas correctoras necesarias. El aumento de contaminación no será tan grave como se alega, ya que los actuales radios y pendientes de la N-120 dificultan una conducción tranquila y homogénea, los vehículos circulantes se ven obligados a realizar cambios en la aceleración, lo que supone un incremento de gases contaminantes, aspecto que se verá notablemente mejorado con la nueva autovía.

B) Hidrología y geología. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal recomienda la instalación de balsas drenantes en los estribos de los viaductos. La Confederación Hidrográfica del Miño-Sil destaca que únicamente se aportan planos de planta y alzado de una pequeña parte de los viaductos por lo que en la mayoría de los casos no se puede comprobar la afección de las pilas de los viaductos a los cauces y, en los casos en los que sí se presenta información, se comprueba que las pilas de los viaductos proyectados en los pp.kk. 3+440, 9+640, 44+055, 45+120, 46+148, 46+935, 47+700, 58+010, 63+020 65+970 invaden la zona de servidumbre de cauces. También señala carencias en la definición de las obras de drenaje y recuerda que será de obligado cumplimiento lo establecido en la normativa vigente en materia de Aguas, que quedará prohibido el vertido directo o indirecto de aguas o productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que cuente con la previa autorización y que toda obra o trabajo que se ejecute en la zona de policía de cauces precisará autorización administrativa del organismo de cuenca. El Ayuntamiento de Ribas do Sil considera que la solución adoptada afecta a los manantiales de Pousavella y San Pedro. La asociación de Amigos de la Tierra denuncia la carencia de un estudio detallado de hidrología superficial, aguas subterráneas, niveles freáticos, puntos de agua, manantiales, pozos y sondeos. La asociación para la Defensa Ecológica de Galicia informa que un área de servicio está en zona de inundación del río Cigüeño y que en el tramo del río Soldón es necesaria la realización de túneles que reduzcan la afección sobre el valle del río Sil, asimismo solicitan que la alternativa elegida se aleje del cauce del río Miño por ser un corredor de fauna y flora. Un particular indica que el proyecto puede afectar a 4 puntos de interés geológico.

El promotor responde que en fases posteriores del proyecto se realizarán planos de detalle con la afección de los viaductos y áreas de servicios a los distintos cauces, se instalarán balsas drenantes y se respetará la legislación vigente en todo momento. Para evitar la afección a los manantiales citados se realizará un ajuste de la traza entre los pk 58+500 y 63+000.

C) Vegetación y hábitats de interés comunitario. La asociación de Amigos de la Tierra alega que la revegetación de taludes y medianas se debería realizar con especies autóctonas tanto herbáceas como arbustivas y arbóreas y eliminar las especies invasoras que puedan aparecer durante la ejecución de las obras. La plataforma para la Defensa de la Cordillera Cantábrica indica que se debería tener en cuenta el Catálogo de Flora Protegida de Castilla y León. El ayuntamiento de Ribas do Sil considera que la solución adoptada no es la más conveniente puesto que va a afectar a masas de arbolado autóctono (castaños de importante entidad).

civ: BOE-A-2013-8982

El promotor indica que se ha tenido en cuenta el citado Catálogo, así como una serie de medidas de protección de la vegetación y que el proyecto de restauración vegetal propone la utilización de especies autóctonas para evitar el desarrollo de especies invasoras.

D) Fauna. Desde la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal y varias asociaciones ecologistas se ha alertado de la falta de un inventario de fauna contrastado en campo y de la carencia de información relativa a invertebrados y quirópteros, entre otras especies. Se considera que no se han desarrollado suficientemente aspectos fundamentales como el efecto borde, el efecto barrera y los atropellos que se producirán con la nueva infraestructura. Se pide un mayor detalle en la ubicación de los pasos de fauna, ya que se considera insuficiente el número de pasos específicos para vertebrados de tamaño medio o grande (oso, lobo, corzo, jabalí, etc.), por lo que se solicita el diseño de pasos adicionales y la colocación de túneles o falsos túneles en aquellos tramos donde la altura de desmonte supere los 20 m para así facilitar la permeabilidad de la infraestructura para los medianos y grandes vertebrados. También se solicita una programación de las obras fuera del periodo reproductor de las especies de fauna.

El promotor considera que la información facilitada en el estudio de impacto ambiental está suficientemente desarrollada, aportando cartografía específica. Se han realizado recorridos de campo y se han mantenido contactos con las distintas administraciones de Galicia y Castilla y León para completar la información. Dada la extensión de la zona de estudio y la fase en la que se encuentra el proyecto se ha realizado un análisis de vertebrados por ser el grupo más representativo. Se han proyectado un total de 286 elementos transversales, 69 viaductos, 9 túneles, 45 pasos superiores, 44 pasos inferiores, 26 marcos para drenaje y 93 tubos de drenaje, es decir, 1 elemento cada 440 metros, que será acondicionado para su empleo como paso de fauna en fases posteriores del proyecto, de todas formas, aclara, en fases posteriores se desarrollarán las medidas protectoras y correctoras con mayor detalle. La construcción de túneles y falsos túneles en caso de superar el desmonte los 20 m se estudiará siempre que sea viable técnicamente.

E) Espacios naturales protegidos. La asociación Amigos de la Tierra y la plataforma para la Defensa de la Cordillera Cantábrica indican que el proyecto afecta a numerosos espacios protegidos. La D.G. de Medio Natural y Política Forestal considera insuficiente el análisis de los impactos potenciales sobre Red Natura 2000. Indica que se debería haber evaluado la estructura, función y papel de cada uno de los espacios afectados así como el área, representatividad y estado de conservación de los hábitats presentes. El promotor aplica medidas compensatorias sin haber realizado una evaluación específica, además este tipo de medidas se deben comunicar a la Comisión Europea. La autovía destruiría y fragmentaría el hábitat del oso pardo a su paso por el Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra, incluido en el ámbito de aplicación de los planes de recuperación del carnívoro tanto en Castilla y León como en Galicia, generando un impacto crítico, aspecto que denuncian, además de la citada D.G., numerosas asociaciones ecologistas y particulares. La asociación Naturalista Hábitat, la Sociedad Gallega de Historia Natural, la asociación para la Defensa Ecológica de Galicia y varios vecinos de Rubiá y Sobrado también solicitan que se reconsidere el trazado para evitar que se afecte el Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra. Igualmente, un gran número de particulares y el Ayuntamiento de Pobra do Brollón denuncian la afección al enclave de «A Labrada», incluido en Red Natura 2000, en el tramo Río Lor-2, evitándose con la elección de las alternativas Río Lor-3 o Río Lor-4. Desde el Ayuntamiento de Carballedo se denuncia la afección a la desembocadura del río Bubal, paraje protegido, y numerosos particulares de Quiroga alegan la afección a la zona de Montefurado, donde se albergan numerosas especies de interés ecológico y el paraje conocido como «Boca do Monte». Diversos particulares alegan que Os Peares es una zona de gran riqueza medioambiental y paisajística, siendo la desembocadura del río Bubal un espacio natural contemplado en las Normas Complementarias y Subsidiarias de Planeamiento de la provincia de Lugo, igualmente es puerta natural de entrada a la Ribera Sacra, propuesta como Patrimonio de la Humanidad. La asociación ecologista Verdegaiia indica que el

cve: BOE-A-2013-8982

proyecto es inaceptable ya que afecta a varios puntos de interés geológico, redes hidrográficas, flora, fauna, corredores biológicos de fauna, espacios naturales protegidos y elementos patrimoniales. La asociación para la Defensa Ecológica de Galicia recuerda que se ha de tener en cuenta el proyecto de ampliación de la Red Natura 2000 promovido por la Xunta de Galicia (en tramitación en 2008), igualmente recuerda que se han propuesto dos vertederos dentro de la ampliación del LIC Sierra de la Encina de Lastra.

El promotor responde que tras el proceso de información pública se ha generado un informe técnico que se adjunta en el anexo I del Expediente de Información Pública denominado Afecciones a Red Natura 2000, el cual pretende ser un documento que engloba, amplía y actualiza la información del estudio de impacto ambiental. La designación de las medidas compensatorias ha sido un error ya que verdaderamente se denominan medidas complementarias (medidas correctoras adicionales). Respecto a la afección al Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra, el promotor responde que durante la elaboración del estudio informativo se mantuvieron contactos con el Director del Parque Natural. Debe destacarse que la presencia de oso en este entorno constituye un hecho aislado. Teniendo esto en cuenta, así como las obras transversales proyectadas, el promotor considera que el impacto se puede considerar severo, no crítico. El promotor insiste en que la solución adoptada está consensuada con las distintas administraciones ambientales de Castilla y León. Respecto a los dos parajes singulares comentados por distintos Ayuntamientos, el promotor aclara que no se afecta ni A Labrada ni al enclave Boca do Monte. Se insiste en que ninguno de los impactos generados se considera crítico y que se aplicarán las medidas correctoras necesarias. Respecto a Foz do Bubal se ha proyectado un viaducto y se produce una afección únicamente perimetral. Además se han propuesto medidas protectoras y correctoras y se han mantenido contactos con los organismos afectados para establecer el trazado de menor afección. En lo que a la ampliación de la Red Natura se refiere, el promotor responde, que han mantenido contactos con la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible y no le ha informado sobre la ampliación de los espacios Red Natura 2000. En fases posteriores, si se tramita dicha ampliación, se tendrá en cuenta la información.

F) Paisaje. El Ayuntamiento de Quiroga, el Ayuntamiento de Carballedo y numerosos particulares hacen alusión al impacto visual y paisajístico de varias alternativas planteadas en el estudio de impacto ambiental. La asociación Amigos de la Tierra indica que no se ha realizado un estudio de paisaje ni una cartografía de cuencas visuales. Además, Quiroga indica que no está conforme con la construcción de desmontes y terraplenes de más de 12 m. En esta misma línea, la asociación para la Defensa Ecológica de Galicia solicita que se construyan túneles o falsos túneles para los desmontes de mayor envergadura, y que se revegeten los taludes y medianas con especies autóctonas. Esta misma asociación indica que está en tramitación la Ley de Paisaje de Galicia y señala que el tramo de Biobra supone grandes movimientos de tierra, y en el tramo de Montefurado la alternativa supondrá un impacto paisajístico en un entorno con construcciones de origen romano.

El promotor indica que la alternativa se ha seleccionado mediante un análisis multicriterio en el que se ha tenido en cuenta criterios funcionales, ambientales, técnicos, de rentabilidad y geotécnicos. El estudio de impacto ambiental incluye un estudio de paisaje con cuencas de intervisibilidad y se ha estudiado la calidad y fragilidad del entorno. En la alternativa seleccionada es consciente de la existencia de un LIC entorno al cauce del río, pero al tratarse de una duplicación la afección es mucho menor que si fuera un nuevo trazado. Respecto a la Ley de Paisaje indica que en fases posteriores si se encuentra tramitada se tendrá en cuenta la ley. Igualmente se estudiará la posibilidad de construir túneles en desmontes pronunciados, siempre que sea viable técnicamente. Respecto a Biobra, responde que las alternativas planteadas son las únicas posibles dentro de la orografía encajada y la presencia de numerosos espacios protegidos, y respecto a Montefurado se modifica la traza en unos 3 km para evitar la afección a elementos culturales.

cve: BOE-A-2013-8982

G) Patrimonio cultural. La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Deporte de la Xunta de Galicia advierte que se considera necesaria la presencia de un técnico especialista en explotaciones mineras de la época romana y la realización de un estudio específico; recuerda que en todo momento deberán prevalecer aquellas alternativas con un impacto menor sobre el patrimonio y realizar los ajustes y modificaciones precisos para salvaguardar los elementos del patrimonio; y advierte de la necesidad de realizar una prospección arqueológica en la totalidad del trazado de la alternativa seleccionada, así como en un ámbito de 200 metros a cada lado de la misma, y de corregir la localización del yacimiento GA59. Del mismo modo, señala que se han apreciado errores en la denominación de los yacimientos GA047 y GA049 y alerta de la falta de una serie de elementos que figuran en los catálogos de las Normas Subsidiarias de Planeamiento y, según la legislación, también en el Inventario General de Patrimonio Cultural de Galicia. Un particular de Quiroga alega que en el tramo Río Soldón la autovía discurre de forma paralela al camino de Santiago Sur y al Camino Real, Ruta de la Miel y el Aceite y Ruta de la Encomienda, por lo que se propone el desplazamiento 300 m del tramo hacia el puente sobre el río Sil. El Ayuntamiento de Domingo Flórez solicita que la opción elegida no perjudique el desarrollo turístico de Las Médulas. Un particular advierte de que en la zona de O Castro y O Barco existen conflictos geológicos consistentes en desprendimientos de ladera que podrían poner en peligro elementos del patrimonio cultural.

El promotor responde que con fecha 7 de mayo de 2009 se mantuvo una reunión con técnicos arqueólogos de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta para consensuar el contenido de una nueva addenda al proyecto de prospección arqueológica. En el documento se añade además una actualización de los elementos culturales del ámbito de la actuación, especialmente en los concejos de Quiroga, Pobra de Brollón, A Peroxa y Coles, y el planteamiento de nuevas alternativas en los dos tramos más conflictivos con el Patrimonio en la propuesta anterior. Sobre la afección destacada en el tramo río Soldón el promotor responde que se desplazará 300 m el tramo tal y como indica la alegación.

H) Socioeconomía y planeamiento urbanístico. Desde numerosos municipios se considera que los intereses municipales se ven afectados por el trazado debido a las limitaciones impuestas a su desarrollo urbanístico y actividades económicas. Entre los municipios que indican que están afectados, cabe destacar Villaldecanes, que considera más favorable la alternativa Toral de los Vados-1; Monforte de Lemos, que considera más favorable la alternativa Monforte-2; la Xunta de Galicia, la Diputación de Lugo, El Partido Socialista Gallego de Monforte y la Asociación Empresarial del Polígono de Monforte de Lemos, que consideran que la alternativa óptima es Monforte-3; el Ayuntamiento de Coles considera que la alternativa más beneficiosa es Ourense-8; y, finalmente, la Agrupación Socialista de Quiroga considera más adecuada la alternativa Río Lor-3. Por otro lado, numerosos municipios, consideran que la industria pizarrera se ve perjudicada por la ubicación de los nuevos enlaces propuestos. Varios municipios, particulares, y representantes de empresas e industrias ubicadas en la zona solicitan que se respete en todo momento la permeabilidad existente en la zona de estudio para no perjudicar la actividad socioeconómica. Numerosos núcleos de población de las comarcas de Trives, Castro-Caldelas, A Teixeira y San Xoan de Río solicitan el cambio de criterios utilizados para establecer el trazado y se valoren positivamente aquellas zonas donde hay peores comunicaciones y menos población para evitar el despoblamiento y la des-industrialización de dichas comarcas. Igualmente la asociación Amigos de la Tierra indica que el proyecto atraviesa zonas de alta densidad de población y puede provocar aislamiento entre vecinos, aldeas y parroquias. Finalmente, numerosos municipios, una empresa vitivinícola y el consorcio de Os Peares denuncian la afección a viñedos de la Denominación de Origen «Ribeira Sacra».

El promotor responde que en el planteamiento de las alternativas se mantienen las premisas impuestas por el Pliego de Prescripciones Técnicas del Estudio Informativo de desdoblamiento de la N-120 siempre que sea posible y que la traza discorra a cielo abierto. En el

cve: BOE-A-2013-8982

estudio de alternativas realizado para la selección del corredor, se ha tenido en cuenta una mejora desde el punto de vista funcional de las condiciones existentes en las comunicaciones en cuanto a distancias de recorrido, tiempos de desplazamiento, condiciones de comodidad y seguridad para los usuarios de la vía. Estas mejoras han sido coordinadas en todo momento con otros objetivos de carácter medioambiental, territoriales, económico, funcional, social, estético. La alternativa seleccionada ha sido resultado de un análisis multicriterio en el que se han tenido en cuenta aspectos ambientales, funcionales, técnicos, de rentabilidad y geotécnicos. En el caso de la alternativa seleccionada Monforte 1 se ha redactado un anexo al Expediente de Información Pública en el que se realiza un análisis minucioso y se constata que la alternativa óptima es la seleccionada.

I) Justificación del proyecto y aspectos técnicos de la infraestructura. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal indica que la ejecución del proyecto no está suficientemente justificada, careciendo la alternativa seleccionada de elementos de decisión, como la intensidad media diaria; y que la descripción técnica de las actuaciones no está muy desarrollada. La D.G. de Carreteras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León y las Diputaciones Provinciales de Orense y León, además de numerosos ayuntamientos, consideran insuficiente la velocidad de proyecto planteada de 80 km/h, ya que se trataría de una infraestructura obsoleta desde el momento de su construcción. Además se solicitan multitud de enlaces, conexiones, accesos, entronques, etc. en puntos concretos del trazado, así como la reposición de caminos y carreteras, el aumento de ancho de vía en algunas zonas, etc. ADIF recuerda que se respetará en todo momento la legislación y prescripciones técnicas vigentes.

El promotor responde que 80 km/h no implica que no pueda ser superada, sino que corresponde a la velocidad mínima a la que pueden ajustarse los parámetros de trazado en caso de ser necesario para ajustar la autovía conforme a los condicionantes de contorno en condiciones de comodidad y seguridad. La velocidad estará limitada a 120 km/h en todo el itinerario a excepción de los tramos con circunstancias excepcionales. Además, asegura que se mantendrá la permeabilidad actual del territorio y que en fases posteriores definirá con más detalle la reposición de servicios afectados.

3.2.2 Modificaciones introducidas por el promotor en el proyecto tras la información pública. El promotor indica que se ha modificado la planta teniendo en cuenta aquellas alegaciones cuyo interés general prevalece sobre el particular y cuyo planteamiento es susceptible de poderse estudiar técnicamente y comparar frente a la solución seleccionada en el Estudio Informativo. Los cambios afectan principalmente a la ubicación de determinados enlaces (en los entornos de Sobrado, Rubiá, A Rúa de Valdeorras, Sequeiros y Ribas de Sil) y a modificaciones del trazado propuesto en el estudio informativo por razones de Patrimonio Cultural en la zona Montefurado (término municipal de Quiroga) y en la zona de Os Peares (término municipal de A Peroxa), por razones de afección a viñedos en el tramo de Vilamartín y por razones de ocupación de distintos usos del suelo a la altura de O Castro de Valdeorras. Igualmente se ha cambiado a la margen derecha la duplicación de la actual N-120 dentro de los municipios de Sober y Pantón.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto:

3.3.1 Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Debido a que en el trámite de información pública y consulta a las administraciones afectadas no emitieron informe, con fecha 4 de febrero de 2010, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó consultas complementarias a los siguientes organismos:

Servicio de Espacios Naturales, Flora y Fauna. Dirección General Medio Natural. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Consejería de Medio Rural. Xunta de Galicia.

cve: BOE-A-2013-8982

Con fechas 23 y 30 de marzo de 2010, respectivamente, se recibieron los informes precedentes de la D.G. de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y de la D.G. de Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia.

El informe de la D.G. de Medio Natural de la Junta de Castilla y León, afirma que, siempre que se cumplan las medidas preventivas y protectoras propuestas por el promotor, así como el Programa de Vigilancia Ambiental, la alternativa elegida no afectará de forma apreciable, directa o indirectamente, ya sea individualmente o en combinación con otros proyectos, a la integridad de los lugares incluidos en la Red Natura 2000 (LIC Sierra de la Encina de la Lastra y LIC Riberas del Sil y sus afluentes), ni a otros espacios protegidos, ni a la integridad de las especies de flora catalogada, identificadas en la zona, ni a los hábitats de interés comunitario. No obstante, el informe señala algunos aspectos a tener en cuenta y varias condiciones a incorporar al proyecto, que se recogen en el.

La D.G. de Conservación de la Naturaleza, de la Xunta de Galicia, considera que, aunque es probable que el proyecto tenga afecciones, si se respetan las recomendaciones dadas por esa Consejería en sus informes, las actuaciones previstas son viables y no es previsible que afecten de forma apreciable a los espacios protegidos ni a los lugares de la Red Natura 2000, con la única excepción del tramo denominado Biobra, pues supone seccionar el LIC/ZEP/Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra, lo que puede poner en riesgo la integridad del lugar. Por ello, considera necesario que se estudie para ese tramo un trazado alternativo que se base en el corredor de la N-536 y que evite, en lo posible, las afecciones al mencionado espacio. El estudio de trazados alternativos para el tramo de Biobra deberá enviarse a la D.G. de Conservación de la Naturaleza para su evaluación e informe. Para el resto de tramos, la Consejería realiza una serie de recomendaciones generales, que deben aplicarse para garantizar que el proyecto no ponga en riesgo la integridad de los valores naturales del entorno, que se recogen en el apartado 5 «Condiciones al proyecto», de la presente Resolución.

Por otra parte, con fecha 16 de abril de 2010, la Secretaría General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Xunta de Galicia remite a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, un informe muy similar al de la D. G. de Conservación de la Naturaleza en el que también solicita que se estudien alternativas de trazado para el tramo Biobra.

3.3.2 Información complementaria solicitada por el órgano ambiental al promotor. Con fecha 28 de abril de 2010, la entonces D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al promotor del proyecto los dos informes recibidos y le solicitó información complementaria sobre las posibles alternativas de trazado para evitar las afecciones señaladas por la D.G. de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia.

La documentación solicitada se recibió en la D.G. de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural con fecha 13 de diciembre de 2011 (esta misma documentación había sido previamente presentada en la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia el 26 de noviembre de 2010).

En relación con el tramo denominado Biobra, en la documentación ambiental complementaria se presenta, en primer lugar, una justificación de la selección del corredor vertebrado por la N-120 frente al corredor de la N-536 para el tramo Ponferrada-A Rúa de Valdeorras. En ella, se argumenta que, si bien el corredor de la N-120 intercepta un mayor número de espacios protegidos, la superficie de ocupación resulta considerablemente inferior a la esperada para el corredor de la N-536, lo que se traduce en una menor afección del primer corredor a otros indicadores ambientales asociados, como formaciones vegetales y áreas de interés faunístico. Además, la viabilidad del segundo corredor ha sido muy discutida por la Consejería de Cultura y Turismo de Castilla y León, debido a su cercanía y posible afección a la Zona Arqueológica de las Médulas. A esto hay que añadir la mayor afección del corredor de la N-536 a puntos de interés geológico, cauces, paisajes singulares, aspectos socioeconómicos y elementos patrimoniales. Por todo ello, se concluye que el mejor corredor para implantar la nueva autovía, es el de la N-120.

civ: BOE-A-2013-8982

A continuación, se realiza un análisis de las posibles alternativas de trazado para el tramo Biobra dentro del corredor de la N-120, en el que se argumenta que el diseño de alternativas en este tramo está condicionado por varios aspectos que limitan las posibles alternativas, por lo que la única opción viable es atravesar la Sierra de la Encina de Lastra. Partiendo de esta limitación, se propone una nueva alternativa, denominada Alternativa 2, que comparte planta con la alternativa Biobra 1 (elegida en el estudio informativo) desde su inicio en el p.k. 7+591 hasta el p.k. 16+039 (unos 2 km tras la salida del túnel bajo la Sierra de la Encina de Lastra), desde donde se desvía hacia el oeste, abandonando el parque natural para cruzar el río Galir (Entoma) y evitando con ello atravesar las zonas uso restringido del parque natural. Esta solución atraviesa zonas de relieve acusado, por lo que ha sido necesario proyectar en su diseño tres túneles y nueve viaductos de 3.010 m y 2.705 m de longitud, respectivamente.

Tras realizar una comparación ambiental de la alternativa elegida en el estudio informativo (Biobra 1) con la nueva alternativa 2, el documento concluye que la nueva alternativa 2 no presenta ventajas ambientales respecto de la alternativa Biobra 1, por lo que considera que ésta última es la más adecuada e idónea en su conjunto.

Por ello, se opta por presentar una propuesta de mejoras técnicas y ambientales para la alternativa Biobra 1 entre las que destacan, el aumento de la longitud del túnel bajo la Sierra de la Lastra hasta los 2.250 m; la propuesta de dos nuevos túneles artificiales, uno de 60 m de longitud entre el p.k. 14+960 y el p.k. 15+120 y otro de 120 m de longitud entre el p.k. 15+600 y el p.k. 15+750; la reducción de la afección a los valles fluviales que atraviesan el parque natural limitando la altura de los estribos de los viaductos a 10 m; la mejora de la permeabilidad para la fauna mediante la sustitución de una obra de drenaje en el entorno del p.k. 16+400 por un paso de fauna de 7x3,5 m y de 117 m de longitud, y la limitación de la ocupación del viaducto proyectado sobre el río Galir aumentando su longitud en unos 100 m, con lo que se mejora el cruce con el valle fluvial y la integración paisajística. Además, se propone la definición en fases posteriores del proyecto de otro conjunto de medidas de integración ambiental y paisajística como son: el desarrollo de una cartografía de zonas de exclusión, la realización de inventarios de detalle de las especies amenazada de fauna (especialmente *Macromia splendens*, *Xerotriza bierzona*, *Austrapotamobius pallipes*, *Lucanus cervus*, *Cerambyx cerdo* y *Euphydryas aurinia*) y flora (en particular de *Rhamnus pumila* sbsp. *legionensis*, *Armeria rothmaleri*, *Campanula adsurgens*, *Dianthus merinoi*, *Leontodon farinosus* y *Petrocoptis grandiflora*); la realización de un examen detallado de zonas con presencia de cortados con especies rupícolas nidificantes próximas, al objeto de adaptar el calendario de obras; la regeneración en terrenos públicos (propiedad de la Xunta), preferentemente dentro del parque natural, de la superficie equivalente de áreas de matorral afectadas, integrados a base de tojo, brezo y formaciones mediterráneas; identificación de las cuevas cársticas con presencia de quirópteros para minimizar las afecciones a las especies que las usen como zonas de refugio y/o reproducción y restauración e integración paisajística de los elementos generados por el proyecto en coordinación con la dirección del parque natural.

Esta documentación ambiental complementaria fue presentada ante la D.G. de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia que, el 11 de junio de 2011, emitió un informe en el que se recogían también las observaciones del informe del Servicio de Conservación de la Naturaleza de Ourense. El informe señala que la alternativa Biobra 1 es incompatible con lo establecido en el Decreto 77/2002, de 28 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de la Sierra de la Encina de Lastra, al discurrir 1.130 m por una zona catalogada como zona de uso restringido, en la que está prohibida la apertura de nuevas carreteras o pistas. Además, las zonas de uso restringido son, junto con las de reserva, las zonas en las que se localizan los mayores valores naturales del parque natural. En consecuencia, a la vista de la imposibilidad técnica, económica y ambientalmente viable de ejecutar la autovía por otro lugar que no cruce el parque natural, la única alternativa viable que cumple con la normativa, es la alternativa 2, que evita afectar a zonas de reserva y de uso restringido, con la única excepción del cruce con el río Galir, donde no se prevé ninguna afección significativa sobre el hábitat fluvial, al cruzarse en viaducto.

civ: BOE-A-2013-8982

No obstante, dada la gran importancia ecológica de la zona afectada, el trazado de la alternativa 2 debe adaptarse en lo técnicamente posible para minimizar el impacto paisajístico y para salvaguardar determinados valores naturales mediante la adopción de las siguientes medidas:

- a) Ampliar los túneles artificiales propuestos.
- b) Procurar que los tramos a cielo abierto discurren en trinchera.
- c) Los pilares del viaducto que cruza el río Galir deben evitar tocar lo más mínimo el hábitat fluvial del río, por lo que se recomienda que el cruce se haga por la zona más estrecha que coincide con el puente de la actual carretera comarcal.
- d) Salvar el rodal de castaños que se encuentra a la salida del túnel previsto sobre la Sierra de la Encina de Lastra, desplazando la salida del túnel 300 m hacia el sureste.
- e) Evitar la afección a los cortados calizos con flora de interés, fuera de los límites del parque natural, así como la afección a un castro romano.

El informe concluye que con la aplicación de estas medidas sobre la alternativa 2 se evitarían posibles puntos críticos para los hábitats, la fauna, la flora y los restos arqueológicos, ya que de esta forma, el trazado a través del parque natural se realiza en su mayor parte enterrado y con un pequeño tramo en viaducto además de discurrir por zonas catalogadas como de uso moderado con menores valores naturales, amortiguando el gran impacto paisajístico de esta infraestructura.

Tras este informe, el promotor, mediante escrito recibido en la DGCEAMN con fecha 4 de mayo de 2013, acepta la adopción de la alternativa 2 para el tramo Biobra, así como la incorporación a la misma de las medidas establecidas por la D.G. de Conservación de la Naturaleza de la Xunta de Galicia, pero realiza las siguientes observaciones:

Se considera inviable el desplazamiento de la embocadura oeste del túnel (300 m al sureste) por precisar la solución a proyectar un nuevo proceso de información pública. Si cabe analizar un encaje que mejore la afección sobre los castaños presentes con una cartografía de más detalle y condicionada a los trabajos geológicos y geotécnicos en fases posteriores, en bandas de unas decenas de metros.

Los dos falsos túneles proyectados presentan una dimensión adecuada, no contemplándose su ampliación.

El recorrido «en trinchera» viene determinado por la pendiente longitudinal del trazado, estando maximizado entre los p.k. 15+000 y 15+800. El resto del itinerario discurre en viaducto o media ladera.

El paso a media ladera sobre el río Galir en su margen derecha y la afección sobre matorrales calcícolas se hace inevitable en la solución preferida por la Administración ambiental de la Xunta. Durante la redacción de los proyectos constructivos que afecten a este tramo, podrán realizarse inventarios florísticos específicos que determinen los méritos de estas zonas y valorar, de resultar técnicamente viable, la adopción de medidas que limiten el desarrollo y ocupación de determinados taludes de desmonte.

Por otra parte, en el mismo escrito, el Promotor afirma que asume en su conjunto las medidas adicionales de prevención y corrección propuestas por la Junta de Castilla y León.

3.3.3 Información complementaria presentada por el promotor en respuesta a los informes de la D.G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia.

A lo largo del procedimiento, el promotor del proyecto ha mantenido contactos periódicos con la D.G. de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo de la Xunta de Galicia. Este organismo, con fecha 17 de septiembre de 2007, emitió la resolución por la que se autorizó el proyecto de prospección arqueológica para la redacción del estudio de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía A-76.

Posteriormente, durante el trámite de información pública y consultas, la D.G. de Patrimonio Cultural emitió un informe desfavorable al proyecto debido a una serie de deficiencias, fundamentalmente relacionadas con errores en la denominación y localización de los elementos, la existencia de elementos no incorporados en el estudio,

civ: BOE-A-2013-8982

etc. El informe destacaba la necesidad de subsanar dichas deficiencias revisando los resultados del trabajo de campo para incorporar los elementos que no se tuvieron en cuenta, de realizar un estudio sobre las explotaciones mineras de la época romana con un técnico especialista, de adoptar cambios, ajustes y modificaciones de trazado en algunos de los tramos propuestos y de realizar, en la fase previa a la redacción del proyecto constructivo, una prospección arqueológica de la totalidad de la superficie de la alternativa estudiada y en una franja de 200 m a cada lado de la traza.

En respuesta a este informe desfavorable, el promotor elaboró una Adenda II, que adjuntó al expediente de información pública y que incluía una actualización del inventario patrimonial, un estudio específico de las explotaciones mineras de época romana en Quiroga y Villamartín de Valedoras, la descripción y valoración de nuevas variantes de trazado en las alternativas Montefurado 1 y Ourense 7 y la propuesta de medidas protectoras y correctoras.

Tras ser analizada por la D.G. de Patrimonio Cultural, la Adenda II obtuvo un informe desfavorable, de fecha 13 de enero de 2010, en el que se realizaban las siguientes consideraciones: Deben incorporarse en el EsIA las referencias a los elementos existentes a menos de 200 m de la alternativa Ourense 7. Es necesario adoptar modificaciones de trazado para evitar el impacto que se genera sobre determinados elementos y sus ámbitos de protección, y en particular, para la alternativa Montefurado 1 y para la alternativa Ourense 7, puesto que afecta directamente al perímetro de protección del Castro de A Croa de Santa Baia en A Peroxa. Las mismas medidas deberán adoptarse para la alternativa río Lor 2, que afecta a los Complejos Mineros de Quiroga (Lugo), y para la alternativa Villamartín 3, que afecta al complejo minero de Villamartín en los elementos O Castro/ Vila do Castro (O Barco de Valdeorras), As Chozas de Arriba (Quiroga) y A Mina de Pelles 2 pero, dado que se trata de elementos puntuales, podría aplazarse la realización de cambios de trazado a la fase de redacción del proyecto, aunque en ningún caso el proyecto debe afectar a los elementos ni a su ámbito de protección. Se considera acertada la propuesta de medidas protectoras y correctoras, a excepción de las referentes a las explotaciones mineras de época romana, puesto que propone que las obras programadas no afecten a la protección integral de los elementos arqueológicos, a excepción de los yacimientos de carácter minero de época romana. En este caso deberán tenerse en cuenta factores como las características de las explotaciones o su estado de conservación y también el tipo de obra a realizar (desdoblamiento o nuevo trazado). Deberá remitirse a la Consejería de Cultura y Turismo para su informe, un nuevo documento en el que se tengan en cuenta todas las consideraciones anteriores.

En respuesta a lo anterior, con fecha 19 de agosto de 2011, el promotor elaboró una Adenda III, en la que dio respuesta a cada uno de los aspectos comentados por la D.G. de Patrimonio Cultural en su escrito de 13 de enero de 2010 de la siguiente manera:

En fases posteriores del proyecto se incluirán todos los elementos situados a menos de 200 m de la traza definitiva, ajustada tras su estudio a una escala más apropiada.

En el tramo de Montefurado se propone una nueva alternativa, denominada Montefurado-solución 3, en la que se rebaja la rasante de la A-76, se aumenta la longitud de túnel y se aumenta la longitud en viaducto, con el fin de minimizar el impacto sobre las explotaciones mineras de Montefurado.

En el tramo Ourense 7, se desplaza la traza unos 80 m hacia el río Miño para evitar la afección al Castro de A Croa de Santas Baia (A Peroxa).

En el tramo Villamartín 3, se desplaza la traza unos 50 m hacia el sur para evitar la afección directa a los complejos mineros de Villamartín en Castro de Valdeorras.

No hay alternativa viable que elimine la afección a los complejos mineros de Quiroga. Para los elementos patrimoniales As Chozas de Arriba (Quiroga) y Mina de Peites (Ribas de Sil), convertidos en la actualidad en tierras de labor, no cabe la posibilidad de nuevas alternativas viables por la presencia de núcleos de población a ambos lados de la traza.

civ: BOE-A-2013-8982

Finalmente, la D.G. de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, con fecha 28 de octubre de 2011, emitió un informe favorable sobre la Adenda III, en el que señala que la solución 3 propuesta para Montefurado se considera la más aceptable entre las estudiadas, pero deben incorporarse soluciones constructivas para minimizar el impacto que se podría generar sobre la explotación Alvaredas de Abaixo/San Martiño incluida en el contorno de protección de la Mina Túnel de Montefurado. La solución constructiva que se adopte debe ser compatible y respetuosa con los valores culturales, naturales y paisajísticos. Para ello la D.G. de Patrimonio Cultural establece que el promotor deberá redactar la documentación técnica necesaria y dotar la obra de los recursos económicos suficientes para garantizar la consecución de los objetivos referidos, e impone una serie de condiciones y criterios que deben tenerse en cuenta en el proyecto constructivo y en la posterior ejecución de la obra (recogidas en el apartado 5 «Condiciones al proyecto» de la presente Resolución).

No obstante, indica que hay que tener en cuenta que el espacio de Montefurado está en trámites para ser declarado como bien de interés cultural, con la categoría de zona arqueológica, por lo que el informe sectorial de los futuros proyectos de ejecución y el resto de documentos de propuestas de actuaciones que afecten a este tramo podrían verse afectados por las condiciones que se deriven de su régimen jurídico y técnico de protección.

Por otra parte, no aprecia inconveniente en las soluciones propuestas para las alternativas Ourense 7, río Lor 2 y Villamartín 3 siempre y cuando se tengan en cuenta las medidas protectoras y correctoras establecidas en todos los informes previos.

Toda la documentación anterior fue remitida por el promotor a la D.G. de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural junto con la información complementaria, con fecha 13 de diciembre de 2011, para que se incorporara en el expediente. Posteriormente, mediante escrito de fecha 25 de abril de 2013 el promotor afirma que acepta y asume las condiciones establecidas por la D.G. de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. Una vez definidas las alternativas, éstas han sido caracterizadas y valoradas tanto desde un punto de vista económico, como desde los puntos de vista medioambiental, socioeconómico, de rentabilidad y de accesibilidad, con el fin de poder deducir desde todos estos puntos de vista, cual de las alternativas resulta ser la óptima.

Desde el punto de vista ambiental, el EsIA considera como variables ambientales para la comparación de alternativas aquellas que presentan un carácter discriminante por su especial valor ambiental en el amplio ámbito geográfico de estudio. Así, dentro del medio físico se han seleccionado las formas del relieve, la hidrología superficial, la hidrología subterránea y los suelos de alta capacidad productiva; dentro del medio biótico, las formaciones vegetales de interés y los hábitat faunísticos; dentro del medio perceptual, la incidencia paisajística; dentro de las figuras de protección, los espacios protegidos (incluida la Red Natura 2000) y los hábitat de interés comunitario; y dentro del medio sociocultural, los niveles sonoros, el planeamiento urbanístico, las áreas productivas y los enclaves de interés patrimonial.

Tras la aplicación del análisis se obtiene como resultado que las alternativas mejor valoradas ambientalmente son: Toral de los Vados 0, Biobra 2, Rubiana 0, Villamartín 2 y 3 (con una diferencia mínima), Montefurado 1, Río Soldón 0, Río Lor 4, Brollón 0, Monforte 1 y Ourense 6, 2 y 7 (con muy poca diferencia).

Sin embargo, en algunos casos existen parámetros difíciles de cuantificar en el análisis multicriterio, pero que por su peso pueden llegar a modificar la solución ambientalmente mejor valorada en el multicriterio. Es el caso del tramo Biobra, donde del análisis multicriterio se desprende que la alternativa ambientalmente mejor valorada es Biobra 2, pero tras analizar información ambiental de detalle proporcionada por las Administraciones competentes, se detectó la existencia en el entorno del emboquille del túnel de elementos florísticos y faunísticos de elevado valor y fragilidad, que hacían más recomendable seleccionar la alternativa Biobra-1 como la óptima desde el punto de vista ambiental.

cve: BOE-A-2013-8982

Desde el punto de vista económico y funcional, se han considerado como variables para la comparación de alternativas la rentabilidad, la valoración geológica y geotécnica (puntos de dificultad geotécnica, riesgos morfológicos y riesgos litológicos), la funcionalidad (accesos a poblaciones, tiempo de recorrido y conectividad con la red viaria existente) y el trazado y la seguridad (características de la planta, características del alzado y túneles).

Tras realizar un análisis multicriterio global, en el que se incluyen tanto las variables ambientales como las económico-funcionales, las alternativas elegidas en el estudio informativo para cada uno de los tramos son las siguientes: Toral de los Vados 0, Biobra 1, Rubiá 0, Villamartín 3, Montefurado 1, Río Soldón 0, Río Lor 2, Brollón 1, Monforte 1 y Ourense 7. La elección de las alternativas Río Lor 2 y Brollón 1, a pesar de no ser las mejor valoradas ambientalmente, responde a criterios de rentabilidad económica, funcionalidad, trazado y seguridad.

Finalmente, como resultado del proceso posterior a la información pública y previo a la declaración de impacto ambiental, desarrollado en el punto 3.3. de la presente Resolución, se han producido modificaciones en las alternativas de trazado seleccionadas para cada tramo, por lo que las alternativas finalmente seleccionadas son las siguientes: Toral de los Vados 0, Biobra 1 (Alternativa 2 mejorada), Rubiá 0, Villamartín 3, Montefurado-Solución 3, Río Soldón 0, Río Lor 2, Brollón 1, Monforte 1 y Ourense 9 (2+4).

En el tramo Ourense, con la finalidad de reducir al máximo los impactos ambientales garantizando la funcionalidad de la vía, se ha decidido por acuerdo entre el promotor y el órgano ambiental adoptar una alternativa mixta que se ha denominado Ourense 9, en la que se adopta la alternativa Ourense 2 hasta el p.k. 126+300 donde enlaza con la alternativa Ourense 4 justo antes del cruce con el río Miño y continúa por esta alternativa hasta el final del trazado en el p.k. 133+479.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

Se resumen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la realización de la alternativa seleccionada, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental para paliarlas. En el anexo I se recoge un cuadro sintético de relación entre los impactos y las medidas preventivas y correctoras propuestas.

A) Calidad del aire y ruido. Durante la fase de obras se generarán incrementos de partículas en suspensión y polvo atmosférico como consecuencia de los movimientos de tierras, el trasiego de maquinaria, la generación de préstamos y vertederos, etc. Estos efectos pueden ser especialmente conflictivos en las proximidades de los núcleos habitados y en los tramos de duplicación de la N-120. Durante la fase de explotación se producirá un aumento de la emisión de contaminantes atmosféricos y de ruido por el tráfico rodado.

Para minimizar las afecciones durante las obras se realizarán riegos periódicos sobre viales y zonas de trabajo con camiones cuba, se evitarán las labores que puedan disminuir la calidad del aire en el periodo estival, y se cubrirán los camiones que transporten tierras con lonas o mallas.

En relación con ruido producido por el tráfico en fase de explotación, el promotor asume la instalación de pantallas anti-ruido en aquellos puntos en que los niveles de ruido superen los límites establecidos por la legislación vigente. En el estudio de impacto ambiental se ha realizado una primera aproximación de las zonas más sensibles, contabilizando las viviendas comprendidas en la isófona para niveles Leq noche (55 dB) estimada para intensidades medias diarias de 6.000 vehículos, con un resultado total de 440 viviendas afectadas a lo largo de toda la traza. En el Anexo I se recogen los puntos en los que, a priori, se propone la instalación de pantallas acústicas.

B) Geología y geomorfología. El proyecto supondrá tanto en la fase de construcción como en la de explotación un cambio en las geoformas por las excavaciones, explanaciones y terraplenados. Considerando los movimientos de tierras proyectados, las mayores afecciones al relieve se producirán en las embocaduras de túneles, grandes

cve: BOE-A-2013-8982

terraplenes y desmontes. Como efectos inducidos de especial consideración destaca la generación de volúmenes de materiales sobrantes que irán a vertedero y la necesidad de préstamos, así como la necesidad de uso de voladuras variables según las alternativas.

Para paliar las afecciones sobre la geomorfología y el paisaje, se propone realizar una corrección geométrica de los taludes mediante el redondeo de las aristas en los desmontes que tengan una altura superior a 10 m, siempre que sea técnica y ambientalmente posible y la instalación de muros de contención en los taludes en terraplén de gran magnitud, para minimizar su ocupación en planta. Además, se proponen medidas genéricas para mejorar la integración de los movimientos de tierras (evitar un refino excesivo de la superficie, para favorecer la posterior colonización vegetal; evitar las formas verticales acanaladas paralelas producidas por los dientes de las palas de las máquinas excavadoras, que favorecen la formación de cárcavas; dejar formas irregulares, de morfología similar a las del estado natural en los desmontes excavados en roca; y tratar los desmontes excavados en roca, cuyo contraste de color tenga un impacto sobre el paisaje, con métodos de envejecimiento artificial de paredes rocosas).

Por otra parte, se controlará la gestión y la ubicación de las zonas de préstamos y vertederos, y se realizará una restauración morfológica posterior. En el tramo de autovía que discurre en el interior del Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra, el diseño de la restauración e integración paisajística de los vertederos se realizará en coordinación con la dirección del parque natural (tanto en Castilla y León, como en Galicia).

En el EslA se realiza una propuesta de 9 canteras, 5 graveras y 9 instalaciones de suministro para la procedencia de materiales y 39 localizaciones como posibles vertederos. Para la propuesta de vertederos se han realizado consultas a los responsables autonómicos, tanto de Castilla y León como de Galicia, se han localizado las zonas degradadas mediante foto aérea y se han inventariado las canteras en explotación y abandonadas a través de consulta cartográfica de los planos topográficos 1:25.000 del Instituto Geográfico Nacional.

C) Zonas de exclusión. En el EslA se definen las zonas de exclusión, en las que se prohibirá la localización de cualquier tipo de construcción temporal o permanente, vertederos, acopios de materiales, viario o instalaciones al servicio de las obras, a excepción de aquellos con carácter estrictamente puntual y momentáneo que resulten de inexcusable realización para la ejecución de las obras. En cualquier caso, esta ubicación quedará condicionada a la restitución íntegra e inmediata del espacio afectado a sus condiciones iniciales. Dentro de esta tipología se incluirán, al menos:

1. Los cauces fluviales y las zonas de escorrentía en las que se puede producir el arrastre de materiales a los cursos de agua y por tanto, alterar la calidad de éstos.
2. Formaciones vegetales de interés, como son las fragas, robledales, masas de encinares, alcornoques, castañares y la vegetación de ribera, entre otras.
3. Entornos singulares para la fauna.
4. Espacios sometidos a algún tipo de protección específica o de especial interés.
5. Elementos del patrimonio cultural. En particular, las áreas catalogadas como de interés arqueológico y arquitectónico.
6. Entorno de los núcleos urbanos.

D) Suelo. El proyecto, en todas sus fases producirá una degradación y pérdida de suelos que será reversible en las zonas afectadas por la fase de obras e irreversible en las zonas ocupadas directamente por la infraestructura.

Según los datos aportados en el presente estudio, las áreas con suelos de mayor capacidad productiva se corresponden con determinados tramos de vega, en el entorno de Toral de los Vados, planicies de A Rúa y O Barco de Valdeorras, entorno de Quiroga y San Clodio así como llanuras de las zonas llanas de Monforte y A Pobra de Brollón. En estas zonas de mayor valor edáfico, deberá llevarse a cabo el jalonamiento de la zona estricta de explanación del trazado, al objeto de limitar el tránsito de maquinaria y personal y minimizar así los efectos de la ocupación del suelo.

civ: BOE-A-2013-8982

Asimismo, y al objeto de minimizar la ocupación de suelo de forma irreversible y de facilitar los procesos de revegetación posteriores, se propone realizar un movimiento de tierras selectivo, en el que, en primer lugar y tras los procesos de desbroce y tala de la cubierta vegetal, se retiren los horizontes fértiles de suelo, estableciendo distintas profundidades de excavación según el tipo de terreno. Los suelos fértiles, así obtenidos se acopiarán convenientemente en diversos puntos a lo largo de la traza, en montones de altura no superior a 1,5-2 m y se utilizarán posteriormente, sobre las nuevas superficies, artificialmente generadas, para facilitar los procesos de colonización vegetal, como taludes, plataformas de enlaces, etc.

En determinadas zonas en las que existen actualmente procesos de erosión, este fenómeno puede verse incrementado con el desarrollo de las obras y la nueva configuración de los relieves generados (pérdida de cubierta vegetal, cambio en la pendiente del terreno, etc.). Para atenuar estos procesos erosivos, se han dispuesto los oportunos órganos de desagüe tanto longitudinal como transversal que minimizarán la escorrentía irregular sobre los taludes generados. Igualmente, se propone la implantación de una cubierta vegetal sobre estas nuevas superficies, compuesta por ejemplares arbóreos, arbustivos y mezclas de herbáceas que fijen el sustrato e integren paisajísticamente la obra. La definición, alcance y criterios a emplear en las técnicas de restauración, se detallan en puntos posteriores, debiendo completarse convenientemente en el desarrollo de las sucesivas fases de proyecto (proyecto de trazado y construcción).

Finalmente, se establecerá un plan de gestión de residuos, durante la fase de obra, con el objeto de evitar posibles vertidos que puedan contaminar el suelo.

E) Hidrología. Los principales impactos que pueden producirse sobre la hidrología derivan de la modificación de la red de drenaje superficial y de las condiciones hidráulicas de los cauces y del deterioro de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas, principalmente durante las obras, por el aumento de sólidos en suspensión arrastrados por las escorrentías, y por vertido de sustancias contaminantes provenientes de las obras, bien por vertido accidental o bien por gestión inadecuada de los materiales y residuos.

Al objeto de mantener el esquema de drenaje del ámbito de proyecto y el correcto funcionamiento hidráulico del mismo, en los puntos de cruce de los cursos de agua con la traza, se han diseñado obras de fábrica, dimensionadas según las pautas establecidas en la Norma de Carreteras, calculándose para desaguar caudales máximos esperados en periodos de retorno de 100 años. Durante la explotación de la carretera, se realizarán tareas de mantenimiento y conservación para garantizar el régimen de caudales para cada obra de drenaje, tanto en periodos normales como en avenidas. Al objeto de integrar estas obras en el entorno, y utilizar su localización, en algún caso, como posibles pasos de fauna, se tratarán convenientemente para garantizar su enmascaramiento siguiendo las recomendaciones que se establezcan en apartados siguientes. Adicionalmente, y con el fin de salvar los cauces de mayor entidad o accidentes topográficos importantes, se han proyectado una serie de viaductos. El diseño de los viaductos sobre cauces, se tendrá en cuenta la mínima afección al propio cauce y a la vegetación de ribera asociada, en especial en lo referente a la localización de los estribos y pilas.

Para minimizar los riesgos de deterioro de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas se han propuesto las siguientes medidas preventivas:

1. Elaboración y aplicación de un Plan de Calidad Medioambiental que incluya procedimientos de recepción, transporte, almacenamiento y acopio de materiales; medidas preventivas y de actuación para el manejo de la maquinaria, su mantenimiento y reparaciones, así como un Plan de Gestión de Residuos.
2. Inclusión de los cauces fluviales, las zonas de escorrentía y una banda de protección de 25 m en cada margen de los cauces en las zonas de exclusión.
3. Instalación de barreras de retención de sedimentos en las inmediaciones de los cauces permanentes interceptados y cercanos a la zona de actuación. En el EslA se han localizado los puntos en los que será necesaria su colocación (ver anexo I). El criterio general para la disposición de las barreras, es colocar una alineación en cada margen

civ: BOE-A-2013-8982

cuando el cauce es interceptado perpendicularmente y alineaciones paralelas al cauce en los tramos en los que el trazado pasa más cerca del río.

4. Impermeabilización de determinadas superficies de las zonas de instalaciones auxiliares donde, por el tipo de actividades que se desarrollen o de materiales que se puedan acopiar, pudieran producirse filtraciones al terreno.

5. Instalación de balsas temporales en las zonas de instalaciones auxiliares, donde se concentra el manejo de sustancias potencialmente contaminantes (hidrocarburos, aceites, grasas, etc.) diseñadas como balsas mixtas de retención/decantación. Su finalidad es interceptar aguas potencialmente contaminadas o vertidos incontrolados de sustancias tóxicas, antes de alcanzar un cauce, durante la fase de obras y su localización estará asociada a la selección definitiva del emplazamiento de la zona o zonas de instalaciones auxiliares de las obras. También se propone el diseño e instalación de balsas de retención, decantación y desengrasado permanentes conectadas al drenaje longitudinal, en las inmediaciones de los principales cauces, para prevenir posibles contaminaciones derivadas de accidentes durante la fase de explotación de la infraestructura.

6. Plan de gestión de residuos. Durante la fase de construcción se contará con un programa establecido para el tratamiento de los residuos procedentes de las obras, en especial de los generados en las instalaciones auxiliares durante las labores potencialmente más contaminantes, bien sean derivados de la actividad desarrollada en estas zonas o debido a posibles vertidos accidentales, ya sean sólidos o líquidos.

7. Tratamientos de restauración de las márgenes fluviales alteradas y zonas que rodean las pilas y estribos inmediatamente después de terminar las obras de construcción en el entorno de los cauces.

F) Vegetación. La afección sobre las formaciones vegetales tendrá lugar de forma directa e inmediata al inicio de la fase de construcción, con la acción de despeje y desbroce y de forma indirecta por el tránsito de vehículos y maquinaria pesada, movimiento de tierras, ambos relacionados con la emisión de polvo y contaminantes, construcción de nuevas pistas y caminos de acceso, ejecución de instalaciones auxiliares de obra y generación de préstamos y vertederos. Igualmente, las formaciones de ribera podrían verse afectadas por las actuaciones derivadas de la construcción de las diversas estructuras y obras de drenaje previstas.

Las formaciones que se han identificado como las más valiosas y sensibles al impacto son las formaciones de frondosas caducifolias (castañares y robledales), las formaciones de encinares y alcornocales, las formaciones mixtas de coníferas y frondosas, las formaciones de ribera y las formaciones de matorral (brezales y retamares). Las formaciones de matorral serán las más afectadas en superficie por el trazado.

Los tramos en los que se producen mayores afecciones sobre las formaciones vegetales de interés son Biobra y Ourense. En el tramo Biobra, que atraviesa la Sierra de la Encina de Lastra, se desarrollan bosques de encinas, castañares, matorrales y, en menor medida, pastizales. Además, destaca la presencia de un endemismo regional que crece en los roquedos de montaña, *Petrocoptis grandiflora*, catalogado como en peligro de extinción (EN) en el Catálogo Gallego de Especies Amenazadas (CGEA), así como de otras especies incluidas en el CGEA, como *Rhamnus pumila* sbsp. *Legionensis* (EN) y *Armeria rothmaleri*, *Campanula adsurgens* y *Leontodon farinosus* (todas vulnerables).

Sin embargo, cabe destacar que de los 10,26 km de longitud total de la alternativa, 3,10 km discurren en túnel y 2,49 km en viaducto, es decir, la mitad del trazado, lo que minimiza considerablemente la ocupación de formaciones vegetales de interés. Además, con las modificaciones introducidas tras la información pública en la alternativa seleccionada, se evita afectar a las zonas de mayor interés botánico del parque natural, aunque se prevé afectar a una zona de cortados calizos con vegetación rupícola de interés fuera de los límites del espacio protegido.

El tramo de Ourense coincide con un territorio en el que se han conservado gran parte de las formaciones vegetales de interés (frondosas, formaciones mixtas y matorrales), por lo que el impacto sobre la vegetación en este tramo se considera

cve: BOE-A-2013-8982

limitante. Es por este motivo por lo que se ha optado por cambiar la alternativa elegida en el estudio informativo por la alternativa 2 hasta el p.k. 126+300, donde enlaza con la alternativa 4 hasta el final del trazado. De todas las alternativas de Ourense, la alternativa 2 es la única que contempla como calzada de subida la actual N-120 sin rectificar y como calzada de bajada una de nueva construcción, igualmente por la margen izquierda del río Miño, por lo que en esta alternativa sólo se produce afección por la construcción de una calzada, lo que hace que sea la alternativa que menos afecciones genera sobre las formaciones vegetales de interés. Además, en esta alternativa de los 22,89 km totales del trazado, 2,7 km discurren en viaducto y 2,78 km discurren en túnel, lo que supone un 24% de la longitud total del tramo.

Como medidas preventivas a aplicar en todo el trazado para proteger las formaciones vegetales de mayor interés, el promotor afirma que durante los procesos constructivos y con carácter previo a las tareas de despeje y desbroce, se procederá, a jalonar la zona de ocupación estricta del trazado en las zonas adyacentes a dichas formaciones. Asimismo, recomienda el marcado mediante bandas plásticas o pinturas, de los ejemplares arbóreos que resulta preciso talar, manteniendo siempre como objetivo deseable, la preservación de cualquier pie en caso de duda. Respecto a las formaciones de ribera, en los cursos de agua de la zona de proyecto, se recomienda durante la fase de obras ajustar las operaciones al espacio estrictamente necesario para la implantación de los elementos de drenaje, evitando específicamente la disposición de materias residuales en sus márgenes.

Para prevenir las afecciones sobre las especies de flora amenazadas, se realizarán inventarios de detalle en relación, al menos, con las siguientes especies: *Rhamnus pumila* sbsp. *Legionensis*, *Armeria rothmaleri*, *Campanula adsurgens*, *Dianthus merinói*, *Leontodon farinosus* y *Petrocoptis grandiflora*. Del resultado de estos inventarios se desprenderán conclusiones y consideraciones a tener en cuenta en la redacción del proyecto constructivo, como señalización y protección de enclaves concretos. También se propone como medida adicional a aplicar en el tramo Biobra, la regeneración en terrenos públicos (propiedad de la Xunta), preferentemente dentro del parque natural de la Sierra de la Encina de Lastra, de la superficie equivalente afectada de áreas de matorrales característicos, integrados a base de tojo, brezo y formaciones mediterráneas.

Además, para evitar la degradación de las comunidades vegetales en las proximidades de las obras, se realizarán riegos periódicos de la plataforma.

G) Fauna. Las afecciones más importantes que pueden producirse sobre la fauna se derivan del despeje y desbroce de la vegetación, durante la fase de construcción, que implica pérdida de áreas de refugio y alimentación y ahuyento; de la pérdida de hábitats para la fauna por la ocupación permanente de la plataforma; y de la fragmentación del territorio por la generación de un efecto barrera que produce una limitación de desplazamientos, especialmente a los vertebrados terrestres. Con menor incidencia territorial, cabe citar a la creación de pistas y caminos de acceso, los movimientos de tierras, el tránsito de vehículos y maquinaria pesada, la generación de áreas de préstamo y vertedero o de instalaciones auxiliares, la construcción de estructuras y obras de drenaje y la producción de vertidos.

Para prevenir los impactos negativos sobre la fauna el promotor propone limitar la ocupación de los hábitats de interés faunístico mediante el jalonamiento temporal de la zona de obras. Del diagnóstico territorial se extrae que las zonas de mayor interés faunístico son las masas arbóreas de frondosas, el entorno de los cursos fluviales y las formaciones de matorral, así como los hábitats de interés comunitario. Además, se planificarán las voladuras y otras actividades de obra fuera de los periodos de cría y nidificación de las especies de fauna singulares. El promotor propone la prohibición de actividad de obra en áreas sensibles para la fauna en el periodo aproximado entre febrero y abril, lo que se detallará para cada tramo en el proyecto constructivo. Se llevará un control de los vertidos a los cauces superficiales, con el objeto de proteger la ictiofauna y aquellas especies asociadas a las riberas.

cve: BOE-A-2013-8982

La permeabilidad transversal del nuevo trazado se asegurará mediante el diseño de pasos de fauna específicos, el sobredimensionamiento y la adecuación de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de anfibios, reptiles, micro y meso-mamíferos y medianos vertebrados (adecuación de entradas y salidas, instalación de plantaciones directoras, plantaciones pantalla, soleras de piedra y resaltes longitudinales), la adecuación del sistema de drenaje longitudinal (creación de rampas de hormigón en masa ruleteado, de inclinación adecuada para permitir el acceso desde el fondo de la obra hasta la coronación) y la adecuación de los cerramientos para, además de ofrecer las funciones de seguridad, minimizar el riesgo de atropellos de fauna, con vallado cinético enterrado 25 cm y una altura total 2 m, y dispositivos de escape para la fauna simples y dobles, duplicando estas estructuras a ambos lados de la vía y con una densidad de 2 ud/km.

El promotor se compromete a tener acondicionado un elemento transversal cada 440 m. El diseño y ubicación de los pasos específicos de fauna se estudiará en los proyectos de construcción, para lo que se realizarán estudios detallados de movilidad y se analizarán dominios vitales, áreas principales de campo, rutas de desplazamientos más habituales, presencia de vaguadas que constituyan corredores naturales de fauna y separación de hábitats complementarios. En zonas de elevada densidad de grandes mamíferos (lobo, corzo, etc) y en ausencia de permeabilidad del trazado (por escaso número y longitud de túneles y viaductos), se establecerá un paso específico de fauna cada 10 km. Se prestará especial atención a las Directrices del Plan de Gestión del Lobo en Galicia que indica la necesidad de incluir pasos de fauna específicos para el lobo. Del mismo modo, cuando los desmontes superen los 20 m el promotor asume estudiar la construcción de túneles y falsos túneles, siempre que sea técnicamente viable.

Como medidas adicionales a aplicar en el tramo Biobra, el promotor ha propuesto aumentar la longitud del túnel bajo la Sierra de la Lastra hasta los 2.250 m; construir dos nuevos túneles artificiales, uno de 60 m de longitud entre el p.k. 14+960 y el p.k. 15+120 y otro de 120 m de longitud entre el p.k. 15+600 y el p.k. 15+750; reducir la afección a los valles fluviales que atraviesan el parque natural limitando la altura de los estribos de los viaductos a 10 m; mejorar la permeabilidad para la fauna mediante la sustitución de una obra de drenaje en el entorno del p.k 16+400 por un paso de fauna de 7x3,5 m y de 117 m de longitud, y limitar la ocupación del viaducto proyectado sobre el río Galir aumentando su longitud en unos 100 m.

Además propone para la fase de redacción del proyecto constructivo la realización de inventarios de detalle de las especies amenazadas de fauna (especialmente *Macromia splendens*, *Xerotriza bierzona*, *Austrapotamobius pallipes*, *Lucanus cervus*, *Cerambyx cerdo* y *Euphydryas aurinia*); la realización de un examen detallado de zonas con presencia de cortados con especies rupícolas nidificantes próximas (especialmente alimoche, águila real, águila culebrera, águila calzada, halcón peregrino, búho real, águila-azor perdicera, vencejo real y chova piquiroja), al objeto de considerar las necesarias limitaciones a las obras; y la identificación de las cuevas cársticas con presencia de quirópteros para minimizar las afecciones a las especies que las usen como zonas de refugio y/o reproducción.

H) Espacios naturales protegidos y hábitats de interés comunitario. El trazado de la autovía cruza varios espacios de la Red Natura 2000 (el LIC ES4130076 Riberas del Río Sil y afluentes, el LIC ES4130038 Sierra de la Encina de la Lastra, el LIC y ZEPA ES1130009 Serra da Enciña da Lastra, el LIC ES1120016 Río Cabe, el LIC ES1120001 Ancares-Courel y el LIC ES1120014 Canon do Sil), así como algunos espacios protegidos por la normativa autonómica (el Parque Natural Serra da Enciña da Lastra, provincia de Orense, la Zona de Especial Protección de los Valores Naturales (ZEPVN) 110074 Serra da Enciña da Lastra, la ZEPVN 110066 Río Cabe, la ZEPVN 110014 Os Ancares-Courel y la ZEPVN 110023 Canón do Sil).

Además, intercepta varios hábitats de interés comunitario dentro de lugares de la Red Natura, aunque la afección directa sobre ellos se restringe a pequeñas superficies de los siguientes hábitats: Matorrales arborescentes con *Juniperus spp.* (5211), Bosques de

cve: BOE-A-2013-8982

Castanea sativa (9260), Brezales secos europeos (4030), Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga (4090), Bosques aluviales de *Agnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (91E0*) y Robledales galaico portuguesas con *Quercus robur* y *Q. pyrenaica* (9230). También fuera de la Red Natura el trazado cruza varios hábitats de interés comunitario entre los que cabe destacar encinares de *Quercus ilex* y *Q. rotundifolia*, bosques aluviales de *Agnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*, matorrales arborescentes con *Juniperus spp.*, brezales secos europeos y brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

El informe técnico de afecciones a la Red Natura 2000, aportado por el promotor tras la información pública y en el que se analizan con detalle los impactos sobre los lugares de la Red Natura 2000 y sobre los hábitats y las especies de interés comunitario teniendo en cuenta el estado de conservación de los hábitats y las especies afectados y la superficie total y relativa afectada, concluye que las afecciones del proyecto sobre los lugares de la Red Natura 2000 no son apreciables y que la actuación no compromete la integridad de los lugares interceptados ni la coherencia global de la Red Natura 2000.

Para minimizar los impactos que pueden producirse sobre los espacios protegidos y la Red Natura 2000, el promotor ha propuesto una serie de medidas preventivas y correctoras, encaminadas a garantizar la conservación de todos estos espacios. En este sentido, todos los espacios protegidos y los hábitats de interés comunitario quedarán incluidos en las zonas de exclusión. Asimismo, deberán extremarse las precauciones durante todo el proceso constructivo en las áreas protegidas, procediéndose a su jalonado con el fin de delimitar la zona de ocupación estricta del trazado, impidiendo el acceso de personal, vehículos y maquinaria fuera de la zona acotada.

Para minimizar la afección sobre el Parque Natural Sierra da la Encina de Lastra, se ha modificado el trazado en el tramo Biobra, para reducir al máximo la superficie de parque interceptada. Adicionalmente, para compensar las afecciones residuales que el proyecto producirá sobre algunas formaciones vegetales mediterráneas en el espacio, el promotor se compromete a regenerar la superficie equivalente afectada de áreas de matorrales característicos, integrados a base de tojo, brezo y formaciones mediterráneas en terrenos públicos (propiedad de la Xunta), preferentemente dentro del parque natural.

Adicionalmente, se tendrá en cuenta la protección de los valores asociados a los hábitats naturales de la Directiva 92/43/CEE interceptados por los trazados.

Aunque del análisis de impactos se deriva que la ejecución del proyecto no afectará a los méritos específicos de conservación por los cuales los espacios afectados fueron incluidos en la Red Natura 2000, si se ha detectado que pueden producirse afecciones a estos enclaves. Por ello, el promotor incluye en el EsIA una propuesta de medidas complementarias orientadas por una parte a compensar la pérdida de hábitats y por otra, a asegurar el mantenimiento de especies vegetales y animales de interés comunitario, con especial atención a las especies prioritarias. Estas medidas serán desarrolladas en fases posteriores de proyecto de trazado y de construcción y consensuadas con las administraciones competentes.

Las actuaciones destinadas a compensar la pérdida de hábitats estarán encaminadas a la creación o regeneración de hábitats naturales, en superficies equivalentes a las afectadas que, con carácter general, podrían atender a las siguientes tipologías: Estudios de identificación de terrenos cuyas características ecológicas los hagan potencialmente regenerables, en especial los referentes a entornos de vegetación de ribera; Planes de restauración morfológica, edáfica y vegetal de zonas degradadas; Planes de instauración de vegetación natural en terrenos baldíos o de cultivos marginales, así como en áreas degradadas o nuevos vertederos en áreas colindantes al espacio; Planes de regeneración de cubiertas vegetales degradadas mediante limpiezas, labores selvícolas, aumento de la espesura mediante reforestación y/o introducción de especies de interés bajo cubiertas existentes; Estudio de potenciales zonas para ampliación del LIC y/o ZEPA en superficie cuantitativa y cualitativamente equivalente a la afectada.

Las actuaciones destinadas al mantenimiento de las especies de interés comunitario se englobarían en las siguientes tipologías: Creación de grupos de trabajo específicos para cada especie y zona, coordinados por un equipo director; realización de estudios

cve: BOE-A-2013-8982

específicos para cada especie y zona concretas (Censos de población, estudios de poblaciones reproductoras, radioseguimiento, localización de puntos de nidificación y/o refugio, estudios de zonas de distribución y de selección de hábitats para alimentación y cría, estudios de poblaciones de presas y/o predadores potenciales y estudios de movilidad terrestre); estudios de afecciones generadas por la puesta en servicio de la nueva infraestructura (pérdida de hábitats, efecto barrera para especies vertebradas, etc.). En función de los resultados que se obtengan en los estudios previos de diagnóstico, se redactará un plan de actuación para cada especie y zona afectada, con especial atención a los puntos o áreas críticas que la nueva infraestructura pueda suponer sobre las poblaciones o su movilidad en el territorio. Un caso especial de medida específica para zonas de interés de avifauna (caso de la ZEPA de la Sierra de la Encina de la Lastra) sería la adopción de medidas de minimización de electrocución y colisión en tendidos eléctricos dentro del espacio y su perímetro de protección (señalización, ejecución subterránea de determinadas líneas de transporte eléctrico).

El tipo de medidas complementarias concretas a adoptar, debe adaptarse a cada espacio y a cada especie. Con carácter general se proponen las siguientes medidas genéricas para cada espacio de la Red Natura 2000:

En el LIC Riberas del río Sil y afluentes, para compensar la pérdida de hábitats se propone realizar estudios del estado de las riberas del río Selmo y selección de posibles áreas de actuación o zonas degradadas para proceder a la mejora del hábitat; un plan de regeneración y restauración de riberas seleccionadas; y un plan de restauración y revegetación de posibles graveras abandonadas en zonas de dominio público hidráulico. Para el mantenimiento de las especies de interés comunitario presentes en el LIC se propone estudiar las poblaciones de nutria y desmán de los Pirineos en río Selmo y en el tramo del río Sil próximo a la desembocadura y la inventariación y estudio de poblaciones ictiológicas en el río Selmo, con tratamientos de electropesca.

En el LIC Sierra de la Encina de Lastra, para compensar la pérdida de hábitats se realizarán estudios del estado del LIC y de los hábitats presentes en el entorno de la zona afectada, y selección de posibles áreas de actuación; inventarios detallados de oquedades y cuevas dentro del LIC; restauración de zonas degradadas de encinar y áreas de pastizal; inventariado y estudio de distribución y áreas sensibles de especies florísticas rupícolas, con especial atención a poblaciones de *Petrocoptis grandiflora* y otros endemismos cársticos en roquedo; y plan de restauración y revegetación de otros hábitats de interés para especies de avifauna prioritarios en el LIC o especies faunísticas de interés comunitario. Para el mantenimiento de las especies de interés comunitario se propone realizar una determinación de áreas de interés para la protección de especies de flora de farallones calizos, en especial para las poblaciones de *Petrocoptis grandiflora*; un estudio de poblaciones de interés en los ríos del ámbito del LIC, tales como nutria, desmán de los Pirineos, así como especies ictiológicas de interés y poblaciones de cangrejo autóctono en el río Galir y tributarios; un estudio de poblaciones y nidificación de especies rupícolas en farallones calizos, con especial atención a poblaciones en peligro, vulnerables y casi amenazadas (halcón peregrino, milano real, aguilucho cenizo, águila real y alimoche); y un inventario y determinación de cuevas y cavidades artificiales con poblaciones de quirópteros de interés en coordinación con grupos de espeleología de Castilla y León y Galicia.

En el LIC Ancares-Courel, para la compensación de la pérdida de hábitats se plantea realizar estudios del estado de las riberas del río Lor y selección de zonas degradadas para proceder a la mejora del hábitat; estudio del estado y conservación de márgenes y riberas en el río Valmaior; ejecución de planes de regeneración y restauración de riberas y otros hábitats localizados como brezales y otros matorrales; planes de restauración morfológica, edáfica y vegetal de zonas degradadas; y plan de restauración y revegetación de posibles graveras abandonadas en zonas de dominio público hidráulico. Para el mantenimiento de las especies de interés comunitario se propone realizar estudios dirigidos a la determinación de poblaciones asociadas a medios fluviales (poblaciones de nutria, desmán de los Pirineos, y poblaciones ictiológicas de interés), aves de interés

civ: BOE-A-2013-8982

(aguilucho pálido, cenizo, halcón peregrino, águila culebrera y águila calzada, así como perdiz pardilla), así como a la determinación y distribución en el entorno de invertebrados de interés: *Elona quimperiana*, *Geomalacus maculosus*, *Euphydryas aurinia*, *Lucanus cervus*, *Cerambyx cerdo* y *Austropotamobius pallipes* (cangrejo de río).

En el LIC río Cabe, para la compensación de la pérdida de hábitats se plantea realizar estudios del estado del LIC, y del hábitat de ribera presente en el entorno de la zona afectada, y selección de posibles áreas de actuación para regeneración y mejora; plan de regeneración y restauración de riberas y sotos seleccionados; plan de restauración y revegetación de posibles graveras abandonadas en zonas de dominio público hidráulico. En cuanto a las especies, se propone mejorar el conocimiento de dos de las especies emblemáticas de este entorno: nutria y desmán de los Pirineos.

En el LIC Cañón del Sil, se proponen estudios del estado de las riberas del río Sil y selección de zonas degradadas para proceder a la mejora del hábitat; plan de regeneración y restauración de riberas y sotos seleccionados; y plan de mejora y restauración de robledales y castañares en laderas vertientes al río Sil.

Además se proponen con carácter genérico medidas de divulgación y formación. Las actuaciones a llevar a cabo en este sentido, abarcarán campañas informativas y cursos de formación de las siguientes temáticas: Campañas informativas y de educación ambiental sobre los distintos espacios afectados y sus hábitats y especies clave, para el público en general; prácticas agrícolas compatibles con la conservación, para agricultores, especialmente en el tramo del río Lor, así como en las riberas del río Selmo; campañas sobre biodiversidad y gestión forestal, para gestores y guardería forestal, empresas de aprovechamientos y trabajos forestales; gestión y aprovechamiento silvopastoral integral del bosque mediterráneo, para propietarios y técnicos, en general; gestión cinegética compatible con la conservación, para técnicos, cazadores, pescadores, etc.; divulgación de las medidas compensatorias adoptadas; y elaboración de trípticos divulgativos, instalación de carteles informativos, diseño de recorridos e itinerarios verdes, etc.

l) Paisaje. Desde el punto de vista del paisaje, y teniendo en cuenta las características geomorfológicas del territorio y la cobertura vegetal, la implantación de la actuación generará una incidencia paisajística en el entorno, por la introducción de patrones lineales rectilíneos, discordantes con las formas naturales del relieve, así como el contraste cromático y textural con el entorno. El despeje y el desbroce de la vegetación, el movimiento de tierras, la construcción de elementos auxiliares de obra y la ejecución de pistas y caminos de acceso a la obra, estructuras y obras de drenaje constituyen las acciones de proyecto de mayor incidencia durante la fase de construcción. Durante la fase de explotación, el impacto vendrá dado por la presencia de la propia infraestructura.

Para paliar el efecto negativo del proyecto sobre el paisaje, además de las medidas de carácter geométrico ya citadas en apartados anteriores (redondeo de aristas, consideración de muros, etc.), se llevará a cabo una restauración morfológica y vegetal de las superficies generadas por la obra tales como taludes, enlaces, obras de fábrica (pasos inferiores o superiores, obras de drenaje, etc.); y zonas degradadas por la obra (vertederos, préstamos, zonas de instalaciones auxiliares de obra, accesos temporales, etc.). También se realizará un tratamiento vegetal en ambas márgenes de los cursos de agua, en un tramo de 25 m aguas arriba y abajo del punto de cruce con el trazado.

Las técnicas empleadas para la restauración vegetal serán las que resulten más adecuadas en cada caso: hidrosiembra, plantación directa de árboles o arbustos, etc. Tanto sobre los taludes, como sobre los desmontes, se sembrará con especies herbáceas características del hábitat natural y se plantarán especies arbustivas y arbóreas como *Corylus avellana*, *Ilex aquifolium* o *Erica arborea*, *Quercus robur*, *Quercus pyrenaica* y *Quercus suber*. Las plantaciones arbustivas se integrarán en manchas o bosquetes de forma irregular, con una densidad de plantación de 10-15 ejemplares/10 m². Los ejemplares arbóreos se dispondrán en marcos de 2x2 m ó 3x3 m, en función de la especie y la ubicación. En aquellos taludes de desmonte difíciles de acondicionar, se aplicarán medidas como el empleo de mantas vegetales, malla metálica o geomallas tridimensionales, e hidrosiembras especiales.

civ: BOE-A-2013-8982

Las plantaciones propuestas para márgenes de cursos de agua serán tanto arbóreas como arbustivas, distribuidas a lo largo de cada orilla o zonas anexas formando grupos heterogéneos de distribución variable. Se considerarán las siguientes especies orientativas: *Alnus glutinosa* (aliso), *Salix atrocinerea* (salgueiro), *Fraxinus excelsior* (fresno), *Betula celtiberica* (abedul), *Populus alba* (álamo blanco) y *Populus nigra* (chopo). Para las especies arbustivas pueden plantarse una densidad de plantación de 15 Ud/10 m², siendo algunas de las especies propuestas para su empleo: *Hedera helix* (hiedra), *Corylus avellana* (avellano), *Sambucus nigra* (saúco), *Rosa sp.* (rosa silvestre), *Salix fragilis* (mimbrera) y *Cornus sanguinea* (cornejo).

El tratamiento de vertederos y zonas degradadas incluirá la retirada previa de la tierra vegetal de la zona de afección y acopio adecuado para su posterior reutilización en las tareas de restauración; la restauración morfológica de las superficies resultantes; el reextendido de tierra vegetal; la preparación del terreno, consistente en labores de descompactación y mullido del suelo; y el tratamiento vegetal.

Aquellos tramos de autovía que presenten un mayor impacto visual, serán integrados con plantaciones lineales de ocultación.

Para asegurar la conservación y mantenimiento de estas medidas de restauración vegetal se realizarán riegos de sostenimiento, mantenimiento de alcorques, escardas, resiembras y reposición de marras.

J) Patrimonio cultural. El trazado seleccionado intercepta numerosos elementos de interés arqueológico, arquitectónico y etnográfico.

Para asegurar la protección del patrimonio cultural se propone con carácter general realizar una prospección arqueológica superficial intensiva de toda la superficie que delimite el trazado finalmente seleccionado, en una banda de 200 m a cada lado de la traza desde el límite exterior de la misma, así como sobre el trazado seleccionado y sobre todos los elementos auxiliares (instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc.). En función de los resultados que arroje la prospección arqueológica previa, y siguiendo las prescripciones técnicas establecidas por la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio cultural de Galicia, y la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, se realizarán sondeos arqueológicos en aquellos yacimientos afectados donde se considere necesario. Además, se protegerán los distintos elementos que se vean afectados durante la fase de obras con cerramientos metálicos.

Como medidas específicas a adoptar en función de la tipología de elementos afectados se proponen las siguientes:

i) Arqueología: Las obras programadas no deberán afectar a la protección integral de todos los elementos de carácter arqueológico (castros, túmulos, asentamientos romanos no mineros) a excepción de los yacimientos de carácter minero de época romana, para los que esta precaución se aplicará en función de las características de la explotación, de su estado de conservación y del tipo de obra a ejecutar (deshablamiento o nuevo trazado). Como medida cautelar para los yacimientos no mineros se propone su localización en los planos de obra y en función de su distancia a la traza, balizamiento rígido o semirígido, seguimiento de obra intensivo en las inmediaciones y sondeos mecánicos y manuales. Respecto a los yacimientos de carácter minero se propone realizar durante la fase de elaboración de los proyectos de construcción una prospección arqueológica de detalle de las zonas afectadas que permita delimitar la extensión y los restos de la explotación aurífera y, durante la fase de replanteo, un estudio detallado de los restos de la explotación aurífera que aún se conserven mediante un levantamiento topográfico y una descripción de las estructuras existentes y sondeos geológicos y arqueológicos mecánicos o manuales que permitan completar la información de estos yacimientos.

ii) Arquitectura: Las obras programadas no deberán afectar a la protección integral de los edificios religiosos, los edificios civiles (pazos) y los puentes, maximizando la distancia entre ellos y las obras proyectadas. Se pueden aplicar medidas preventivas como el balizamiento rígido en el perímetro exterior del elemento, la elaboración de documentación gráfica exhaustiva del elemento y, para edificios religiosos, la realización de sondeos mecánicos o manuales del entorno más inmediato.

cve: BOE-A-2013-8982

iii) Etnografía: En todos los elementos etnográficos (hórreos, molinos hidráulicos, batanes, molinos de aceite, alpendres, etc.) las obras programadas deben evitar una afección directa y en caso de que dicha afección sea inevitable, se deberá proceder al traslado del elemento durante la fase de obras y con anterioridad al movimiento de tierras, de acuerdo con los criterios establecidos por la administración competente.

Igualmente, se plantea como medida genérica de protección durante las fases de replanteo, de la ejecución de obra (movimientos de tierras) y de la restitución de terrenos, el control y seguimiento arqueológico del trazado, a cargo de técnicos arqueólogos, con el objetivo de contrastar los datos cartográficos con la realidad en obra, además de comprobar y verificar las adecuaciones de trazado que decreta la DIA y el replanteo de las medidas a ejecutar. También se hará un control efectivo de las etapas de desbroce y/o desmonte de tierras, con la finalidad de detectar posibles nuevos impactos sobre elementos no incluidos en las fases anteriores o de aquellos pertenecientes a la arqueología no visible que puedan aparecer en esos momentos; el control y seguimiento de la ejecución de las medidas correctoras propuestas para la obra, tales como traslados de elementos, reposición de caminos, etc.; el control de la puesta en práctica de las medidas preventivas que se propongan en el Proyecto de Construcción (balizados, prospecciones intensivas en áreas concretas, etc.); el control sobre las zonas destinadas a préstamos, escombreras, áreas de instalaciones auxiliares, zonas de acopio de tierras, etc.; y el seguimiento arqueológico de las fases de reposición de terrenos.

Cualquier variación sobre las medidas protectoras y correctoras incluidas en el proyecto constructivo, así como los nuevos impactos y afecciones que sean detectadas a lo largo de la ejecución de los trabajos arqueológicos, serán recogidas en los informes de incidencias que el arqueólogo director de los trabajos remita a las Direcciones Generales de Patrimonio de la Xunta de Galicia y de la Junta de Castilla y León, que serán, en último caso, las que se encarguen de efectuar las modificaciones y adiciones que consideren oportunas.

K) Medio socioeconómico. El proyecto puede producir impactos sobre la calidad del hábitat humano, por molestias a las zonas habitadas durante las obras por la generación de polvo, ruidos y por la alteración del tráfico en determinadas zonas y, en la fase de explotación, por modificación del entorno y el aumento del ruido por el tráfico rodado. Igualmente, el trazado afectará a algunas áreas productivas, con especial impacto en las zonas de viñedos de la Ribera Sacra y de denominación de origen de Valedoras.

Para prevenir y corregir los impactos producidos por molestias durante las obras, se propone la estabilización de los viales y superficies auxiliares de obra mediante riegos, la optimización de la ubicación de instalaciones auxiliares, parques de maquinaria y zonas de préstamos y vertederos y el control de los accesos temporales de obra. Como medidas para corregir la pérdida de la propiedad del suelo y la disminución de las rentas, se plantea una compensación económica justa por las expropiaciones. En cuanto a la alteración de la permeabilidad territorial, se realizará una planificación espacial de las obras para garantizar la continuidad de todos los accesos y se garantiza la reposición de todos los servicios afectados una vez terminadas las obras.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El EslA incluye un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA), genérico, que deberá ser desarrollado en fases posteriores de proyecto y en el que se describen las operaciones que se llevarán a cabo para realizar la vigilancia y el seguimiento de los impactos y de la eficacia del conjunto de medidas protectoras y correctoras propuestas.

El PVA se dividirá en dos fases, de diferente duración: la primera fase se corresponderá con la construcción de las obras, y se extenderá desde la fecha del acta de comprobación del replanteo hasta la del acta de recepción y la segunda fase se extenderá desde la fecha del acta de recepción durante un período que ocupará, al menos, los tres primeros años de la fase de explotación de las obras.

El equipo encargado de llevar a cabo el PVA estará compuesto por el director ambiental de las obras que será un técnico superior especializado en medio ambiente, con probada

cve: BOE-A-2013-8982

experiencia en este tipo de trabajos, actuará como interlocutor continuo con la dirección de las obras para todos los temas contenidos en el PVA y será el responsable técnico del PVA; y por el equipo de técnicos especialistas, que realizarán la campaña de visitas periódicas durante toda la primera fase del PVA, asistiendo, de forma permanente o temporal, al director del PVA. Los técnicos especialistas necesarios serán: un especialista en arqueología, encargado de realizar el control y seguimiento de las posibles afecciones al patrimonio cultural; un especialista en ecosistemas naturales, dedicado al seguimiento de las variables bióticas; un especialista en restauración ambiental, destinado al control de la misma; y un especialista en acústica, encargado de las mediciones de ruido.

Con la periodicidad y contenido que el PVA indique, el equipo de vigilancia ambiental, remitirá los correspondientes informes a la dirección de las obras, quien se encargará de tramitarlo a la D.G. de Carreteras que, a su vez, acreditará su contenido y conclusiones.

El equipo de vigilancia ambiental, a la vista del plan de obra, establecerá el calendario de actuaciones mensualmente. En cualquier caso, el calendario de campañas contemplará al menos dos visitas a obra de forma semanal de los técnicos especialistas. En el primer año desde la fecha de la firma del acta de recepción deberán realizarse, al menos, cuatro visitas anuales, coincidiendo con los cambios estacionales y con la ejecución de las tareas de conservación y mantenimiento proyectadas. Durante los años siguientes se realizarán, al menos, dos visitas anuales.

El PVA prevé la presentación de 3 tipos de informes: informes ordinarios (se presentarán mensualmente durante toda la duración de las obras desde la fecha del acta de replanteo), informe previo al acta de recepción de las obras (informe final sobre las medidas realmente ejecutadas) e informes especiales (se presentarán con carácter urgente siempre que se detecte cualquier afección negativa no prevista que requiera una acción para evitarla o corregirla o cuando algún aspecto de las obras genere un impacto superior al previsto).

Para realizar el seguimiento y la vigilancia ambiental se llevarán a cabo una serie de controles y mediciones de los aspectos ambientales, cuyo resultado quedará registrado. Los principales controles que se realizarán en el marco del PVA, tanto en fase de obras como en fase de construcción, se resumen en la tabla 3.

Tabla 3: Principales controles a realizar en el marco del PVA

Aspecto ambiental	Control en fase de obras	Control en fase de explotación
Zonas de actividades auxiliares.	<ol style="list-style-type: none"> Controles semanales durante la fase de obra de: <ul style="list-style-type: none"> Cambios de aceite de maquinaria. Gestión de residuos de obra. Zonas de lavado de vehículos. Utilización de préstamos y vertederos según lo establecido en el proyecto de trazado. Si son necesarios nuevos emplazamientos deberán someterse a EIA. Disposición de materiales de obra sin interferir con méritos ambientales. 	
Calidad del aire.	<ol style="list-style-type: none"> Verificación diaria de la realización de riegos periódicos para evitar polvo en zonas sensibles. Control de los niveles acústicos de la maquinaria y vehículos de obra. Control estricto de las operaciones ruidosas de obra en las cercanías de zonas habitadas. 	<ol style="list-style-type: none"> Seguimiento de los niveles de ruido, mediante confirmación de la evolución del tráfico real y mediciones en campo, para confirmar los resultados del modelo de predicción fónica.
Suelos.	<ol style="list-style-type: none"> Control del decapaje. Control de la idoneidad de emplazamientos para el acopio de tierras. Control del adecuado mantenimiento de la tierra vegetal mediante toma de muestras y análisis en laboratorio. 	

cve: BOE-A-2013-8982

Aspecto ambiental	Control en fase de obras	Control en fase de explotación
Aguas.	<ol style="list-style-type: none"> Control del cumplimiento de medidas de prevención de las afecciones a los cursos de agua: <ul style="list-style-type: none"> Gestión de residuos y limitación de vertidos. Construcción y mantenimiento de balsas de retención/decantación. Instalación de barreras de retención de sedimentos. Mantenimiento de las obras de drenaje. Restauración de márgenes fluviales. Control de la calidad de las aguas mediante toma de muestras trimestrales y análisis en laboratorio. 	
Vegetación.	<ol style="list-style-type: none"> Control de los sistemas de jalonado de protección de las formaciones vegetales, previos al despeje y desbroce. Seguimiento durante la obra de las técnicas de restauración vegetal (siembras, hidrosiembras, plantaciones arbóreas y arbustivas, etc). 	<ol style="list-style-type: none"> Seguimiento de la evolución de la cubierta vegetal implantada, con informes trimestrales el primer año y semestrales los dos años siguientes. Durante el primer año se harán labores de conservación y mantenimiento de la cubierta vegetal implantada.
Fauna.	<ol style="list-style-type: none"> Control de los jalonamientos de protección en zonas de interés faunístico. Control de la correcta adecuación y sobredimensionamiento de las obras de drenaje transversal y longitudinal. Control de la colocación de los cerramientos. Control de la correcta colocación de los dispositivos de escape y vallados de anfibios. 	<ol style="list-style-type: none"> Seguimiento semestral del estado, funcionalidad y utilización por parte de la fauna de las estructuras de paso, de los vallados perimetrales y de los dispositivos de escape. Durante los tres primeros años, se elaborará un informe anual con los datos recogidos.
Espacios naturales protegidos y hábitat de interés comunitario.	<ol style="list-style-type: none"> Control de los jalonamientos de protección Control de las limitaciones de vertidos. Control de la colocación de barreras de sedimentos en cauces con hábitats de interés comunitario. Control de colocación de balsas de decantación en proximidades de cauces. Limitación de actividades de obra en áreas de interés faunístico. Control del riego de viales para protección de la vegetación de interés 	
Integración paisajística.		<ol style="list-style-type: none"> Control de las labores de integración ecológica y paisajística mediante control de: <ul style="list-style-type: none"> La delimitación de superficie a ocupar por las obras La recuperación del suelo y de su utilización para la restauración. Inspección quincenal de los movimientos de tierra y demás ámbitos de la revegetación. La selección de plantas y de los trabajos de preparación, traslado y trasplante. Control de las plantaciones mediante: <ul style="list-style-type: none"> Supervisión de la recepción y depósito de plantas. Control de preparación de hoyos para la plantación. Supervisión de ejecución de plantaciones. Medición de plantaciones en las unidades de actuación ejecutadas (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, etc). Control de las hidrosiembras mediante: <ul style="list-style-type: none"> Supervisión de las condiciones de los materiales Comprobación del proceso de ejecución.

cve: BOE-A-2013-8982

Aspecto ambiental	Control en fase de obras	Control en fase de explotación
Patrimonio cultural.	1. Control y seguimiento de los trabajos por técnicos arqueólogos durante: <ul style="list-style-type: none"> - El replanteo y estaquillado para comprobar los datos cartográficos. - El desbroce y desmonte de tierras para comprobar posibles nuevos impactos. - La ejecución de las medidas correctoras, tales como traslado de elementos, reposición de caminos históricos, etc. - La puesta en marcha de las medidas preventivas (balizados, prospecciones, etc.). 2. Seguimiento arqueológico de las fases de reposición de terrenos.	
Permeabilidad territorial.	1. Control del mantenimiento del nivel actual de permeabilidad territorial para el paso de vehículos y maquinaria agrícola hasta su completa reposición. 2. Verificación de la reposición de servicios y caminos afectados de forma permanente.	

5. Condiciones al proyecto

Una vez definido el proyecto definitivo y antes de su aprobación, la D.G. de Carreteras pondrá a disposición de la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y de la D.G. de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA un documento en el que se definen con detalle las medidas preventivas, correctoras y complementarias que se aplicarán para cumplir con lo dispuesto en la presente Resolución y el programa de vigilancia ambiental con todos los controles y medidas necesarios para garantizar la efectividad a largo plazo de las medidas adoptadas. En dicho documento se deberá justificar el cumplimiento de todas las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental y en la información complementaria y de todos los criterios y condiciones que se detallan a continuación. Si alguna de las condiciones no fuera técnicamente viable, este hecho deberá ser debidamente justificado.

Todas las medidas a las que hace referencia el párrafo anterior deben quedar definidas contractualmente en los proyectos de trazado y construcción, para lo que se incluirán en los correspondientes planos y cronogramas de obras; quedarán claramente integradas dentro del plan de obra al igual que el resto de las actuaciones; e irán presupuestadas de la misma manera que el resto de actuaciones del proyecto.

5.1 Adecuación ambiental del proyecto.

Enlaces: En el estudio informativo no se definen con detalle la mayoría de los enlaces, y dadas sus posibles afecciones ambientales en las ubicaciones previstas, se tendrán en cuenta en el proyecto de construcción los siguientes criterios para su diseño:

La ubicación definitiva de los enlaces que afecten a espacios protegidos o Red Natura 2000 o a algún hábitat de interés comunitario deberá tener la aprobación previa de la correspondiente Consejería de Medio Ambiente. De igual modo, los enlaces que puedan afectar a elementos del patrimonio cultural deberán contar con la aprobación de la Consejería de Cultura correspondiente.

En todos los enlaces que afecten a espacios naturales de interés se minimizará la superficie de ocupación necesaria y se evitarán las estructuras con más de dos niveles en alzado.

El enlace planteado al final del tramo Biobra, ubicado en la zona de uso restringido del Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra, deberá replantarse para trasladarlo fuera de los límites del parque natural y para evitar que se produzca cualquier afección adicional sobre los cortados calizos con flora rupícola de interés existentes fuera de los límites del parque natural y sobre el castro romano.

cve: BOE-A-2013-8982

Medianas y secciones tipo: En el tramo del río Lor que discurre dentro del LIC Ancares-Courel se limitará al máximo la ocupación del desdoblamiento de la N-120, minimizando el ancho de la mediana y la ocupación de arcenes.

Áreas de servicio: Las áreas de servicio, gasolineras o cualquier otra instalación análoga asociada a la autovía no se ubicarán dentro del ámbito de ningún espacio protegido, de ningún espacio de la Red Natura 2000, ni sobre hábitats de interés comunitario o zonas ecológicamente sensibles, tales como zonas húmedas o en las proximidades de cursos fluviales.

5.2 Protección contra el ruido. En el proyecto definitivo, se incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, así como con los dos Reales Decretos que la desarrollan. Igualmente, será de aplicación lo establecido en la Ley 5/2009, de 4 de junio, del Ruido de Castilla y León, así como en la normativa de los Ayuntamientos afectados por el proyecto. El estudio deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido, para el año previsto de puesta en servicio y para diversos años horizonte, dentro de la vida útil de la carretera. Se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (carreteras, calles, caminos, etc.). El estudio determinará asimismo la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, caballones de tierra u otras, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas medidas, en las zonas donde sean necesarias se proyectarán teniendo en cuenta su integración en el paisaje.

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

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

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, en todas sus facetas (aunque actualmente, según el estudio de impacto ambiental, la autovía no afecta a suelo con esta calificación), la D.G. 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, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbano en la actualidad.

5.3 Zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares. Los proyectos de trazado y construcción incluirán en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, así como las zonas de exclusión en las que quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra.

Préstamos: Como criterio general para la propuesta final de préstamos, se evitará su ubicación a menos de 200 m de los cursos de agua y a una distancia inferior a 300 m de zonas habitadas. La aportación de tierras de préstamos deberá proceder de emplazamientos autorizados por el organismo competente de la Junta de Castilla y León y de la Xunta de Galicia y con planes de restauración aprobados. Cualquier otra zona de préstamos requerirá una evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

Vertederos: El EslA incluye una propuesta inicial de 39 localizaciones para vertidos de materiales sobrantes, que coinciden con zonas degradadas y con canteras en explotación o abandonadas. El conjunto de vertederos propuestos cubre las necesidades de vertido de la obra. Sin embargo, el EslA indica que queda abierta la posibilidad de llevar a cabo vertidos de excedentes en terreno natural siempre y cuando se tengan en cuenta los

cve: BOE-A-2013-8982

criterios ambientales establecidos en el EsIA. En este sentido, se señala que cualquier vertido en otros lugares distintos de los seleccionados en el EsIA deberá contar con la aprobación de los órganos ambientales autonómicos y, en su caso, ser objeto de una evaluación ambiental de acuerdo con la normativa vigente.

La tierra vegetal sobrante deberá ser utilizada en tareas de restauración de taludes, isletas, enlaces, áreas de instalaciones, vertederos, canteras, áreas degradadas, etc.

En el vertedero localizado en la antigua mina Antonina, en el término municipal de Sobrado se adoptarán las medidas oportunas para evitar el deterioro de los yacimientos de interés mineralógico por los vertidos de áridos y se consensuarán con el Servicio Territorial de Medio Ambiente de León los puntos de vertido dentro de la mina abandonada.

Zonas de instalaciones auxiliares: En el EsIA se definen una serie de criterios prioritarios para la ubicación de estas zonas. En todo caso, las zonas de instalaciones auxiliares se ubicarán en zonas que vayan a ser afectadas por las obras (entre los ramales de los enlaces, áreas de servicio y de descanso, zonas de préstamos u otras); excepto aquellas que por su finalidad específica requieran ineludiblemente de otro emplazamiento. Todas las instalaciones auxiliares en las que se prevea la gestión de efluentes de obra, se dotarán de dispositivos para su gestión, configurados a base de decantadores dotados de sistemas automáticos de adición de floculantes, regulación de pH y absorción de aceites, grasas e hidrocarburos.

Zonas de exclusión de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra: En el EsIA se definen zonas de exclusión en las que se prohibirá la localización de cualquier tipo de instalación o actividad asociada a la obra y una serie de criterios prioritarios a tener en cuenta para definir las zonas de exclusión en fases posteriores. Sin perjuicio de lo establecido en los párrafos anteriores de esta condición, en el proyecto de construcción se incluirá una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares. Se considerarán criterios prioritarios para la definición de zonas de exclusión la presencia de espacios naturales protegidos, espacios de la Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario; de zonas boscosas o con vegetación arbórea; de márgenes de ríos y arroyos y de vegetación de ribera; de acuíferos vulnerables a la contaminación o áreas de recarga de acuíferos; de zonas de elevado valor ecológico y paisajístico; y la proximidad a núcleos urbanos (300 m) y a zonas de interés cultural.

5.4 Medidas de protección de la geología, la geomorfología y los suelos. Si durante la realización de las obras, particularmente de los túneles, aparecieran puntos de interés geológico, mineralógico y paleontológico, deberán ser estudiados para adoptar las medidas necesarias para su conservación, en coordinación con la consejería competente.

Se adoptarán las medidas que garanticen la estabilización, de forma adecuada, de los rellenos y suelos alterados, para evitar su erosión y el posible arrastre de materiales. Así mismo, se estabilizarán los taludes de forma inmediata para evitar que los procesos erosivos provoquen desprendimientos.

Se establecerán protocolos de recogida, almacenamiento y conservación de la tierra vegetal afectada por las obras, para garantizar su adecuada conservación.

Al finalizar las obras se realizará una descompactación de los suelos afectados por el paso de la maquinaria para prepararlos para su posterior restauración, en la que se incluirá una restitución del sistema edáfico y los horizontes del suelo.

5.5 Medidas de protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas. En los criterios de diseño de la autovía y en la ejecución de la obra será de aplicación la normativa vigente en materia de aguas, incluidas las normas del Plan Hidrológico Norte I, aprobado por el Real Decreto 1664/1998 de 24 de julio. En particular serán de aplicación la Norma 2.1.5.1.4.—Caudal máximo de avenida; la Norma 2.1.5.1.12.—Vías de comunicación; y la Norma 2.1.5.1.13.—Condiciones que deben cumplir las obras a construir en el dominio público hidráulico.

En el diseño de la infraestructura, se considerará la necesidad de evitar alteraciones sobre las redes de escorrentía, para no influir en los ecosistemas naturales situados aguas abajo de la infraestructura. Se dispondrán tantos pasos de agua como vaguadas

cve: BOE-A-2013-8982

tenga el terreno y se dimensionarán adecuadamente para evitar el efecto presa en épocas de máxima precipitación. Estas estructuras deben permitir el paso de fauna de pequeño tamaño (anfibios, reptiles y micromamíferos). Deberán, igualmente, respetarse las áreas vertientes a las vaguadas, sin que se produzcan incorporaciones de agua de cauces naturales o por recepción de aguas pluviales que causen sobreelevaciones significativas en la corriente receptora. Con carácter general, las pilas de los viaductos no podrán ocupar la zona de dominio público hidráulico ni la de servidumbre de los cauces presentes en la zona de actuación y se situarán a más de 5 m del borde del cauce (incluida la cimentación de las pilas). Estos cruces deberán presentar trazado perpendicular a la dirección del flujo, sin que su construcción pueda presentar alteraciones en el mismo.

Es prioritario que el cruce sobre los ríos Lor y Cabe, integrados en los LIC Ancares-Courel y río Cabe respectivamente, se realice mediante estructuras tipo viaducto, evitando la disposición de pilas en los cauces y la disposición de pilas y estribos en el ámbito de los LIC, y teniendo en cuenta la altura media del arbolado de ribera, su composición florística y su estado de conservación. Para proteger la vegetación que forma parte del ecosistema fluvial 91E0* (Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior*) se debe primar la colocación de estribos y pilas a más de 5 m a cada lado del cauce. Los pilares del viaducto que cruza el río Galir deben evitar tocar lo más mínimo el hábitat fluvial del río, por lo que se recomienda que el cruce se haga por la zona más estrecha que coincide con el puente de la actual carretera comarcal.

Se adoptarán las medidas que garanticen la estabilización de forma adecuada de los rellenos y suelos alterados, evitando su erosión y posible arrastre de materiales que se puedan incorporar a los cauces. Igualmente, se evitará depositar residuos o productos sólidos en zonas donde las escorrentías superficiales produzcan arrastres hacia los cursos fluviales que puedan dar lugar a contaminación de las aguas. Con carácter general quedará prohibido el vertido de cualquier sustancia a los cauces naturales y sus proximidades, salvo que cuente con la previa autorización administrativa. Se deberá fijar un área para el cambio de aceite y reportaje de la maquinaria de la obra, par lo que se colocará una base de lona impermeable. Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de las balsas de decantación se gestionarán conforme a la legislación vigente y se desmantelarán las balsas y resto de instalaciones auxiliares construidas.

Para la ejecución de cualquier obra o trabajo en la zona de policía de cauces se precisará autorización administrativa del organismo de cuenca. Esta autorización será independiente de cualquier otra que haya de ser otorgada por los distintos órganos de las Administraciones Públicas. 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.

El proyecto constructivo deberá detallar las medidas preventivas y los protocolos de seguimiento y control adecuados para evitar la incidencia de las obras sobre la calidad de las aguas y los ecosistemas fluviales. Deberá contarse también con un plan de emergencia para actuar en caso de vertidos accidentales. Esto deberá aplicarse con carácter general a todos los cruces con cauces fluviales y, de manera particularmente estricta a los cauces integrados en la Red Natura o que constituyan hábitats de interés comunitario y en los subsidiarios de cauces integrados en los LIC afectados por el trazado.

Durante la redacción de los proyectos de trazado y construcción, se elaborará un estudio hidrogeológico de detalle en el que se analizará la existencia de masas de aguas subterráneas en el ámbito del trazado y la posibilidad de que dichas masas sean interceptadas por la construcción de algún túnel. En caso de detectar que alguno de los túneles proyectados puede interceptar alguna masa de agua subterránea, deberá analizarse la repercusión que ello podría tener sobre la hidrología superficial y subterránea, sobre los niveles freáticos de la zona y sobre los pozos y abastecimientos de agua a poblaciones y se deberán proponer las adecuadas medidas para prevenir y minimizar dichos impactos. Los resultados del estudio y la propuesta de medidas deberán remitirse al órgano competente en materia de aguas en el ámbito territorial afectado.

cve: BOE-A-2013-8982

5.6 Medidas de protección de la vegetación, los espacios naturales protegidos, la Red Natura 2000 y los hábitats de interés comunitario.

En los proyectos de trazado y construcción de la infraestructura se incorporará un estudio, con base en trabajos de campo específicos, de la afección de los distintos tramos del trazado sobre los LIC, los hábitats de interés comunitario y las especies protegidas, y se propondrán las medidas protectoras, minimizadoras y correctoras oportunas, que tendrán carácter contractual y estarán debidamente presupuestadas y planificadas. De detectarse la existencia de especies incluidas en el Catálogo Español o en los Catálogo Regionales de Especies Amenazadas, quedará prohibida cualquier actuación que les afecte y se comunicará este hecho a la Consejería o al Servicio Provincial de Conservación de la Naturaleza correspondiente, para que se pronuncie sobre las medidas a adoptar, informando de ello al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Se adoptarán todas las medidas necesarias para minimizar la ocupación de zonas de vegetación de interés y de los hábitats de interés comunitario. Para ello, se realizará un estudio técnico detallado, como parte del proyecto de construcción, para determinar con precisión los límites de estas asociaciones vegetales; se realizará un jalonamiento estricto de la zona ocupada por hábitats y vegetación de interés y las labores de construcción y corta de vegetación se ajustarán a la estrictamente necesaria para la ejecución de la obra y con arreglo a las autorizaciones pertinentes; y la vegetación que deba eliminarse para la obra se eliminará mediante desbroce y no por arranque, para permitir el rebrote de cepa o raíz.

Todas las áreas que se vean deterioradas o alteradas por la obra (como caminos de acceso, zonas de instalaciones auxiliares, préstamos, vertederos, etc) serán objeto de una restauración posterior para devolver a la zona afectada a la situación previa al inicio de las obras.

Se extremarán las precauciones en el tramo Biobra, donde se incluirán las siguientes medidas en los proyectos de trazado y construcción, siempre que sean técnicamente viables:

- a) Se contemplará la adopción de medidas que permitan minimizar las afecciones tanto de la obra como de la propia infraestructura sobre las formaciones de encinas que coinciden con el hábitat de interés comunitario 9340 Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia tanto dentro como fuera de la Red Natura 2000.
- b) Se adoptarán las medidas necesarias para minimizar la afección a las zonas de cortados calizos con vegetación rupícola de interés, situadas fuera de los límites del Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra.
- c) Se estudiará la posibilidad de ampliar los túneles artificiales propuestos.
- d) Se procurará que los tramos a cielo abierto discurren en trinchera.
- e) Una vez realizados los estudios de detalle pertinentes, se decidirá, en coordinación con el órgano ambiental competente de la Xunta de Galicia, que medidas es necesario aplicar para salvar o minimizar la afección sobre el rodal de castaños que se encuentra a la salida del túnel previsto sobre la Sierra de la Encina de Lastra.

Todas las actuaciones que se desarrollen en el interior de espacios naturales protegidos o de zonas integradas en la Red Natura 2000, o que afecten a especies catalogadas precisarán autorización de la Consejería de Medio Ambiente correspondiente.

5.7 Medidas de protección de la fauna. En la fase de redacción del proyecto constructivo, se realizarán estudios detallados de movilidad de la fauna y se analizarán dominios vitales, áreas principales de campo, rutas de desplazamientos más habituales, presencia de vaguadas que constituyan corredores naturales de fauna y separación de hábitats complementarios. A partir de los resultados del estudio se elaborará una propuesta de diseño y ubicación de los pasos específicos de fauna, que contemple la colocación de pasos en todos aquellos puntos que funcionen como corredores ecológicos y que deberá remitirse a la D.G. de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural y a las Consejerías con competencias en medio ambiente de la Xunta de Galicia y de la Junta de Castilla y León.

cve: BOE-A-2013-8982

La propuesta de pasos de fauna presentada por el promotor se considera insuficiente, al existir una notable carencia de pasos específicos para la fauna, sobre todo para mamíferos y para otros grupos faunísticos con necesidades específicas, como los anfibios o los peces. Por ello, la ubicación y el diseño de los pasos de fauna, los dispositivos de escape y el vallado de la autovía que se realice en el proyecto constructivo deberán cumplir con los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, nº 1 del Ministerio de Medio Ambiente (2006). En todo caso, la instalación de portillas de escape para la fauna silvestre propuestas a lo largo del vallado de la autovía deberá complementarse con la instalación de rampas de escape. Las obras de drenaje transversal planteadas para el cruce de ríos y arroyos deben igualmente cumplir con las prescripciones antes mencionadas y adaptarse para el paso adecuado de peces y otros organismos acuáticos. Deberá prestarse especial atención al diseño de pasos adecuados para garantizar la permeabilidad de la infraestructura para especies amenazadas o sensibles, especialmente para el oso pardo, el lobo, el desmán de los pirineos y la nutria.

Se estudiará la viabilidad técnica de la construcción de túneles y falsos túneles en los casos en que los desmontes superen los 20 m de altura.

Se elaborará un calendario de obras que se incluirá en el proyecto de medidas preventivas y correctoras, en el que se prevea la realización de las actividades más molestas de obra fuera de los periodos sensibles de las especies de fauna presentes en el entorno de la infraestructura. Con carácter general no se realizarán despejes, desbroces, voladuras, cimentaciones y, en general, las actuaciones más ruidosas, en los entornos de los biotopos más sensibles para la fauna entre finales de marzo y finales de junio, periodo de nidificación y cría de la mayor parte de las especies. En todo caso, se establecerá en coordinación y de acuerdo con el organismo competente de la Junta de Castilla y León y de la Xunta de Galicia un calendario de obra más preciso según las zonas y las especies.

Previamente al comienzo de las obras, un equipo especializado realizará una inspección visual de toda la superficie afectada, incluyendo instalaciones auxiliares, zonas de préstamo y vertedero y caminos de acceso, con objeto de detectar la presencia de ejemplares de especies de fauna protegidas con dificultad de movimiento (nidadas, camadas o puestas) que puedan ser afectadas por las obras. En caso de detectarse su presencia deberá diseñarse un plan de actuación en coordinación con la autoridad competente de la Xunta de Galicia y de la Junta de Castilla y León.

Para evitar molestias a la fauna, se evitará realizar actividades de obra entre las 22 y las 8 horas, horario de actividad de las especies más sensibles, especialmente de mamíferos, en las zonas a las que se ha hecho referencia anteriormente. De la misma forma, se limitará, en ellas el uso de iluminación artificial que pueda causar molestias, en las mismas horas de reposo.

En los viaductos de la actual N-120 sobre el río Brubia y el arroyo del Mareo, se incorporarán al proyecto medidas para garantizar la mínima afección a las colonias de quirópteros allí instaladas y se recomienda aplicar medidas adicionales que permitan incrementar sus áreas de refugio.

En el tramo Biobra que corresponde con el viaducto del p.k. 11+569 y con los desmontes previstos a su inicio y finalización, se deberán adoptar medidas preventivas y correctoras adicionales para minimizar los efectos de los ruidos sobre las aves rupícolas, en particular sobre el águila real y el halcón peregrino, tanto en fase de construcción como en la de explotación. Entre otras medidas, se estudiará la posibilidad de utilizar un firme adecuado, reducir la velocidad de circulación en es tramo, construir falsos túneles o instalar barreras acústicas.

5.8 Medidas complementarias para compensar los impactos sobre la vegetación, la fauna, los espacios protegidos y los hábitats naturales.

En los proyectos de trazado y de construcción se incluirá, un proyecto de medidas complementarias, en el que se desarrolle la propuesta presentada en el ESI/A y se definan

cve: BOE-A-2013-8982

de manera detallada, presupuestada y con carácter contractual las medidas a aplicar en cada tramo para compensar la los impactos producidos sobre la vegetación, la fauna, los espacios protegidos y los hábitats naturales por la construcción de la infraestructura. Estas medidas deberán ser consensuadas con las administraciones autonómicas competentes, deberán remitirse a la Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural del MAGRAMA antes del inicio de las obras, e incluirán al menos, los siguientes tipos de medidas propuestas por el promotor:

- a) La creación o regeneración de hábitats naturales, en superficies equivalentes a las afectadas por el proyecto. Se prestará especial atención a la regeneración de las formaciones de matorral de Juniperus y brezales, las formaciones de encinares y alcornoques y los castañares y robledales.
- b) Estudios de identificación de terrenos cuyas características ecológicas los hagan potencialmente regenerables, en especial los referentes a entornos de vegetación de ribera.
- c) Planes de restauración morfológica, edáfica y vegetal de zonas degradadas.
- d) Planes de instauración de vegetación natural en terrenos baldíos o de cultivos marginales, así como en áreas degradadas o nuevos vertederos en áreas colindantes al espacio.
- e) Planes de regeneración de cubiertas vegetales degradadas mediante limpiezas, labores selvícolas, aumento de la espesura mediante reforestación y/o introducción de especies de interés bajo cubiertas existentes.
- f) Estudio de potenciales zonas para ampliación del LIC y/o ZEPA en superficie cuantitativa y cualitativamente equivalente a la afectada.
- g) Realización de estudios específicos para cada especie y zona concretas (Censos de población, estudios de poblaciones reproductoras, radioseguimiento, localización de puntos de nidificación y/o refugio, estudios de zonas de distribución y de selección de hábitats para alimentación y cría, estudios de poblaciones de presas y/o depredadores potenciales y estudios de movilidad terrestre).
- h) Estudios de afecciones generadas por la puesta en servicio de la nueva infraestructura (pérdida de hábitats, efecto barrera para especies vertebradas, etc.). En función de los resultados que se obtengan en los estudios previos de diagnóstico, se redactará un plan de actuación para cada especie y zona afectada, con especial atención a los puntos o áreas críticas que la nueva infraestructura pueda suponer sobre las poblaciones o su movilidad en el territorio.
- i) En zonas de interés de avifauna (caso de la ZEPA de la Sierra de la Encina de la Lastra) se estudiará la posibilidad de adoptar medidas de minimización de electrocución y colisión en tendidos eléctricos dentro del espacio y su perímetro de protección (señalización, ejecución subterránea de determinadas líneas de transporte eléctrico).

5.9 Protección del paisaje. Se deberá realizar un estudio específico de a la incidencia del proyecto sobre el paisaje que incluya las oportunas medidas minimizadoras y correctoras, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 7/2008, de 7 de julio, de protección del paisaje de Galicia.

El proyecto constructivo incorporará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que desarrolle lo esbozado en el estudio de impacto ambiental e incorpore las conclusiones del estudio paisajístico mencionado en el párrafo anterior, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de obras. Dicho proyecto considerará todos los elementos de la actuación (estructuras, parque de maquinaria, caminos de acceso, desmontes, terraplenes, zonas de préstamo, vertederos y cualquier otra instalación temporal), disminuyendo el impacto visual y paisajístico de la infraestructura, para lo que las zonas afectadas se recuperarán con especies autóctonas para que recuperen las condiciones previas al inicio de las obras. Se realizará un seguimiento de la eficacia de las medidas adoptadas.

cve: BOE-A-2013-8982

Durante la ejecución de las labores de restauración de la cubierta vegetal de todas las estructuras y unidades de obra, se adoptarán todas las medidas necesarias para evitar la aparición y el asentamiento de especies vegetales alóctonas.

5.10 Protección del patrimonio cultural. En fase de redacción del proyecto de trazado, se realizará una prospección arqueológica de la traza seleccionada y de los 200 m adyacentes medidos desde el límite exterior del ámbito de ocupación. Dado el elevado número de explotaciones mineras de época romana existentes en la zona, el equipo técnico de los trabajos contará con un especialista en la materia y llevará a cabo un estudio específico sobre el tema, realizará un levantamiento topográfico, una descripción de las estructuras y sondeos geológicos y arqueológicos. En función de los resultados de dichos trabajos se estudiará la necesidad de establecer las medidas preventivas y correctoras oportunas, incluidas las modificaciones de trazado. En las fases de replanteo, ejecución de las obras y restitución de terrenos, también se llevará a cabo un control y seguimiento arqueológico.

Todas las actuaciones arqueológicas necesarias serán llevadas a cabo por técnicos arqueólogos, de acuerdo con un proyecto presentado por el promotor de la obra que deberá ser autorizado por el organismo competente en materia de patrimonio cultural.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 32, de la Ley 8/1995, de 30 de octubre, de Patrimonio Cultural de Galicia, y el artículo 57, de la Ley 12/2002, de 11 de julio, de Patrimonio Cultural de Castilla y León, el Proyecto Constructivo definitivo deberá ser remitido a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, y a la Dirección General de Patrimonio Cultural de Castilla y León, para su informe. Dicho proyecto deberá incorporar el estudio de evaluación del impacto sobre el patrimonio cultural, con la propuesta de las medidas protectoras y correctoras.

En la solución 3 propuesta para el tramo de Montefurado, se incorporarán soluciones constructivas para minimizar el impacto que se podría generar sobre la explotación Alvaredas de Abaixo/San Martiño incluida en el contorno de protección de la Mina Túnel de Montefurado. La solución constructiva que se adopte en este tramo será compatible y respetuosa con los valores culturales, naturales y paisajísticos. Para cumplir este objetivo se redactará la documentación técnica necesaria, se dotará a la obra de los recursos económicos suficientes y en el proyecto de construcción se seguirán los siguientes criterios:

La estructura de la plataforma, sus apoyos y cualquier otra obra relacionada con la construcción de la autovía debe diseñarse para que se adecue a la imagen y el carácter de los valores paisajísticos del espacio natural y del territorio histórico, buscando su integración y ocultación para que su presencia pase lo más desapercibida posible.

Los apoyos y obras a realizar no afectarán a ninguno de los depósitos o huellas de la explotación minera romana ni al resto de los elementos pertenecientes al patrimonio cultural.

Se adaptará lo máximo posible la traza de la autovía a la forma natural del terreno, para lo que se considerarán soluciones como la construcción de viaductos singulares diseñados específicamente para este tramo, la construcción de túneles o el decalaje de las plataformas en dos calzadas en los tramos en los que resulte imprescindible hacer el recorrido a media ladera.

Las instalaciones auxiliares a la obra se situarán fuera de esta área y no se podrá instalar en ella ningún depósito ni actuación auxiliar que de forma definitiva altere la topografía, la imagen o el carácter del paisaje en esta zona.

La documentación correspondiente al diseño de la autovía en este tramo se enviará a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia a los efectos de la realización del informe sectorial.

En el tramo de Villamartín, se deberán buscar soluciones de trazado que minimicen la afección al núcleo de Castro (GA-018) debido al gran desmonte que se origina en la ladera meridional sobre la que se asienta el núcleo. Se deberá igualmente diseñar el enlace que da acceso a este núcleo y a Barco de Valedoras, de manera que no incida en la ladera de Castro.

cve: BOE-A-2013-8982

El viaducto del p.k. 29+680 deberá diseñarse de manera que sus pilas no afecten a los elementos existentes bajo su traza, ni a sus estructuras y elementos anexos (GA-19 Muiño de Nemesio, GA-20- Muiño dos Carpinteiros y GA-21 Muiño do Pistolo).

En el tramo río Soldón 0, en el enlace de acceso a Vilaster y Bendilló, se evitará la afectación a los elementos patrimoniales Capela de San Xoán y Muiño de aceite de Bendilló, por lo que deberán contarse con sus perímetros de protección.

De forma particular se cartografiará la Vía Nova reponiéndola a su estado original tras las obras en aquellos puntos donde sea intersectada por la autovía A-76.

El establecimiento minero de la época romana de nueva identificación Las Barreiras deberá ser cartografiado con más detalle para evitar su afectación con el trazado definitivo, debiendo instalarse durante las obras un cerramiento metálico de protección.

En aquellos casos en que el trazado de la N120 coincide con elementos de interés (GA-057 Capela de San Antonio de Soldon, GA-076 Casa da Marquesa, GA-082 Igrexa Parroquial de Bascós, GA-088 Batán de Túríz y GA-089 Ponta de Sâa) el desdoblamiento de la N-120 se realizará, siempre que sea viable ambiental y técnicamente, por la cara opuesta a la que se encuentren los elementos patrimoniales y mantendrá las rasantes actuales para no causar movimientos de tierras (terraplenes o desmontes) y que la alteración de su contorno sea mínima.

Todos los elementos patrimoniales figurarán en los planos de obra, de forma que los elementos y su perímetro de protección se señalicen de forma previa a la ejecución de la autovía.

5.11 Otras medidas. En los tramos de la autovía que se separan de la N-120 para construir calzadas de nuevo trazado, se estudiará la posibilidad de eliminar la calzada abandonada y se procederá a la restauración de todos los tramos que se queden en desuso. Los tramos de la N-120 en que la eliminación y restauración de la calzada no sea posible por la necesidad de que sigan en funcionamiento se tendrán que adecuar para mejorar su permeabilidad, mediante la adaptación de obras de drenaje como pasos de fauna o mediante el establecimiento de pasos específicos de fauna, siguiendo los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2010).

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso, en el Manual de Empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y Puentes (PG-3).

5.12 Especificaciones para el seguimiento ambiental. El Programa de Vigilancia Ambiental presentado en el estudio de impacto ambiental es genérico y deberá ser desarrollado y completado en fases posteriores del proyecto. En este sentido el PVA deberá asegurar que se realice un seguimiento de todos aquellos elementos del medio para los que se han identificado impactos y que se tomen las medidas adecuadas en caso de que se produzcan impactos no previstos. Para ello se considera necesario incluir, además de los propuestos por el promotor, los siguientes controles, que se aplicarán tanto en fase de construcción como en fase de explotación:

1. Seguimiento de la estabilidad de laderas y taludes.
2. Vigilancia y control de los procesos erosivos.

civ: BOE-A-2013-8982

3. Seguimiento de las obras de drenaje y canalización y de su afectación sobre la naturalidad de la red de drenaje.

4. Control de la calidad de las aguas subterráneas, de los flujos de agua y de los niveles freáticos durante la construcción de los túneles.

5. Vigilancia de la protección de las comunidades de especies de flora protegida y seguimiento de su estado de conservación.

6. Control del cumplimiento del calendario de obras adaptado a los ciclos biológicos y control de la efectividad de las medidas adoptadas para reducir el ruido en las zonas identificadas como sensibles para la fauna.

7. Control de la eliminación directa de individuos de especies de fauna durante el desarrollo de las obras.

8. Control de la adopción de medidas correctoras específicas para minimizar la afectación a quirópteros en las colonias del entorno del río Brubiá y el arroyo del Mareo.

9. Seguimiento y control de la efectividad de las medidas destinadas a evitar el impacto de la infraestructura sobre la fauna. En este sentido se deberán seguir los criterios establecidos en el documento Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

10. Vigilancia del mantenimiento de la permeabilidad territorial y de la reposición de los servicios afectados.

11. Seguimiento de los niveles acústicos del tráfico rodado y de la efectividad de las protecciones acústicas, durante la fase de explotación.

12. Control arqueológico durante las obras por técnicos especializados.

13. Control de las labores de restauración de todos los elementos del medio afectados por la obra y seguimiento de su efectividad durante la fase de explotación.

14. Seguimiento de la ejecución y la efectividad de las medidas complementarias propuestas por el promotor para compensar los impactos del proyecto sobre la flora y la fauna y recopilación de resultados.

De los informes propuestos por el promotor, como parte del PVA, deberán ser remitidos a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente el informe inicial, el final, y los especiales.

Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el «BOE» en el que se publica la DIA.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del estudio informativo Autovía A-76 Ponferrada-Ourense, León, Lugo y Ourense, términos municipales de Ponferrada (León) y otros (Galicia), al concluirse que siempre y cuando se autorice en la alternativa: Toral de los Vados 0, Biobra 1 (Alternativa 2 mejorada), Rubiá 0, Villamartín 3, Montefurado-Solución 3, Río Soldón 0, Río Lor 2, Brollón 1, Monforte 1 y Ourense 9 (2+4), y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, no producirá impactos adversos significativos.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 24 de julio de 2013.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.

civ: BOE-A-2013-8982

ANEXO I
Cuadro sintético de relación entre los impactos y las medidas preventivas y correctoras

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Geología y geomorfología	Alteraciones en el relieve por movimientos de tierras	Redondeo de aristas y taludes	Cabeceira de los taludes en desmonte proximidades p.k. 4+000 (Penedelo y Parateila del Río) y PK 7+500, 7+800 - 9+400, p.k. 18+600 - 18+800, p.k. 34+200 - 34+600, 37+200 - 37+500, 38+500 - 38+900, 39+100 - 39+500, los puntos 45+150 a 45+230 (MD), 46+950 a 47+340 (MD) y 48+500 a 50+160 (MI), en la margen derecha del trazado en el tramo Río Saldón y proximidades de PK 54+300 - 54+600, 57+000 - 57+200, PK 62+200 - 62+500, 65+060 - 65+440, 73+200 - 73+800, PP.KK. 80+680 - 81+020, 81+130 - 81+220, 81+400 - 81+750 y 85+460 - 85+690, PK 95+820 - 95+950, PK 113+800 - 114+250, 115+100 - 115+550, 115+750 - 115+950, 117+050 - 117+250, 117+450 - 117+900, 118+450 - 118+450, 119+000 - 119+150, 119+350 - 119+500, 120+700 - 121+300, 121+550 - 122+200, 123+500 - 124+100, 124+200 - 124+700, 124+800 - 125+150, 125+500 - 126+300, 127+500 - 128+200, 129+500 - 130+000.
	Consideración de muros	Minimización de afecciones en proximidades a poblaciones y en las proximidades de cauces de interés (esitibos)	
Alteración del relieve por préstamos y vertederos	Control de la ubicación y explotación de zonas de préstamo.	<ul style="list-style-type: none"> • Todas las zonas de préstamo contarán con los permisos ambientales pertinentes. • Se utilizarán preferentemente canteras abandonadas y canteras en explotación que cuenten con planes de restauración aprobados. Se excluye el LIC "Os Ancarres-O Courtel". • La restauración morfológica se realizará en todas las zonas de vertedero que se generen. • En el tramo de Orense se realizará una integración paisajística en laderas y una minimización de la afección a formaciones vegetales de interés en laderas. 	
Pérdida de suelo fértil	Control estricto de las superficies de ocupación.	Se realizará un jalonamiento en las zonas de mayor valor agrícola correspondientes con los viñedos entre los p.k. 0+000 a 2+700, las Vegas del río Selmo y el arroyo de Val de Enxertos, las zonas de viñedos en los p.k. 21+000 a 26+500, las vegas del río Sil en los puntos 47+350 a 47+680 y 51+100 a 51+300, y al sur de Nocedo, en las vegas del río Lor, desde el p.k. 89+120 hasta el final del tramo Brolón, en el área regable de Val de Lemos y en Coles y el entronco de A. Casanova, San Lourenzo, Stuteirifios y Vilanova.	
Ectoflora	Gestión de la tierra vegetal	La tierra vegetal se extraerá de la zona de ocupación de la plataforma en todo el trazado. Se extenderá en los taludes, así como en las zonas de vertedero, zonas de instalaciones y parques de maquinaria u otras áreas degradadas a restaurar.	
Contaminación del suelo	Plan de gestión de residuos	Se aplicará en toda la obra y, en especial en los parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares de obra.	
Procesos erosivos.	Revegetación	Se aplicará en taludes en terraplén; taludes en desmonte, no rocosos y de pendiente igual o inferior a 45°, embocaduras de túneles, zonas de enlace, parques de maquinaria y zonas de instalaciones auxiliares tras su desmantelamiento al término de las obras y zonas de vertedero.	

ver: BOE-A-2013-8682

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Afección a la red de drenaje superficial.	Dimensionamiento adecuado de obras de drenaje en cauces y vaguadas.	En todos los cursos de agua afectados por el trazado. En los cursos de agua de mayor entidad y los accidentes topográficos importantes, se han proyectado viaductos, en cuyo diseño se buscará la mínima afección al cauce y a la vegetación de ribera. En el tramo Biobra se limitará la altura de los estribos de los viaductos a 10 m para reducir la afección a los valles fluviales que atraviesan el parque natural. También se minimizará la ocupación del viaducto sobre el río Galir aumentando su longitud unos 100 m sobre la propuesta inicial.	
Alteración de la calidad de las aguas por sólidos en suspensión.	Control de ubicación de zonas de acopio, préstamo y/o vertedero, de instalaciones auxiliares de obra y parques de maquinaria. Control de accesos temporales a las obras.	<ul style="list-style-type: none"> • Todos los cauces fluviales, las zonas de escorrentía y una banda de protección de 25 m en cada margen se considerarán zonas de exclusión para la ubicación de todo tipo de instalación auxiliar de obra, de préstamos, vertederos, etc. 	
Alteración de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas por vertidos de contaminantes.	Barreras de retención de sedimentos. Jalonamientos provisionales.	Arroyo de Valtuilles (PK 0+600), río Burbia (PK 3+600) y arroyo del Marco (PK 5+400), cruce con el río Selmo (9+800), vega del arroyo de Val de Enxertos (PK 11+900), vaguadas menores drenantes al río Galir en el tramo 16+000 a 17+500, cruce con río Galir (PK 18+900) y río Ciguñeo (23+400), cruce con los ríos Farelos (P.K. 32+300) y Leira (P.K. 34+000), cruces con el río Sil, cruces con el río Saldón, río de San Pedro, río da Ventosa y tramos de duplicación de la N-120 próximos al río Lor, arroyo el Regueiro (P.K. 88+715) y reguero de Valporqueiro (P.K. 81+300), cruce con regueros da Penela, da Rubina, do Fontao, Carballal y río Neiras y cruces con el río Miño.	
Destrucción de la vegetación de ribera.	Control de ubicación de instalaciones auxiliares. Balsas temporales de decantación. Plan de gestión de residuos. Recuperación de la cubierta vegetal.	<ul style="list-style-type: none"> • En todas las zonas de cruces con ríos. • Se considerarán zonas de exclusión para la ubicación de instalaciones y parques de maquinaria todos los cursos de agua y una banda de protección de 25 m en cada margen, así como las zonas más vulnerables desde el punto de vista hidrogeológico. • En el río Burbia, el río Selmo, el arroyo Val de Enxertos, los ríos Galir, Ciguñeo, los ríos Mariñán, Farelos y Leira, los ríos Sil, Saldón, Lor y da Ventosa, el arroyo el Regueiro y en el reguero de Valporqueiro, el río Neiras y en el río Miño, así como y en las zonas auxiliares de obra. • En toda la obra. 	

ver: BOE-A-2013-8682

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
	Eliminación de las formaciones vegetales de interés natural.	Zonas de exclusión en áreas colindantes al trazado para la ubicación de instalaciones auxiliares de obra y zonas de préstamo y/o vertedero.	Áreas de frondosas de interés, formaciones mixtas de coníferas y frondosas, encinares de porte arbustivo y brezales a lo largo de todo el trazado. Especialmente: formaciones de ribera del río Burbia, formaciones de frondosas en el tramo Biobra y riberas de los ríos Selmo y Val de Envernos, formaciones de ribera de los ríos Galir y Ciguelo, matorrales de interés florístico al inicio del trazado (18+600 – 19+200); vegetación de ribera en los ríos Farellos y Leira y otros cauces menores; zonas de cultivos de interés vitivinícola entre O Barco de Valdeorras, O Córrego y Villamartin, formaciones de ribera de los ríos Sil, Soldón y Lor y otros cauces menores; zonas de cultivos de interés vitivinícola (Ribera Sacra), al sur de San Clodio; bosque mixto de frondosas con coníferas entre los pp.kk. 86+100 a 86+700, matorrales de brezal y vestigia entre los puntos 81+900 a 82+450, 85+300 y de forma intermitente desde el punto 88+700 al final, vegetación de ribera en el río Neiras, zonas de áreas productivas regables en Val Lemos; área de frondosas en el entorno del cruce del arroyo de Penela y de matorral en el Monte Pando y Monte de Piñeira; vegetación de ribera en los ríos Sil y Miño y otros cauces menores de los alrededores; zonas de cultivos de interés vitivinícola en las proximidades de Os Peares; margen izquierda del Miño y concello de Coles.
Vegetación		Regeneración de superficie equivalente de matorral característico afectado por el proyecto. Inventarios de detalle de especies de flora amenazadas.	En terrenos público propiedad de la Xunta de Galicia, preferentemente dentro de los límites del Parque Natural de la Sierra de la Encina de Lastra.
		Jalonamientos metálicos de protección.	A lo largo de todo el trazado en los lugares en haya probabilidad de encontrar especies vegetales amenazadas o endémicas y en particular, <i>Rhamnus purula sbsp. Legionensis</i> , <i>Armeria rathmaleri</i> , <i>Campanula adsurgens</i> , <i>Dianthus meirinoi</i> , <i>Leontodon lanosus</i> y <i>Petrocoptis grandiflora</i> . En todas las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como en los caminos de acceso a las obras. También en el cruce con el río Selmo, en el LIC Riberas del Sil y afluentes y en vaduzo sobre Val de Envernos (11+600–12+500), coincidente con el LIC Sierra de la Encina de Lastra, en el Parque Natural Sierra de Encina de Lastra (14+800–17+800), en el tramo inicial de Rubá dentro del P. Natural Sierra Encina de Lastra; tramo entre 56+700 y 57+200.
Degradación de comunidades vegetales en las proximidades	Regos periódicos		En la plataforma, en las zonas de cultivos de viñedos de interés del inicio del tramo de Toral, en las zonas de veiga del Selmo y Val de Envernos, en las zonas de cultivos de viñedos colindantes a la N-120, en el tramo de cultivos de viñedo entre O Barco de Valdeorras y el río Leira; en las zonas próximas a San Martinillo de Alviareos y el poblado de Ibeduro; en las zonas de cultivos colindantes a la N-120 del tramo Río Soldón; al sur de San Clodio y en la vega del río Sil al sur de Noedo, así como vegas del Lor, en tramos de cultivos vitivinícolas y en las inmediaciones de O Barro Novo, A Solveira, O Mato y Piñeira y en la vega de los ríos Sil y Miño.

ver: BOE-A-2013-8882

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
	Ocupación de suelos en áreas de interés faunístico y destrucción de hábitats.	Cerramientos metálicos. Jalonamiento plástico de protección. Zonas de exclusión.	Entorno de cruce con el río Burbia en el Cúa, entorno de cruce con los ríos Selmo y arroyo Val de Envernos; tramo inicial de Rubia, próximo al río Galir, por interés de poblaciones de icliolaua y poblaciones autóctonas de cangrejo; minimización de afectaciones en el tramo desde el río Leira (34+000) hasta el entorno de Regueiro da Rúa (38+400); minimización de afectaciones en las zonas de frondosas del tramo río Lor y en las riberas del Sil y del Lor; minimización de afectaciones desde el Monte de Piñeira hasta el río Neiras; y minimización de afectaciones en las zonas de frondosas del tramo Orensé, especialmente en la margen izquierda del río Miño, antes de su cruce.
Fauna	Molestias a la fauna por las obras. Efecto barrera.	Inventarios de detalle de las especies amenazadas de fauna. Programación de despiece, desbroce y voladuras, fuera de períodos de cría y nidificación. Examen detallado de zonas más sensibles para la fauna amenazada, para planificar las limitaciones necesarias a las obras. Adecuación de obras de drenaje y pasos. Pasos específicos de fauna.	En zonas con presencia de especies amenazadas de fauna, especialmente <i>Macromia splendens</i> , <i>Xerotricta bierzona</i> , <i>Austroripidabius pallipes</i> , <i>Lucanus cervus</i> , <i>Cerambyx cerdo</i> y <i>Euphydryas aurinia</i> . En áreas de interés faunístico. Especial atención al tramo de los pp.kk. 11+500 a 12+650 (molestias por afectación a especies nidificantes en cortados calizos) y en proximidades río Galir (alecciones a poblaciones de cangrejo autóctono). Zonas de cortados con especies rupícolas nidificantes próximas (alimoché, águila real, águila culebrera, águila calzada, halcón peregrino, búho real, águila-azor perdicera, vencejo real y chova piquitoja). Cuevas cársticas con presencia de quirópteros que las usen como zonas de refugio y/o reproducción. Adecuación de obras de drenaje en los caños de 1.800 mm proyectados en los pp.kk.: 1+600, 2+250, 4+875, 7+100, 14+950, 19+200, 19+700, 26+380, 33+300, 34+760, 41+850, 43+350, 51+320, 55+335, 56+700, 58+780, 59+220, 62+050, 63+450, 64+840, 68+600, 82+750, 86+950, 90+900, 93+425, 96+800, 104+500, 110+780, 111+500, 113+500, 124+700, 125+750, 126+350, 128+250 (eje 72) y 130+850 (eje 72). Además se aplicará en las siguientes ODT: p.k. 2+200, en paso inferior: P.K. 23+440, marco 4x3.5; p.k. 25+380, marco 3x2.5; p.k. 26+000, marco 2.5x2; p.k. 51+740, marco 3x2.5; p.k. 57+300, marco de 4x3.5; p.k. 71+040, marco de 2.5x2; p.k. 88+250, marco de 4x3.5; p.k. 89+050, marco de 4x2.5; p.k. 90+780, marco de 4x2.5; p.k. 92+570, marco de 3x2; p.k. 94+350, marco de 3x2.5; p.k. 94+880, marco de 4x3; p.k. 101+900, marco de 4x3.5; p.k. 105+800, marco de 6x3.5; p.k. 108+500, marco de 2.5x2; p.k. 130+050, marco de 3x2.5 (eje 72).
	Riesgo de atropello	Vallado de cerramiento de tipo cinéptico y disposición de dispositivos de escape.	En el proyecto constructivo se hará un estudio detallado de movilidad para decidir la ubicación final de pasos de fauna. Entorno al p.k. 16+400 se instalará un paso de fauna de 7x3.5 m y de 117 m de longitud. Se adecuarán los pasos superiores en los pp.kk. 8+400 y 9+180, mediante la instalación de pantallas opacas de madera tratada, que impidan la visibilidad desde y hacia el interior del paso y en los pp.kk. 73+600 y 83+480. En zonas de elevada densidad de grandes mamíferos y en ausencia de permeabilidad del trazado, se establecerá como mínimo un paso específico de fauna cada 10 km. También se adecuarán los estribos de los viaductos proyectados sobre todos los cursos de agua.

ver: BOE-A-2013-8882

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Espacios de interés natural y protegidos	Afección a enclaves de interés natural	Minimización de afecciones mediante: <ul style="list-style-type: none"> • Cerramientos metálicos. • Islamientos plásticos. • Cebollones de tierra vegetal. 	Con carácter general en las zonas de cruce con hábitats naturales de interés y prioritarios y especialmente en los siguientes puntos: LIC río Sil y afluentes (río Selmo), en el tramo de LIC Sierra Encina de Lastra y en el Parque Natural Sierra de la Encina de Lastra, en las zonas de cruce con hábitats de interés natural entre O Castro y A Puebla, en el área de cruce con el LIC Os Ancares-Courel, en las zonas de cruce con hábitats de interés natural en Monte Pando y Monte Piñeira y en el área de cruce con el LIC Cañones de Sil (120+180-128+880) y en el cruce del río Sil.
	Alteración del modelado.	Zonas de exclusión para instalaciones auxiliares, préstamos y/o vertedero.	Todos los espacios con alguna protección específica o especial interés y en particular: ZEPA y LIC ES1130009 "Sierra da Encida da Lastra", y los LIC ES4130076, "Riberas del río Sil y afluentes", ES4130038 "Sierra de la Encina de la Lastra", ES1120001 "Ancares-Courel", ES1120016 "Río Cabe" y ES1120014 "Cañón del Sil".
		Medidas genéricas de diseño de los elementos de la obra.	Todo el trazado y en especial en los tramos de afección a Red Natura 2000 y en la vertiente orensana del Parque Natural de la Sierra de Encina de Lastra.
Paisaje	Intrusión visual.	Integración paisajística de taludes, obras de fábrica, préstamos y vertederos, así como zonas ocupadas por las instalaciones auxiliares de obra.	Revegetación en taludes en terraplén, taludes en desmontes no rocosos, y de pendiente igual o inferior a 45°, zonas de enlace, parques de maquinaria y zonas de instalaciones tras su desmantelamiento al término de las obras, obras de fábrica, zonas de préstamo y/o vertedero u otras zonas degradadas por las obras. Emboquilles de túneles, estribos y sombras de viaductos.
Patrimonio cultural	Destrucción o afección a valores arqueológicos e histórico-artísticos.	Prospección arqueológica superficial intensiva.	Plantaciones lineales de ocultación para minimizar la intrusión visual de desmontes de grandes desarrollos, en tramo pp.kk. 3+800 – 4+200, en proximidades de Frieira entre los pp.kk. 9+500 y 10+500, en tramo Villamartin, en pp.kk. 45+150 a 45+290 (MD), 46+950 a 47+340 (MD) y 48+500 a 50+160 (MI) y en el entorno de la localidad de O Saldón (margen izquierda)
			En todo el trazado en una banda de 200 metros a cada lado del eje, además de áreas de préstamo, vertedero, zonas de instalaciones auxiliares y demás superficie de ocupación temporal o permanente.

cve: BOE-A-2013-8682

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Aspectos socio-económicos y territoriales	Generación de ruidos.	Cerramientos metálicos de protección durante las obras.	Se letrará especial cuidado con los siguientes elementos: interceptados por el trazado o próximos pp.kk. 1+500 – 1+800 (LE-01 Santa Olalla), pp.kk. 2+500 – 3+100 (LE-02 Carrua de la Rata), pp.kk. 6+700 – 7+600 (LE-05 La Mezquita), 3+450 (LE-03 Pilastra de Puente Romano, MD), 5+150 (LE-04 Ermita de San Roque), pp.kk. 7+900 – 8+300 (LE-06 Las Barreiras), 13+250 (Mamoa do Fío das Aicas, GA-001), 8+350 – 8+550 (LE-07 Las Barcas), 12+300 – 12+500 (Cuevas o Pálas), pp.kk. 18+950 – 19+050 (GA-003 Yac. Romano As Portas) y elementos próximos: 20+100 MI (GA-004 pl. Parr. Sta Cruz), 25+400 – 25+500 MD (GA-012, Ponte Requeiral), 27+200 – 27+400 MI (GA-013, A Telleira), PPKK 28+000 (GA-014, Camiño das Guilpelleiras) 29+000 (GA-015, GA-016, GA-017 y GA-018 Elementos en O Castro), 29+850 (GA-019 Muíño do Nemeio y GA-020 Muíño dos Carpinheiros), 31+800 (GA-026 Yac. Romano O Covallón), 32+000 – 32+200 (GA-031 Yac. Romano O Carril), 32+400 – 33+500 (GA-035, Yac. Romano As Barreiras/A Cova/O Bañal), 47+000 (GA-043, Alvaradas de Abaixo), 48+000 (GA-045 Mina de Vilanuíde), 49+000 (GA-049 Explotaciones mineras de Montefurado) y 51+000 (GA-051 Mina de Pelejes 2), PPKK 52+900 – 53+550 (GA-052 Explotación minera romana de Fiquereiro 2), 58+200 (GA-057 Capela de San Antonio de Saldón), 59+800 – 59+950 (GA-058 Explotación minera romana de Sequeiros), 60+500 – 60+600 (GA-059 Mina Romana Lacerias), 65+400 – 65+700 (GA-064 Explot. Minera Romana San Clodio, 1), 65+800 – 66+000 (GA-065 Mina Romana de Gorgomelo), 66+700 – 67+100 (GA-066 Mina Romana de Aldriz), 68+500 – 68+800 (GA-067 Mina Romana de Santa Andrea), 70+300 – 70+800 (GA-070 Mina romana de Valelle), 71+300 – 71+400 (GA-071 Mina romana de Esmorelle), 72+150 – 72+300 (GA-074 Mina Romana de A Carballeira), 72+400 – 72+800 (GA-075, Mina Romana de A Labrada), 72+530 (GA-076, Casa de Marqueses), el elemento GA-080 "Mina de A Frieira", en el PK 82+800, 90+300 (GA-082, Iglesia Parroquial de San Martinho de Bascos), y 95+900 (GA-083, Gullade 1).
		Sondeos arqueológicos	Se realizarán en aquellos yacimientos afectados donde se considere necesario, a la vista de las conclusiones obtenidas en los trabajos de prospección arqueológica intensiva. Especial Atención al tramo 32+400 – 33+500 (GA-035, Yac. Romano As Barreiras/A Cova/O Bañal), a los tramos con minas romanas auríferas
		Excavaciones arqueológicas	Necesarias en los casos de afecciones directas, donde se pueda producir la destrucción de un yacimiento.
		Seguimiento y vigilancia de las obras	Todo el trazado en la zona de ocupación, en especial en yacimientos auríferos.

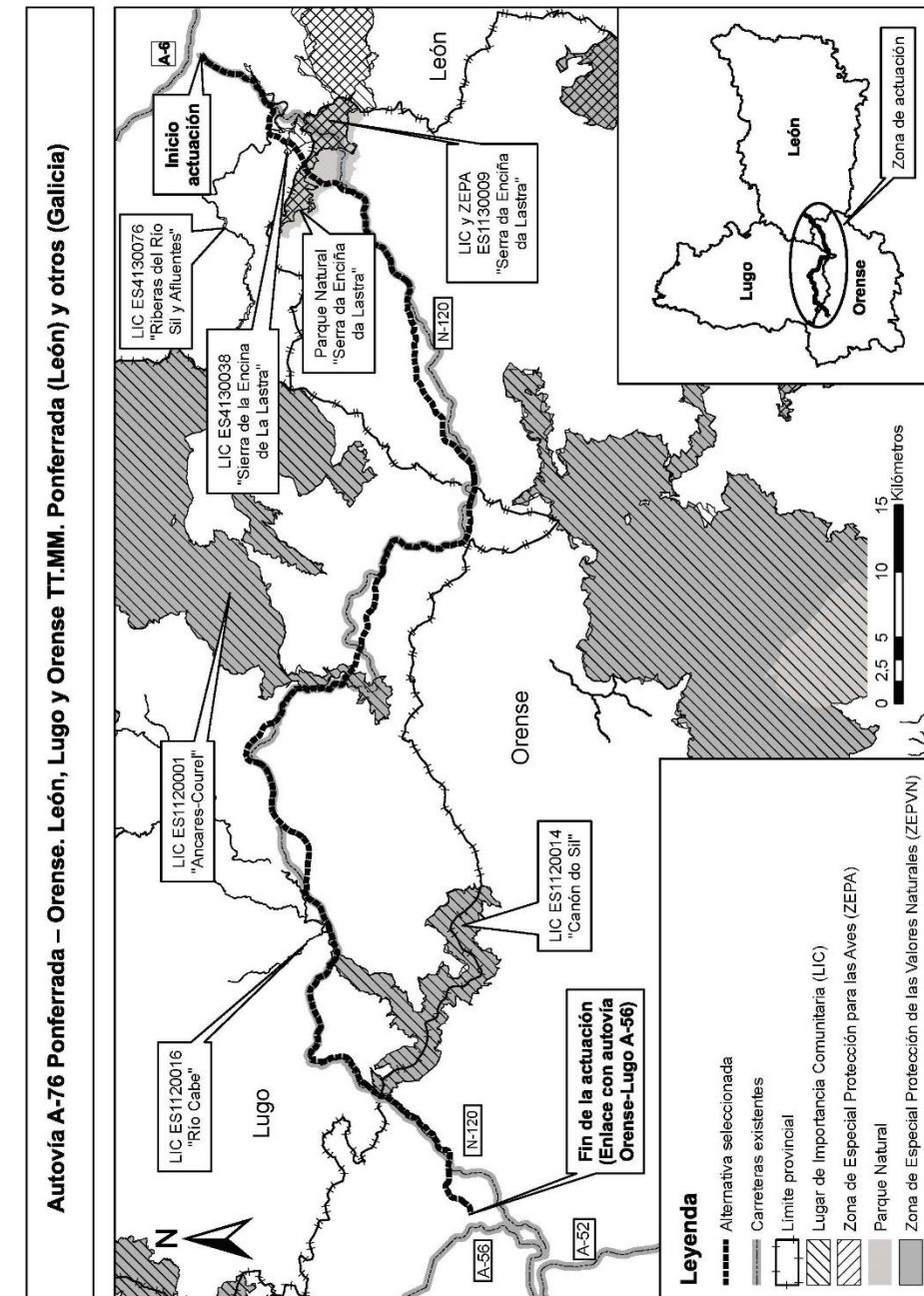
cve: BOE-A-2013-8682

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Aspectos socio-económicos y territoriales	Alteración	Optimización de la ubicación de instalaciones auxiliares. Dispositivos reductores: pantallas anti-ruido	Las instalaciones auxiliares no se ubicarán en el entorno de las zonas habitadas. A priori se pondrán pantallas anti-ruido en los siguientes pp.k.k.: 2+625 (M.Izq); 2 viviendas aisladas, 3+100 (MI); Agrupación de edificaciones; 3+380 (M.Dcha); Vivienda aislada, 3+750-3+950 (MI); Agrupación de edificaciones de Parada del Río, 4+700 (MI); 2 viviendas, 4+820 (MD); Una vivienda, 6+580-6+720 (MI); Agrupación de edificaciones de Requejo; 6+650-7+000 (MI); Agrupación de edificaciones de Requejo, 9+770 Margen Izquierda; Agrupación de viviendas, 9+820-10+100 Margen Derecha; Agrupación de viviendas, 19+750-20+200 Margen Izquierda; Agrupación de viviendas de La Vega, 20+680 Margen Izquierda; Vivienda aislada, 25+200-25+500 Margen Izquierda; Agrupación de viviendas, 25+800 Margen Izquierda; Vivienda aislada, 25+840 Margen Derecha; Vivienda aislada; 25+960 Margen Derecha; Vivienda aislada, 26+050 Margen Izquierda; Vivienda aislada; 26+200 Margen Izquierda; Vivienda aislada; 26+270 Margen Derecha; Vivienda aislada; 26+900 Margen Derecha; Vivienda aislada, 27+000 Margen Derecha; Vivienda aislada, 27+050-Final del tramo Margen Izquierda; Agrupación de viviendas; 27+900 Margen Izquierda; Agrupación de viviendas; 28+000 MD; Vivienda aislada; 28+200-28+400 MI; Agrupación de viviendas; 28+500 MI; Vivienda aislada; 28+900 MI; Vivienda aislada, 29+550-29+880 M.I; Agrupación de viviendas, 58+000 - 58+300 M.I; Agrupación de viviendas, 59+700 - Final de trazado M.I; Agrupación de viviendas (Sequeiros), 64+300 M.D. y M.I.; Agrupación de viviendas, 69+000 M.I; Agrupación de viviendas (Santa Andrea), 69+650 - 70+000 M.I; Agrupación de viviendas (O Freixo), 71+700 M.I.; Agrupación de viviendas, 72+000 - 72+150 M.D; Agrupación de viviendas, 72+300 - 72+550 M.D. y M.I.; Agrupación de viviendas, 72+800 M.D; Agrupación de viviendas, 85+200 - 85+300 MI; Dos viviendas, 87+900 (MD); Agrupación de viviendas (Casa Guindeiro), 89+950 (MI); Agrupación de viviendas; 90+200 - 91+000 (MD) Agrupación de viviendas; 90+500 - 90+700 (MI); Agrupación de viviendas; 91+500 (MD) Vivienda aislada, 94+000 (M.D. e I); Agrupación de viviendas, 94+200 (MI); Agrupación de viviendas; 94+600 (MI); Agrupación de viviendas; 95+050 - 95+300 (MD e I) Agrupación de viviendas; 96+900 (MI) Vivienda aislada, 96+880 MD; Dos viviendas, 97+150 MI; Agrupación de viviendas, 97+500 - 97+800 MD; Agrupación de viviendas 98+000 - 99+000 MD; Núcleo de Piteira 98+150 - 98+350 MI; Agrupación de viviendas, 98+750 - 99+000 MI; Agrupación de viviendas, 100+800 MD; Vivienda aislada, 101+750 - 101+900 MD; Agrupación de viviendas, 103+200 - 103+900 MI; Agrupación de viviendas (Moraleda), 107+450 - 107+550 MD; Agrupación de viviendas, 108+050 MD; Vivienda aislada, 108+100 - 108+200 MI; Dos viviendas, 108+300 MD; Vivienda aislada, 108+350 - 108+450 MI; Agrupación de viviendas, 109+100 - 109+800 MI; Agrupación de viviendas (Seguin), 110+430 MD; Vivienda aislada, a los ejes 84 y 85; 112+300 - 112+400 MI; Agrupación de viviendas, 112+700 - 112+900 MD y MI; Agrupación de viviendas, 128+300 MD; Dos viviendas, 128+600 MD; Agrupación de viviendas, 128+800 - 129+000 MI; Agrupación de viviendas, 129+300 MD; Agrupación de viviendas, 131+400 MI; Agrupación de viviendas y 132+600 MD; Agrupación de viviendas

ver: BOE-A-2013-8882

Factor	Alteración	Prevención corrección	Zona de aplicación
Aspectos socio-económicos y territoriales	Pérdida de la propiedad del suelo y disminución de rentas.	Compensación económica justa por las expropiaciones.	Todos los terrenos ocupados por la traza, en especial cultivos de vid, afectaciones a canchales en explotación en PK Villadecanes; permisos de explotación, concesiones directas y permisos de explotación en Sobrado y Valdeorras y Vilamarín; cultivos agrarios cerca de la N-120 en el entorno de Montefurado y en el tramo Río Saldón; cultivos de vid Ribeira Sacra al sur de San Clodio y áreas hortícolas en riberas del Lor; y cultivos de vid y áreas regables en regadíos de Val Lemos.
	Deterioro de condiciones de calidad de vida y bienestar.	Estabilización de los viales y superficies auxiliares de obra mediante riegos. Optimización de la ubicación de zonas de instalaciones, parques de maquinaria, préstamos y/o vertederos. Control de accesos temporales a obra.	Entorno de zonas habitadas localizadas principalmente en el tramo entre los pp.kk. 2+600 y 3+500 (ambas márgenes; Toral y Poligono Industrial); proximidades de poblaciones de Penedelo y Parada del Río (3+800-4+700); proximidades de Requejo (6+500-7+000); tramo 9+500 a 10+000 (Frieira); proximidades de las poblaciones de A. Veiga de Casallá (19+800-20+200); A. Tapada y Poligono Industrial (21+500-22+000); proximidades de Rubiá (23+500-24+000); y Trambasaguas (25+300-25+500); entorno de las poblaciones de O Castro de Valdeorras, O Corgono y Somoza; San Martiño de Alvaredos (P.K. 47+000 a 47+200) y poblado de Iberduero (P.K. 48+750 a 50+000); proximidades de las poblaciones de O Saldón (68+100) y Sequeiros (59+700); poblaciones de Sequeiros, Pousanova, Pousaveila, Reloso, Vilardónas, Pumarés; Barros de A Granxa y San Román; San Clodio Santa Andrea, Margante, O Frieiro, Esmorelle, Casti, Parada, A Carballeira, A Labrada y Barza de Lor; en las proximidades de A Estación, entre los PP KK 84+600 - 84+700 y 85+200 - 85+350; en el entorno de las poblaciones de O Barro Novo (P.K. 93+800 - 94+000), A Soeira (P.K. 94+100 - 94+200), O Mato (P.K. 95+080 - 95+200), Piteira (P.K. 97+500 - 99+000); núcleos rurales de Penalba y A Ferreirua, A Pereira, A Barreia, Os Coos, Ourtz y A Casanova.
	Alteraciones en el tráfico	Planificación espacial de las obras	En los puntos de cruce con carreteras, y especialmente en las proximidades de los accesos a Toral de los Vados, al Poligono Industrial del Bierzo, a Parada y Requejo; en las proximidades de los accesos a Sobrado y Frieira, así como en los desvíos de la N120 a O Porto y O Real, en las proximidades de los accesos a A Veiga de Casallá, A Tapada y Trambasaguas, en las proximidades de los accesos a O Barco de Valdeorras y A Rúa de Valdeorras (especial cuidado en tramo inicial de duplicación próximo a O Castro de Valdeorras), proximidades de los accesos a San Martiño de Alvaredos y poblado de Iberduero, así como en los desvíos de la N120, proximidades de los accesos a Bendillo, Bendillo, O Saldón y Sequeiros (atención a afectaciones en la N-120 en el tramo de Río Saldón), en las proximidades de los accesos a San Clodio, Necedo y conexiones con N-120 (especial cuidado en tramo inicial de duplicación del tramo Río Lor), en las proximidades de los accesos a A Estación y Casa Guindeiro, en las proximidades de los accesos al núcleo de Monforte de Lemos, en las proximidades de los accesos a Os Peares y conexiones con N-120.
	Afección a servicios y servidumbres.	Reposición de servicios.	Todos los servicios interceptados por el trazado.
	Alteraciones locales sobre sectores de actividad, variación de tasas de empleo.	Coordinación con entidades públicas y privadas del ámbito local y provincial.	Construcción de todo el trazado.

ver: BOE-A-2013-8882



oiv: BOE-A-2013-8982

APÉNDICE 3. APROBACIÓN EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI1-E-177 (12 DE DICIEMBRE DE 2013)

V. Anuncios

B. Otros anuncios oficiales

MINISTERIO DE FOMENTO

4520 *Anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia sobre Resolución del Ministerio de Fomento por la que se aprueba el expediente de Información Pública y aprobación definitiva del Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada-Ourense". Clave: EI-1-E-177. Provincias de: León, Lugo y Ourense.*

La Sra. Ministra de Fomento, con fecha 12 de diciembre de 2013, ha resuelto:

1. Declarar que el expediente de Información Pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento General de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).

2. Aprobar el Expediente de Información Oficial y Pública y definitivamente el Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada-Ourense", de clave EI-1-E-177, seleccionando como alternativa a desarrollar, los tramos:

Toral de los Vados 0, long. 7,60 km, duplicación N-120

Biobra 1 (alternativa 2 mejorada), long. 10,70 km, nuevo trazado

Rubiá 0, long. 8,35 km, duplicación N-120

Villamartín 3, long. 16,90 km, duplicación y nuevo trazado

Montefurado, solución 3, long. 6,59 km, nuevo trazado

Río Soldón 0, long. 7,58 km, duplicación N-120

Río Lor 2, long. 13,52 km, duplicación N-120

Brollón 1, long. 7,62 km, nuevo trazado

Monforte 1, long. 23,52 km, duplicación y nuevo trazado

Ourense, solución 9; Ourense 2 + Ourense 4, long. 22,92 km, calzadas separadas

de longitud total de 125,3 km y un presupuesto de licitación de 1.221.638.624,43 euros (año 2013) de los cuales 212.019.926,55 euros corresponden al 21% IVA.

3. En los Proyectos de Construcción que se redacten, así como en la ejecución de las obras que desarrollen la solución aprobada en cada caso, se deberán tener en cuenta las prescripciones técnicas 3A y 3B del Informe Propuesta de la Dirección General de Carreteras, con objeto de cumplir con el condicionado de la Declaración de Impacto Ambiental.

4. Los Proyectos de Construcción que se redacten se adaptarán en la medida de lo posible, a los criterios de eficiencia que rigen actualmente en el Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2011).

La presente Resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 109.c) de la Ley de Régimen Jurídico de las

cve: BOE-B-2014-4520

Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y contra la misma se puede interponer recurso potestativo de reposición, ante la Sra. Ministra del Departamento, en el plazo de un mes, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo dos meses, a partir del día siguiente al de la publicación de aquélla en el "Boletín Oficial del Estado", sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

A Coruña, 29 de enero de 2014.- El Ingeniero Jefe de la Demarcación, Ángel González del Río.

ID: A140004632-1

cve: BOE-B-2014-4520

APÉNDICE 4. INFORME PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS, PREVIO A LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO (27 DE NOVIEMBRE DE 2013)


 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177

PROPUESTA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DE APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO "AUTOVÍA A-76. TRAMO: PONFERRADA-OURENSE". CLAVE: EI1-E-177

Provincias de: León-Lugo-Ourense

ANTECEDENTES

Con fecha 30 de julio de 2008 la Dirección General de Carreteras aprobó provisionalmente el Estudio Informativo de referencia, ordenando que se sometiese a Información Pública, cuyo anuncio fue publicado en el BOE nº 215, de 5 de septiembre de 2008.

De la información pública del Estudio Informativo se generaron 895 alegaciones de las cuales 9 han sido de Organismo Oficiales (Ministerios, Consejerías de las Comunidades autónomas, Diputaciones Provinciales y otros organismo), 23 alegaciones de Corporaciones Locales y 863 alegaciones de particulares y asociaciones.

Todas ellas fueron consideradas y analizadas exhaustivamente por el promotor, recogiendo en un Informe de respuesta específico, elaborado en mayo del año 2009. En dicho informe, se incluyó un plano de planta del trazado de la solución seleccionada en el Estudio Informativo en la que se incorporaron algunas modificaciones.

Estas modificaciones atendieron, fundamentalmente; al cambio de ubicación de determinados enlaces, la modificación puntual del trazado propuesto por patrimonio cultural en la zona de Montefurado (Término municipal de Quiroga) y zona de Os Peares (Término municipal de A Peroxa), la afección a viñedos en el tramo Villamartín y la ocupación de distintos usos de suelo a la altura de O Castro de Valdeorras. Igualmente, se consideró el cambio de margen para la duplicación de la actual N-120 dentro de los municipios de Sober y Pantón.

Este Informe de respuesta de alegaciones se remite a la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y, tras realizar la revisión del mismo, en febrero del 2010,

1

 MINISTERIO
DE FOMENTO

 SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

 SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

 DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS


EI1-E-177

dicho órgano ambiental decide solicitar consultas complementarias a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y a la Consejería de Medio Rural de la Xunta de Galicia, para su pronunciamiento, al no haberse recibido ningún informe o alegación de dichas administraciones ambientales autonómicas durante el período oficial de Información Pública.

En marzo de 2010, se reciben los informes de ambos organismos: La Junta de Castilla y León manifestó que la alternativa elegida no afectaba de forma apreciable a los lugares incluidos en la Red Natura 2000 y está conforme siempre que se cumplan las medidas propuestas por el promotor, si bien apuntaba algunas condiciones generales a incorporar en el proyecto, por su parte, la Xunta de Galicia consideraba viables las actuaciones previstas en toda su longitud con la única excepción del tramo Biobra, para el que consideraba necesario el estudio de un trazado alternativo, que evitase las afecciones al LIC/ZEP/Parque Natural de la Sierra de la Encina da Lastra.

SITUACIÓN ACTUAL

La solución proyectada tiene una longitud de unos 125,3 km, y discurre por el corredor que define la actual carretera N-120, atravesando las provincias de León, Ourense y Lugo en las Comunidades Autónomas de Castilla-León y Galicia. Está conformada por las siguientes alternativas:

- Toral de los Vados O, long. 7,60 km, duplicación N-120
- Biobra 1 (alternativa 2 mejorada), long. 10,70 km, nuevo trazado
- Rubia O, long. 8,35 km, duplicación N-120
- Villamartín 3, long. 16,90 km, duplicación y nuevo trazado
- Montefurado, solución 3, long. 6,59 km, nuevo trazado
- Río Soldón 0, long. 7,58 km, duplicación N-120
- Río Lor 2, long. 13,52 km, duplicación N-120
- Brollón 1, long. 7,62 km, nuevo trazado
- Monforte 1, long. 23,52 km, duplicación y nuevo trazado
- Ourense, solución 9; Ourense 2 + Ourense 4, long. 22,92 km, calzadas separadas

2

 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177



La Secretaría de Estado de Medio Ambiente (MAGRAMA) formuló la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio por Resolución de fecha 24 de julio de 2013, publicada el 14 de agosto de 2013, (BOE nº 194), la cual resultó ser favorable a la alternativa citada anteriormente.

Todo el Expediente de Información Pública, ha sido tramitado de acuerdo con la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en cumplimiento de cuanto establece el artículo 10 de la vigente Ley 25/1998, de Carreteras y concórdantes de su Reglamento, así como en cumplimiento de los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, sobre la necesidad de ocupación, y concordantes de su Reglamento, para la relación de afectados de la totalidad del proyecto, habiéndose analizado todas las alegaciones presentadas.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, ha remitido con fecha 15 de noviembre de 2013 el Informe que sirve de base a esta propuesta, en el que informa sobre las alegaciones, proponiendo la aprobación del expediente de Información Pública y la aprobación definitiva del Estudio Informativo.

A la vista de toda la documentación, esta Subdirección General, considera procedente de acuerdo con la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, la aprobación del expediente de Información Pública y la aprobación definitiva del Estudio Informativo en su alternativa:

- Toral de los Vados O, long. 7,60 km, duplicación N-120
- Biobra 1 (alternativa 1 (altrnativa 2 mejorada), long. 10,70 km, nuevo trazado
- Rubia O, long. 8,35 km, duplicación N-120
- Villamartín 3, long. 16,90 km, duplicación y nuevo trazado
- Montefurado, solución 3, long. 6,59 km, nuevo trazado
- Río Soldón 0, long. 7,58 km, duplicación N-120
- Río Lor 2, long. 13,52 km, duplicación N-120
- Brollón 1, long. 7,62 km, nuevo trazado
- Monforte 1, long. 23,52 km, duplicación y nuevo trazado
- Ourense, solución 9; Ourense 2 + Ourense 4, long. 22,92 km, calzadas separadas

3

 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177



Y PROPONE, lo siguiente:

1. Declarar que el expediente de Información Pública reseñado en el asunto cumple con lo preceptuado en los artículos 32, 33, 34 y 35 del vigente Reglamento General de Carreteras (1812/1994, de 2 de septiembre).
2. Aprobar el expediente de Información Pública y definitivamente el Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ourense-Ponferrada" de clave: EI1-E-177, seleccionando como alternativa a desarrollar la especificada anteriormente con una longitud de 125,3 km y un presupuesto de licitación de 1.221.638.624,43 €, de los cuales 212.019.926,55 € corresponden al 21% de IVA.
3. En el Proyecto de Construcción que se redacte, así como en la ejecución de las obras que desarrollen la solución aprobada, se deberán tener en cuenta las siguientes prescripciones:

3.A) Medidas de carácter general para todos los tramos

1. Adecuación ambiental del proyecto

- Diseño detallado de enlaces, minimizando superficie de ocupación en espacios naturales protegidos y evitando más de dos niveles en alzado.
- Análisis de construcción de túneles y falsos túneles en desmontes con altura superior a 20 m, siempre que sea viable técnicamente.
- Mínima ocupación de la futura calzada en los tramos que discurren próximos a Red Natura 2000, así como en la disposición de áreas de servicio, gasolineras o cualquier otra instalación análoga fuera de cualquier espacio protegido.

2. Protección contra el ruido y la calidad del aire

- Estudio acústico completo (con predicción de niveles sonoros previstos en fase de explotación y aplicación de medidas correctoras necesarias). Se remitirá el

4

 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177



estudio completo a la Comisión Provincial de Urbanismo y Ayuntamientos afectados.

- Limitaciones a la ejecución de obras ruidosas en entornos de núcleos habitados, evitándose entre las 23 y 7 h.
- Riegos periódicos con camiones cuba sobre viales y zonas de trabajo.
- Transporte cubierto de tierra, en camiones

3. Zonas de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

- Cartografía de zonas de exclusión (RN2000, hábitats, zonas boscosas, márgenes ríos, vegetación ribera, acuíferos, áreas de recarga de acuíferos, zonas de mayor valor ambiental, zonas de interés cultural).
- Préstamos:
 - ✓ No a menos de 200 m de cursos de agua
 - ✓ No a menos de 300 m de zonas habitadas
 - ✓ Serán procedentes de canteras autorizadas y con los planes de restauración aprobadas
- Vertederos:
 - ✓ EIA propone 39 huecos
 - ✓ Posibilidad de verter en terreno natural con autorización de las Consejerías correspondientes y EA.
- ZIAs:
 - ✓ En las zonas afectadas por las obras
 - ✓ Contarán con sistemas de decantación

4. Medidas de protección de la geología, la geomorfología y los suelos

- Redondeo de aristas en taludes mayores a 10 m
- Medidas de estabilización de taludes
- Medidas de conservación de puntos de interés geológico, mineralógico y paleontológico, en caso de aparecer en las inmediaciones de embocaduras de túneles
- Movimiento de tierras selectivo, con acopio, mantenimiento y reutilización de suelos fértiles. Gestión de la tierra vegetal

5

MINISTERIO DE FOMENTO

EI1-E-177



5. Protección del sistema hidrológico y calidad de las aguas

- Cumplimiento de las prescripciones del PH Norte I
- Disposición y correcto dimensionamiento de elementos de drenaje. Pilas de viaductos fuera del DPH, a más de 5 m del borde del cauce
- Medidas protectoras de calidad de las aguas
- Los trabajos en zonas de policía, contará con autorización del organismo de cuenca
- Plan de emergencia de vertidos accidentales
- Estudio Hidrológico de detalle, con análisis de masas de agua subterránea y posible afección, por construcción de túneles, que se remitirá al órgano competente de agua

6. Medidas de protección de la vegetación, los espacios naturales protegidos, la Red Natura 2000 y los hábitats de interés comunitario

- Estudio de la afección del trazado sobre los LIC, hábitats, especies protegidas, etc. basado en trabajos de campo específicos. Este estudio tendrá carácter contractual, presupuestadas y planificadas las medidas
- Estudio técnico detallado para determinar con precisión los límites de la vegetación de interés y hábitats. En estas zonas, se jalonará el perímetro
- Riesgos periódicos en las zonas de obra próximas a formaciones vegetales de interés
- Ajuste y encaje territorial de los elementos de drenaje, minimizando afección a formaciones de ribera de márgenes de cursos de agua
- Restauración vegetal de los elementos generados por las obras y de todas las zonas deterioradas por las mismas, con especies autóctonas
- Control de vertidos a cauces superficiales, al objeto de proteger ictiofauna y especies de ribera

7. Medidas de protección de la fauna

- Estudio detallado de movilidad de la fauna (dominios vitales, áreas de campo, rutas de desplazamiento, corredores naturales, etc.), que permita una propuesta de diseño y ubicación de pasos de fauna, cumpliendo con los

6

MINISTERIO DE FOMENTO

EI1-E-177



criterios de las Prescripciones Técnicas para el diseño de los pasos de fauna y vallados perimetrales y Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats (2006). Se remitirán a los órganos ambientales competentes (estatales y autonómicos).

- Especial atención en el diseño de PF para especies amenazadas (oso pardo, lobo, desmán de los pirineos y nutria)
- Calendario de obras que será consensuado con el organismo competente de la Xunta y/o JCyL, según las zonas y especies
- Inspección visual de la superficie de las obras con objeto de detectar ejemplares de especies de fauna protegidas, nidadas, camadas o puestas.
- Adecuación de cerramientos e instalación de vallados cinegéticos enterrados
- Dispositivos de escape simples y dobles para la fauna

8. Medidas complementarias para compensar los impactos sobre la vegetación, la fauna, los espacios protegidos y los hábitats naturales

- Proyecto de medidas complementarias, consensuadas con las administraciones autonómicas competentes que serán reenviadas al órgano ambiental estatal, que al menos incluirán:
 - ✓ Creación o regeneración de hábitats naturales en superficies equivalentes a las afectadas por el proyecto
 - ✓ Identificación de terrenos potencialmente regenerables según características ecológicas
 - ✓ Planes de restauración morfológica, edáfica y vegetal e zonas degradadas
 - ✓ Planes de instauración de vegetación natural en áreas degradadas
 - ✓ Estudios de zonas potenciales para posible ampliación de LIC y/o ZEPA
 - ✓ Estudios específicos para cada especie y zona concretas, incluso inventario de especies singulares de flora amenazada e inventarios de especies singulares de animales
 - ✓ Medidas de divulgación y formación

7

MINISTERIO DE FOMENTO

EI1-E-177



9. Protección del paisaje

- Estudio específico de la incidencia del trazado sobre el paisaje (Ley 7/2008, de protección del paisaje)
- Proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, que incluya restauración con especies autóctonas, así como medidas para evitar la aparición y el asentamiento de especies vegetales alóctonas y/o invasoras.

10. Protección del patrimonio cultural

- Prospección arqueológica de la traza y de los 200 m adyacentes medidos desde el límite exterior del ámbito de ocupación
- Inclusión de la cartografía de la Vía Nova
- Estudio específico de explotaciones mineras de época romana en la zona a realizar por un especialista en la materia (levantamiento topográfico, descripción de estructuras, sondeos, etc.)
- Estudio de evaluación del impacto sobre el patrimonio cultural y definición de medidas protectoras y correctoras. Dicho estudio deberá remitirse a los órganos competentes en la materia de ambas comunidades autónomas
- Cartografía de elementos patrimoniales y perímetro de protección en los planos de obra
- Instalación de cerramientos metálicos o rígidos en elementos afectados (incluso explotaciones mineras) durante la fase de obras
- Ejecución de sondeos arqueológicos, en yacimientos afectados que se considera necesario
- Control y seguimiento arqueológico
- En los casos de desdoblamiento de la N-120 cuyo trazado coincida con elementos del patrimonio, el desdoblamiento se realizará por el lado opuesto, siempre que sea viable.

11. Otras medidas

- En los tramos de nueva calzada que se separen de la N-120, se estudiará la posibilidad de eliminar la calzada abandonada, restaurando los tramos que queden en desuso

8

MINISTERIO DE FOMENTO

E1-E-177



- Se utilizarán betunes modificados o mejorados con caucho procedentes de NFU.

3.B) Medidas específicas por tramos

Tramo A-B. Toral de los Vados

- Los dos enlaces proyectados al final del tramo (PK 7+020 y 7+600) se han unificado en uno único, ubicado en el PK 7+020 en las inmediaciones de Requejo.
- En el caso de utilizar el vertedero localizado en la antigua mina Antonina (TM Sobrado) para vertido de áridos, se adoptarán medidas que eviten el deterioro de los yacimientos de interés mineralógico. Para ello, se mantendrán contactos con el servicio territorial competente de León, quien determinará su proceso de ejecución y recuperación paisajística.
- Aplicación de medidas que garanticen mínima afeción a colonias de quirópteros instaladas en los viaductos de la actual N-120 sobre el río Burbia (PK 3+600) y el arroyo Mareo (PK 5+350) y otras adicionales para incrementar sus áreas de refugio.

Tramo B-C. Biobra

- Se ha modificado el trazado de la A-76 a su paso por el Parque Natural de la Sierra de la Encina da Lastra, con una solución establecida por la Dirección General de la Naturaleza de la Xunta de Galicia tras el proceso de información pública, y diferente a la seleccionadas por el promotor en la fase B y en los trabajos ambientales aportados. Se trata de una alternativa que es coincidente con la del Estudio Informativo desde el inicio hasta el PK 16+200, punto a partir del cual se desvía hacia el oeste y abandona el parque natural para cruzar el río Gallir, y manteniéndose sobre su margen derecha hasta el PIK 19+000, enlaza con la N-120. Esta solución, en contra de la propuesta por el promotor, resulta ser la aceptada por el órgano ambiental autonómico al discurrir durante menor recorrido por zonas de uso restringido del parque natural. Esta modificación del itinerario del tramo final de Biobra 1, ha sido aceptada e implementada por el promotor en esta fase C, para su mejor integración ambiental en el territorio. Dichas mejoras han consistido en:

9

 MINISTERIO
DE FOMENTO

E1-E-177



- ✓ Incremento de longitud del túnel bajo la Sierra da Lastra, en 120 m.
 - ✓ Incorporación de dos falsos túneles, entre los PPKK 15+060 – 15+120 (de 60 m.) y PPKK 15+600 Y 15+720 (de 120 m.), que minimizan los efectos paisajísticos y maximizan la permeabilidad territorial.
 - ✓ Se ha propuesto limitar la altura de los estribos de los viaductos a su paso por los valles fluviales del espacio protegido, a unos 10 m, orientativamente.
 - ✓ Se ha sustituido el paso inferior de fauna del PK 16+420, de 7x3,5 m. de dimensiones, por un viaducto de unos 50 m. de longitud, mejorando la permeabilidad faunística en esta zona.
 - ✓ Se ha incrementado la longitud del viaducto sobre el río Gallir en una longitud de unos 100 m, mejorando con ello el cruce del valle fluvial y la integración paisajística de la obra, minimizando la ocupación al matorral existente.
 - ✓ Se ha limitado la afeción a terceros en zonas de uso restringido del Parque Natural, así como la ocupación del encinar mediterráneo entre los PP.KK 17+500 y 18+040, mediante la ejecución de muros que disminuyen la altura de desmonte.
- El enlace proyectado al final del tramo y localizado dentro del parque natural, se ha desplazado hacia el oeste, al PK 18+300, a un emplazamiento externo a los límites del Parque Natural de la Sierra da Encina da Lastra, fuera de las zonas restringidas.
 - En fases posteriores, se llevará a cabo un análisis y posible encaje de la embocadura oeste del túnel del PK 13+500 que minimice la afeción del trazado sobre los castaños existentes, con base en trabajos geológicos y geotécnicos y una cartografía de mayor detalle.
 - El diseño de la restauración e integración paisajística de los vertederos incluidos en el Parque Natural de la Sierra de la Encina da Lastra, se realizará en coordinación con la Dirección del Parque (tanto en Castilla y León, como en Galicia).

10

 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177



- Medidas de protección sobre los encinares (hábitats de interés comunitario) colindantes al trazado.
- Medidas para minimizar afección a cortados calizos con vegetación rupícola de interés, fuera del Parque Natural de la Sierra de la Encina da Lastra.
- Medidas para minimizar afección al rodal de castaños localizado a la salida del túnel del PK 13+500, en coordinación con el órgano ambiental de la Xunta de Galicia.
- Disposición de pilas del viaducto sobre el río Gallir (PK 17+000) minimizando afección sobre el hábitat fluvial.
- Autorización por parte del órgano ambiental competente de las actuaciones a ejecutar en el interior de espacios protegidos o Red Natura 2000.
- Medidas adicionales para minimizar ruido sobre aves rupícolas (águila real y halcón peregrino, fundamentalmente) en el entorno del viaducto del PK 12+000, sobre el Arroyo de la Callejera (firme adecuado, velocidad de circulación, instalación de barreras acústicas, etc.).
- Medidas complementarias en el LIC Riberas del río Sil y afluentes y LIC Sierra de la Encina da Lastra.
- Medidas anticollisión y antielectrocución en tendidos eléctricos, dentro del espacio y su perímetro de protección.

Tramo C-D. Rubiana La Vega

- Se ha trasladado el enlace de conexión con la OU-622 y de acceso a Rubiá y A Veiga de Cascallá, del PK 20+900 al 22+190, fuera de los límites del Parque Natural de la Sierra de la Encina da Lastra.

Tramo D-E. Villamartín

- El tramo comprendido entre los PPKK 27+900 y 28+760 se ha desplazado unos 40 m. al sur, minimizando las dimensiones de los taludes resultantes en la ladera sur del núcleo de O Castro de Valdeorras (GA-18), y con ello la afección a dicho elemento patrimonial.
- El trazado comprendido entre los PK 30+500 y 32+000, se ha desplazado unos 250 m al norte, como consecuencia de la afección a viñedos con denominación de origen.

11

 MINISTERIO
DE FOMENTO

EI1-E-177



- Se ha cambiado la disposición del enlace del PK 42+000 al PK 41+000.
- En fases posteriores del proyecto, se deberá tener especial cuidado en el diseño de los movimientos del enlace de acceso a O Castro y Barco de Valdeorras, sin incidir en la ladera de Castro.
- El viaducto del PK 29+680 se diseñará de manera que sus pilas no afecten a los elementos existentes bajo su traza, ni a sus estructuras y elementos anexos (GA-19 Muiño de Nemesio, GA-20 Muiño dos Carpinteiros y GA-21 Muiño do Pistolo).
- El tramo comprendido entre los PK 58+500 y 63+000 se ajustará para evitar la afección a los manantiales del entorno.
- Se deberá tener especial cuidado en el diseño del enlace de conexión con O Castro y Barco de Valdeorras, al objeto de no incidir en la ladera de Castro (GA-018).
- Cartografía de detalle del establecimiento minero de la época romana de nueva identificación Las Barreiras, al objeto de evitar su afección.

Tramo E-F. Montefurado

- Como consecuencia de la información pública, y al objeto de minimizar el impacto sobre las explotaciones mineras de Montefurado, el trazado de este tramo se ha modificado con respecto a la fase B, siendo la solución asumida por el promotor consecuencia de numerosos contactos y trabajos específicos con la "Consellería de Cultura e Turismo de la Xunta de Galicia", entre los que destaca la realización de nuevos inventarios sobre la minería romana en el río Sil. El trazado final se corresponde con una variante de la alternativa seleccionada Montefurado-1, proyectada al norte de la misma entre los PK 45+525 y PK 48+520, y de unos 3 kilómetros de longitud, en la que se ha rebajado la rasante de la A-76, se ha aumentado la longitud en el túnel y la longitud en el viaducto y se han decalado las calzadas por detrás del poblado de la presa: Os Covellos, para reducir las alturas en desmonte y favorecer el ocultamiento de la traza.
- Se estudiarán soluciones constructivas en el entorno del desmonte comprendido entre el PK 45+400 y 45+800, que minimicen impactos sobre la explotación Alvaredas de Abaixo/San Martiño, incluida en el contorno de protección de la Mina Túnel de Montefurado. La solución final se enviará a la

12

 MINISTERIO
DE FOMENTO

E1-E-177



Dirección General de Patrimonio Cultural de la Xunta de Galicia, para su información y valoración.

Tramo F-G. Río Soldón

- En fases posteriores del proyecto, se realizará un diseño detallado del enlace de acceso a Vilaster y Bendilló, para evitar la afección a los elementos patrimoniales, Capela de San Xoan y Muiño de aceite de Bendilló.
- El desdoblamiento del trazado de la N-120 en el entorno del elemento GA-057 Capela de San Antonio de Soldón (PK 56+000), se realizará por el lado opuesto al mismo.

Tramo G-H. Río Lor

- El enlace de conexión con Sequeiros a Bendollo, del PK 57+500 del Estudio Informativo, se ha desplazado unos 300 m al oeste, al entorno del PK 57+750, más próximo al puente del río Sil, con el fin de alejarlo del núcleo de Sequeiros y disminuir la afección a las edificaciones existentes.
- El enlace proyectado en el entorno del PK 62+100 se ha desplazado al PK 61+270, con la finalidad de mejorar la conexión de la futura autovía con la carretera de San Clodio-Alto de Moá.
- Las fases posteriores del proyecto, se estudiará el ajuste de la traza en el tramo comprendido entre los PK 58+500 y PK 63+000, minimizando las afecciones a los manantiales del entorno. Además, se estudiará aumentar la longitud del viaducto ubicado en el PK 61+800, con el fin de reducir la afección a las viviendas citadas y a la carretera de acceso existente al núcleo de San Clodio.
- Por otra parte, y para el tramo de autovía que discurre dentro del LIC Ancares-Courel, la DIA señala que se limite al máximo la ocupación del desdoblamiento de la N-120, minimizando el ancho de la mediana y la ocupación de arcenes. Aunque el trazado de esta fase C se ha proyectado teniendo en cuenta esta condición, igualmente se revisará el cumplimiento de la misma en fases posteriores de proyecto.
- El cruce del río Lor (LIC Ancares- Courel) se realizará mediante viaductos, cuya disposición de pilas evite el cauce y, en el caso de pilas y estribos, queden fuera del ámbito de los LIC, a una distancia mínima de 5 m, siempre que sea posible.

13

 MINISTERIO
DE FOMENTO

E1-E-177



- El desdoblamiento del trazado de la N-120 en el entorno del elemento GA-076 Casa da Marquesa (PK 70+100) se realizará por el lado opuesto al mismo.
- Medidas complementarias en el entorno del LIC Ancares-Courel.

Tramo H-I. Brollón

- No hay adecuaciones de trazado con respecto a la fase anterior.

Tramo I-J. Monforte

- Se ha procedido a desdoblarse la traza de la N-120 entre los PP.KK. 94+500 y 98+000 por la margen derecha, por razones de interés general.
- En fases posteriores de proyecto, y siempre que sea ambiental y técnicamente viable, se estudiará el desdoblamiento de la N-120 al paso por el entorno de elementos culturales GA-082, Igrexa Parroquial de Bascós (PK 81+850), GA-088 Batán de Túríz y GA-089 Ponta de Saa, por la cara opuesta a la que se encuentren, manteniendo las rasantes actuales para no causar movimientos e tierras (terraplenes o desmontes) que puedan alterar su contorno.
- El viaducto sobre el río Cabe (LIC Río Cabe) se diseñará evitando la disposición de pilas en el interior del cauce. Los estribos y pilas también deberán quedar fuera del ámbito del LIC, a una distancia mínima de 5 m, siempre que sea posible.
- El desdoblamiento del trazado de la N-120 en el entorno de los elementos GA-082 Igrexa Parroquial de Bascós, GA-088 Batán de Túríz y GA-089 Ponta de Saa, se realizará por el lado opuesto a los mismos.
- Medidas complementarias sobre el LIC Río Cabe y LIC Cañones del Sil.

Tramo J-K. Ourense

- La alternativa seleccionada en el estudio informativo para este tramo, correspondiente con Ourense 7, no fue considerada adecuada por el órgano ambiental por lo que en esta fase C, el trazado definitivo se ha sustituido por una alternativa mixta que se ha denominado Ourense 9, compuesta por Ourense 2 y Ourense 4.
Se contempla como calzada de subida la actual N-120 sin rectificar, y como calzada de bajada una de nueva construcción, compuesta por la alternativa

14

 MINISTERIO
DE FOMENTO



E11-E-177

Orense 2, desde su inicio hasta su PK 126+300, punto en el que enlaza con Orense 4, justo antes del cruce con el río Miño y continúa por esta hasta el final del trazado en el PK 133+479.

4. El Proyecto de Construcción que se redacte, se adaptará en la medida de lo posible a los criterios de eficiencia que rigen actualmente en el Ministerio de Fomento (Orden FOM/3317/2011).
5. Ordenar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia que lleve a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución sea publicada en el Boletín Oficial del Estado, Diario Oficial de Galicia y en uno de los diarios de mayor circulación de esa Comunidad Autónoma, comunicándose, además, a los Ayuntamientos afectados.

Madrid, 27 de noviembre de 2013.
EL JEFE DE ÁREA DE ESTUDIOS

Fdo.: Juan Pedro Aguilar Sáenz

LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Conforme con la Propuesta de la Subdirección
Madrid, 29 de noviembre de 2013
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE MEDIO AMBIENTE Y TURISMO
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

E11-E-177

APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO "AUTOVÍA A-76. TRAMO: PONFERRADA-OURENSE". CLAVE: E11-E-177.

Provincias de LEÓN- LUGO-OURENSE.

El Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada-Ourense", de clave E11-E-177, ha sido redactado con objeto de vertebrar el territorio y de conectar Ponferrada (Comunidad Autónoma de Castilla y León) con Ourense (Comunidad Autónoma de Galicia). En principio es prioritario en 2014 desarrollar dos proyectos de los 16 posibles: uno en León "Villamarín de la Abadía (A-6)-Requejo (León) de 7 km con un presupuesto estimado de las obras de 34 M€ y otro en Ourense "A Veiga de Cascallá-O Barco de Valdeorras Este (Ourense) de 8,8 km y un presupuesto estimado de las obras de 26 M€.

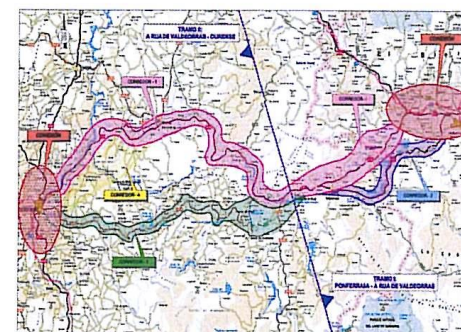
Madrid, 27 de noviembre de 2013
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

NOTA INFORMATIVA SOBRE LA APROBACIÓN DEFINITIVA DEL ESTUDIO INFORMATIVO "AUTOVÍA A-76, TRAMO: PONFERRADA (LEÓN)-OURENSE" Y LA NO NECESIDAD DE EXPROPIAR BIENES Y DERECHOS AFECTADOS (26.12.2013)

En la redacción del Estudio Informativo "Autovía A-76, tramo: Ponferrada-Ourense" de 125,3 km que en estos momentos es objeto de aprobación definitiva, se procedió a tramitar el "expediente de información pública" según el art.18 y 19.1 de la Ley de Expropiación forzosa, con objeto de establecer únicamente la relación de afectados de la totalidad del estudio, los cuales pudieron aportar por escrito los datos oportunos

para rectificar posibles errores en las relaciones de afectados publicadas.



En un Estudio Informativo donde se analizan corredores o bandas de terreno a gran escala (no de detalle) aquí no hay "acuerdo de necesidad de ocupación" el cual, tiene lugar dentro del "expediente de expropiación" iniciado al aprobarse un proyecto de construcción (estudio más de

detalle que se inicia una vez aprobado el estudio informativo), en dicho proyecto será cuando a escala 1:1000 se analice la relación de derechos y bienes afectados cuantificándose según la clasificación del suelo. Todo ello queda recogido, siempre, en el ANEJO DE EXPROPIACIONES. Según lo indicado, en esta fase de estudio de la autovía A-76, no se puede dar cifra alguna de expropiaciones las cuales, además, no se iniciarán hasta que no estén aprobados los proyectos de construcción que manen de este Estudio Informativo (unos 16 proyectos).

La previsión es licitar en 2014 dos de esos 16 proyectos, (el tramo 1 y 3) prioritarios por sus mayores tráficos. Como hoja de ruta, indicar que estos proyectos deberían licitarse a primeros de año con un plazo de redacción de 18 a 24 meses, con objeto de adjudicar en seis meses. A la vista de lo anterior hasta el 2016 no se aprobarían los proyectos de construcción y no se iniciaría expropiación alguna. Los dos proyectos a licitar (cuyas órdenes de estudio ya están redactadas) son los siguientes:

- **TRAMO1 "VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA (A-6)- REQUEJO (LEÓN).** Con origen en su enlace con la A-6 en León y final en el p.k 7+000 en el enlace acceso a Requejo. Se trata de la duplicación de la N-120 con un presupuesto estimado de obra de 34 M€.
- **TRAMO 3 "A VEIGA DE CASCALLÁ-O BARCO DE VALDEORRAS ESTE (OURENSE)"** Con origen en el p.k. 17+900 y final en el 26+720 con una longitud total de 8,8 km y un presupuesto de obras estimado de 26M€

Subdirección de Estudios y Proyectos (D.G.C)
Fuencisla Sancho Gómez

APÉNDICE 5. ORDEN DE ESTUDIO T2/12-LE-4400 (11 DE FEBRERO DE 2014)

MINISTERIO
DE FOMENTO

T2/12-LE-4400

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE
Y VIVIENDADIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERASSUBDIRECCIÓN GENERAL DE
ESTUDIOS Y PROYECTOS

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA:

Orden de Estudio, Proyecto de Trazado y Proyecto de Construcción.
"AUTOVÍA A-76 PONFERRADA – OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA
ABADÍA - REQUEJO"
Red de Carreteras del Estado
LEÓN

35,26 (0€)

Encom → 700, m€ (1)

Con fecha 5 de mayo de 2005 la Dirección General de Carreteras emitió una Orden de Estudio por la que se autorizó la redacción de un estudio informativo, de clave EII-E-177, con el objeto de analizar y seleccionar la mejor alternativa para la construcción de la Autovía A-76 de conexión entre Ponferrada y Ourense.

El 30 de julio de 2008 la Dirección General de Carreteras resolvió aprobar provisionalmente el estudio informativo de clave EII-E-177, ordenando la incoación del correspondiente expediente de información pública (BOE núm. 215, de 5 de septiembre de 2013).

Por resolución de 24 de julio de 2013, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formuló la correspondiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de clave EII-E-177 (BOE núm. 194, de 14 de agosto de 2013).

El 12 de diciembre de 2013, por Resolución de la Ministra de Fomento, se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo de clave EII-E-177, resultando seleccionada una alternativa que combina tramos de nuevo trazado con tramos de duplicación de la actual carretera N-120, de 125,3 km de longitud, y con un presupuesto de licitación de 1.221.638.624,43 € (año 2013) de los cuales 212.019.926,55 € corresponden al 21% de IVA.

Finalmente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido una propuesta a la Subdirección General de Estudios y Proyectos, con fecha de entrada 5 de febrero de 2014, solicitando la emisión de una Orden de Estudio que autorice la redacción de un proyecto de trazado y un proyecto de construcción de la solución aprobada en el estudio informativo de clave EII-E-177, para el tramo comprendido entre Villamartín de la Abadía y Requejo (provincia de León).

A la vista de lo anterior, RESUELVO:

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia sean redactados los siguientes proyectos:

Tipo y clave: Proyecto de Trazado: T2-LE-4400
Proyecto de Construcción: 12-LE-4400

MINISTERIO
DE FOMENTO



T2/12-LE-4400

Situación: Autovía A-76, Ponferrada - Ourense.
Tramo: Villamartín de la Abadía – Requejo.
Distancias al origen de la solución seleccionada en la aprobación definitiva del estudio informativo EI1-E-177: de la D.O. 0+000 a la D.O. 7+600.
Longitud aproximada: 7,6 km.

Clase: Autovía (duplicación de calzada).

Objeto de los proyectos:

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción la solución definitivamente aprobada en el estudio informativo de clave EI1-E-177 para el tramo Villamartín de la Abadía – Requejo, cumplimentando las prescripciones establecidas en la aprobación definitiva del estudio informativo de clave EI1-E-177 en dicho tramo.

Contenido:

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

Características:

Velocidad de proyecto: 80 km/h.

Calzada: 2x7,00 m (duplicación de la carretera N-120 en todo el tramo).

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: a definir en el proyecto (1,00 m ó 1,50 m), de acuerdo con la velocidad de proyecto seleccionada y dependiendo de la disposición que se adopte para los elementos de contención de vehículos.

Mediana: el ancho de la mediana se justificará mediante un estudio técnico-económico, en el que se tendrá en cuenta el radio en planta, la visibilidad de parada (considerando los sistemas de contención de vehículos), la necesidad de incrementar el número de carriles durante el período de vida útil de la carretera (deducida de los niveles de servicio esperados), así como cualquier otra consideración que pueda intervenir en dicho estudio (limitaciones derivadas de la declaración de impacto ambiental, apoyo de estructuras y de señalización, excavaciones y rellenos, drenaje, iluminación, costes de expropiaciones, etc).

Restantes características: las contenidas en la vigente Norma 3.1-I.C. para una autovía de velocidad de proyecto 80 km/h (AV-80).

MINISTERIO
DE FOMENTO



T2/12-LE-4400

Instrucciones particulares:

1. En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

2. El proyecto de trazado contendrá, en el correspondiente anejo, cuanta información sea necesaria para la realización de las expropiaciones a que haya lugar. Una vez se apruebe provisionalmente, se someterá al trámite de información pública previsto en la Ley de Expropiación Forzosa.

3. El proyecto de construcción incluirá como anejo un documento denominado "Análisis Ambiental", en el que se identificarán, describirán y valorarán los problemas ambientales y en el que, asimismo, se proyectarán y valorarán las medidas correctoras necesarias que se deriven de los condicionantes de la declaración de impacto ambiental formulada sobre el estudio informativo EI1-E-177, en los aspectos que afecten al tramo considerado.

En particular, se deberán tener en cuenta las prescripciones técnicas 3A y 3B del informe elaborado por la Dirección General de Carreteras previo a la aprobación definitiva del estudio informativo.

4. De acuerdo con lo establecido por el artículo 28 de la vigente Ley de Carreteras, las propiedades colindantes no tendrán acceso a la autovía.

5. Se realizará un estudio de reordenación de los accesos existentes. Asimismo se estudiará el tratamiento necesario de los pasos superiores y otras infraestructuras existentes.

6. Se estudiará con detalle la reposición de caminos, vías pecuarias, accesos, servidumbres y servicios que resulten afectados, realizándose una separata con la definición completa de las obras a realizar en cada uno de los servicios que precisen ser modificados, para la solución que finalmente se adopte, y que deberá contar con la aprobación del titular. En la redacción de los proyectos quedará explícito que la reposición de infraestructuras o servicios no modifica la titularidad de los mismos.

7. Se estudiará el diseño óptimo de los enlaces previstos en el tramo, a la vista de los estudios de tráfico previsto en cada uno de ellos.

8. Se mantendrá la coordinación adecuada con la Xunta de Galicia, Ayuntamientos, Cámaras Agrarias, Confederación Hidrográfica y resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.

9. Se incluirá, en coordinación con los tramos adyacentes, el proyecto de las obras provisionales o definitivas necesarias para asegurar que el proyecto del tramo pueda ser considerado obra completa.

MINISTERIO
DE FOMENTO



T2/12-LE-4400

10. Se utilizará el cuadro de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras en la última versión vigente en el momento de redactar los proyectos.

Programación para la redacción de los proyectos:

Se estima necesario un plazo de dieciocho (18) meses para la redacción de los proyectos. No obstante, la programación definitiva será la que se establezca en el correspondiente Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que servirá de base para la contratación de los proyectos.

Presupuesto aproximado:

De acuerdo con propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, basada en las valoraciones del estudio informativo E11-E-177, el presupuesto aproximado de las obras podría ascender a **VEINTINUEVE MILLONES CIENTO CUARENTA Y CUATRO MIL QUINIENTOS NOVENTA Y CUATRO EUROS CON CUARENTA Y CINCO CÉNTIMOS (29.144.594,45 €)**, sin incluir el concepto de IVA.

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente orden de estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:
Madrid, 11 de FEBRERO de 2014
LA SUBDIRECTORA GENERAL
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado:
Madrid, 11 de FEBRERO de 2014
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

MINISTERIO
DE FOMENTO

APÉNDICE 6. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO DE TRAZADO



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS POR LA QUE SE APRUEBA PROVISIONALMENTE Y SE ORDENA LA INCOACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE TRAZADO **"AUTOVÍA A-76 PONFERRADA - OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA - REQUEJO"**

Provincia de **LEÓN**

Por Resolución de 24 de julio de 2013, publicada en el BOE de 14 de agosto de 2013, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formula Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense", de clave EI1-E-177.

Con fecha 12 de diciembre de 2013 se aprobó el expediente de Información Pública y definitivamente el citado Estudio Informativo.

Con fecha 11 de febrero de 2014, la Dirección General de Carreteras emite la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo" de claves T2-LE-4400/12-LE-4400.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido el Proyecto de Trazado "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo" (en lo sucesivo Proyecto) para su supervisión, previa a la aprobación provisional y posterior trámite de Información Pública.

Con fecha 8 de marzo de 2018 se ha redactado el Informe de Seguimiento del Área de Planificación de la Subdirección General de Proyectos.



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCION GENERAL DE
PROYECTOS

En virtud de lo anterior **HAGO CONSTAR** lo siguiente:

1. El Proyecto está suscrito en febrero de 2018.
2. El Proyecto ha sido redactado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, con la asistencia técnica de la empresa consultora Ineco Ingeniería y Economía del Transporte, S.A., mediante una Encomienda de Gestión otorgada con fecha 5 de diciembre de 2014, siendo el Ingeniero Autor del Proyecto la Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Dña. Mirian Pinilla Langreo perteneciente a dicha empresa y actuando como Director del Contrato el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado D. Constantino Pato Alfonso, adscrito a la citada Demarcación.
3. El Proyecto ha sido supervisado por el Área de Planificación de la Subdirección General de Proyectos, con la asistencia técnica de la empresa Esteyco S.A.P.
4. De acuerdo con lo indicado en la Orden Circular 22/2007 sobre Instrucciones complementarias para tramitación de proyectos, la relación concreta e individualizada de los bienes o derechos de necesaria ocupación definidos en el Proyecto deberá someterse al trámite de información pública en cumplimiento de los artículos 17, 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y concordantes de su Reglamento.
5. Además, deberá tenerse en cuenta el cumplimiento de cuanto establece el artículo 12 de la Ley 37/2015, de Carreteras y concordantes del Reglamento General de Carreteras (Real Decreto 1812/1994).
6. El Presupuesto estimado de Licitación del Proyecto (I.V.A. excluido) es de 83.986.938,66 euros.



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
PROYECTOS

7. El Presupuesto estimado en el Proyecto para expropiaciones es de 3.088.271,40 euros.
8. La longitud del tronco es de 6,24 km. El número de enlaces es de 3.

Y en uso de las competencias establecidas en el artículo 32 del vigente Reglamento General de Carreteras, de 2 de septiembre de 1994, **RESUELVO:**

1. Aprobar provisionalmente el Proyecto de Trazado "Autovía A-76 Ponferrada – Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", con un Presupuesto de Licitación (I.V.A. excluido) estimado de 83.986.938,66 euros, con las siguientes prescripciones a cumplimentar en el Proyecto de Construcción:
 - 1.1. Se deberán tener en cuenta las indicaciones de la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
 - 1.2. Se proseguirá la tramitación de la reposición de servicios, de acuerdo con lo dispuesto en la "Circular sobre modificación de servicios en los Proyectos de Obras" de 7 de marzo de 1994.
2. Ordenar que, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, se proceda a incoar el correspondiente Expediente de Información Pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en cumplimiento de cuanto establece la Orden Circular 22/07 sobre Instrucciones complementarias para tramitación de Proyectos, así como:



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
PROYECTOS

- Los artículos 17, 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, sobre la necesidad de ocupación, y concordantes de su Reglamento.
 - El artículo 12 de la Ley 37/2015, de Carreteras y concordantes del Reglamento General de Carreteras (Real Decreto 1812/1994).
3. Ordenar que de acuerdo con el artículo 16.1 de la Ley 37/2015, de Carreteras, se someta el Proyecto al preceptivo informe de la Comunidad Autónoma y Corporaciones Locales que pudieran ser afectadas.
 4. Ordenar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia que se remita un ejemplar del Proyecto a los Ayuntamientos afectados conforme al artículo 34.7 del Reglamento General de Carreteras (Real Decreto 1812/1994).
 5. Ordenar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia que de acuerdo con el artículo 8 de la Ley 37/2015, de Carreteras, se someta el Proyecto a informe de los Departamentos Ministeriales a los que pueda afectar.
 6. Ordenar que, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, se lleven a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución y la relación a que se refiere el artículo 17 de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, sean publicadas en el Boletín Oficial del Estado, Boletín Oficial de la Provincia de León y en uno de los diarios de mayor circulación de dicha provincia, comunicándose, además, a los ayuntamientos en cuyo término radique la cosa a expropiar, para que sean fijadas en el tablón de anuncios (artículo 18.2 de dicha Ley).
 7. Ordenar que, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, se señale el lugar de exhibición del expediente, que en todo caso deberá estar a disposición de las personas que lo soliciten a través de la sede electrónica del



MINISTERIO
DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCION GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCION GENERAL DE
PROYECTOS

Ministerio de Fomento, de acuerdo con el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Propuesto,
Madrid, 8 de marzo de 2018
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS,

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado,
Madrid, 8 de marzo de 2018
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

APÉNDICE 7. APROBACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVA DEL PROYECTO DE TRAZADO



MINISTERIO DE FOMENTO

T2-LE-4400

RESOLUCIÓN DEL MINISTERIO DE FOMENTO POR LA QUE SE APRUEBA EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y DEFINITIVAMENTE EL PROYECTO DE TRAZADO "AUTOVÍA A-76 PONFERRADA - OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA - REQUEJO".

Provincia de LEÓN.

Con fecha 4 de febrero de 2019 la Dirección General de Carreteras ha propuesto la aprobación del Expediente de Información Pública y definitiva del Proyecto de Trazado de referencia.

En base a la Orden FOM/1356/2016, de 20 de julio, por la que se modifica la Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio, sobre delegación de competencias en el Ministerio de Fomento, **RESUELVO:**

1. Aprobar el Expediente de Información Pública y definitivamente el Proyecto de Trazado "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", con un Presupuesto Base de Licitación (I.V.A. excluido) estimado de 83.986.938,66 euros, con las siguientes prescripciones a cumplimentar en el Proyecto de Construcción:

- 1.1. Se revisará y subsanará el Anejo de Expropiaciones con el fin de componer una relación de afectados veraz y completa, considerando las alegaciones efectuadas relativas a modificaciones de superficies, bienes valorables en ellas o naturaleza y usos de las mismas, así como las referentes a la titularidad de las fincas, siempre que se hayan demostrado fehacientemente las titularidades y éstas estén inscritas en los registros oficiales, incluido el Catastro, sin perjuicio de las verificaciones pertinentes en el momento de levantamiento de actas previas.



MINISTERIO DE FOMENTO

T2-LE-4400

- 1.2. Durante el procedimiento expropiatorio se estudiará si procede la expropiación total de las fincas cuyos propietarios lo hayan solicitado.
- 1.3. Se proyectará un muro de contención de tierras en la finca nº 159 del T.M. de Carracedelo para reducir la afección a la vivienda situada en ella.
- 1.4. Se analizará la posibilidad de desplazar el eje 62 y acercarlo al tronco de la autovía, para disminuir la superficie de afección sobre las parcelas que intersecta. Asimismo, se revisará la conexión entre el eje 61 y el eje 62, con el objeto de garantizar el tránsito de vehículos agrícolas.
- 1.5. Se estudiará un itinerario peatonal que comunique el núcleo urbano de Toral de los Vados con el tanatorio.
- 1.6. Se estudiará la posibilidad de reducir la pendiente del eje 64 en su acceso al paso superior PS 1.
- 1.7. Se estudiará un itinerario peatonal que comunique el núcleo urbano de Toral de los Vados con el polígono industrial del Bierzo.
- 1.8. Se analizarán posibles ajustes de trazado del eje 35 que minimicen la afección sobre la finca nº 586 del T.M. de Toral de los Vados y eviten la expropiación de la vivienda situada en ella.
- 1.9. Se estudiará la ejecución de un camino peatonal desde el aparcamiento "cocheras" que discurra en paralelo a los ejes 36, 139 y 37, y que finalice en la conexión con el área pavimentada coincidente con el ensanchamiento de la Calle Lago y anexa a la parcela municipal que constituye el aparcamiento del Centro de Salud.
- 1.10. Se estudiará la posibilidad de que el eje 37 no afecte al acceso al garaje situado en la finca nº 569 del T.M. de Toral de los Vados.



MINISTERIO DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

- 1.11. Se estudiará la posibilidad de ejecutar un camino paralelo a la autovía desde la fuente de Penedelo hasta el vial que comunica con el paso superior a demoler en el pk 2+900.
- 1.12. Se acondicionará el camino existente entre el eje 71 y el depósito de abastecimiento al núcleo de Penedelo.
- 1.13. Se estudiará la posibilidad de aumentar el ancho de la sección del eje 58 a 6m.
- 1.14. Se revisará el diseño de la red de drenaje longitudinal, con el objeto de minimizar la afección a las fincas colindantes, tratando de reconducir la escorrentía recogida a través de las cunetas de pie de terraplén hasta los puntos naturales de desagüe en cada zona, en los casos en los que el drenaje desagua en fincas de particulares.
- 1.15. Se tendrá en cuenta todo lo indicado en el informe de la Confederación Hidrográfica del Miño-Sil de fecha 26 de abril de 2018.
- 1.16. Se revisará la reposición de caminos para garantizar el acceso a todas las fincas afectadas.
- 1.17. Se estudiará la posibilidad de reponer todos los servicios afectados pertenecientes a Cementos Cosmos dentro del corredor de la cinta transportadora, de manera que no se afecte a ninguna parcela ajena a su propiedad. Asimismo, se tendrán en cuenta las consideraciones indicadas en su alegación.
- 1.18. Se revisará la reposición de las líneas eléctricas a su paso por las fincas nº 895 y 939 del T.M. de Toral de los Vados, para que queden lo más alejadas posible de las viviendas colindantes.



MINISTERIO DE FOMENTO

T2-LE-4400

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

- 1.19. Se tendrá en cuenta todo lo indicado en el informe del Servicio de Espacios Naturales de la Dirección General del Medio Natural (Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León) de fecha 18 de mayo de 2018.
 - 1.20. Se llevará a cabo un estudio de ruido en el que se precisará la ubicación de las pantallas acústicas necesarias.
 - 1.21. Se deberá proseguir la tramitación de los proyectos de reposición de servicios de acuerdo con lo dispuesto en la Circular sobre "Modificación de servicios en los proyectos de obras", de 7 de marzo de 1994.
 - 1.22. Se adaptará el Proyecto, en la medida de lo posible, a la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, por la que se aprueba la Instrucción sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia en la ejecución de las obras públicas de infraestructuras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
2. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia notifique la presente Resolución según lo dispuesto en los artículos 4 y 40 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.
 3. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia lleve a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución sea publicada en el Boletín Oficial del Estado.

La presente resolución pone fin a la vía administrativa, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 114.1.c de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y contra la misma se puede interponer recurso potestativo de reposición ante el Ministro del Departamento, en el plazo de un mes, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Audiencia Nacional en el plazo de dos meses, a partir del



MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

T2-LE-4400

día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin que quepa formular el recurso contencioso-administrativo hasta que sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta del recurso de reposición interpuesto.

Madrid, 4 de febrero de 2019
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,

Fdo.: Javier Herrero Lizano

Madrid, 13 de febrero de 2019
EL SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA,

Fdo.: Pedro Saura García

APÉNDICE 8. INFORME SOBRE LA VIGENCIA DE LA DIA



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

EI1-E-177

INFORME SOBRE LA VIGENCIA DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL ESTUDIO INFORMATIVO "AUTOVÍA A-76. TRAMO: PONFERRADA- OURENSE".

Provincias de LEÓN, LUGO Y OURENSE.

1. ANTECEDENTES

1.1 Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", de clave EI1-E-177.

Por Resolución de 24 de julio de 2013, publicada en el B.O.E. de 14 de agosto de 2013, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formula declaración de impacto ambiental del Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", de clave EI1-E-177.

Con fecha 12 de diciembre de 2013 se aprobó el expediente de Información Pública y definitivamente el citado Estudio Informativo.

También con fecha de 12 de diciembre de 2013 se produce la entrada en vigor de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental. En su Disposición Transitoria Primera se establece:

"[...]3. Las declaraciones de impacto ambiental publicadas con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley perderán su vigencia y cesarán en la producción de los efectos que le son propios si no se hubiera comenzado la ejecución de los proyectos o actividades en el plazo máximo de seis años desde la entrada en vigor de esta Ley [...]".

En el momento de la entrada en vigor de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

EI1-E-177

se encontraba vigente, por tanto, tendría extendida su vigencia "ex lege" por un plazo de seis años adicionales desde dicha entrada en vigor.

Actualmente se están redactando los Proyectos de Trazado y Construcción de 4 de los tramos que comprende el Estudio Informativo:

- Tramo 1, Toral de los Vados: "Autovía A-76, Ponferrada – Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía – Requejo", de clave 12-LE-4400.
- Tramo 2, Biobra: "Autovía A-76, Ponferrada – Ourense. Tramo: Requejo – A Veiga de Cascallá", de clave 12-OR-5220.
- Tramo 3, Rubiá: "Autovía A-76, Ponferrada – Ourense. Tramo: A Veiga de Cascallá – O Barco de Valdeorras", de clave 12-OR-5120.
- Tramo 9, Monforte: "Autovía A-76, Ponferrada – Ourense. Tramo: Enlace de Monforte Este-Babela", de clave 12-LU-4710.

1.2 Proyecto de Construcción "Conexión entre las carreteras N-120 y N-536. Tramo: Sobrado – O Barco de Valdeorras", de clave 23-OR-4970.

Por Resolución de 23 de noviembre de 2016, la Dirección General de Carreteras aprueba el Proyecto de Construcción "Conexión entre las carreteras N-120 y N-536. Tramo: Sobrado – O Barco de Valdeorras", de clave 23-OR-4970.

El Proyecto cuenta con un Nudo-3 que enlaza directamente con la N-120 aproximadamente en el pk 453,4 y futura A-76, siendo coincidente con el denominado "Enlace de acceso a Vilanova de Valdeorras" del Tramo 3: Rubiá. Es decir, son el mismo enlace.



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

EI1-E-177

Este *Nudo-3*, que consiste en un enlace tipo diamante con glorieta superior, ya ha sido diseñado para alojar el paso de la sección de la futura autovía A-76.

Las obras fueron adjudicadas por el Ministerio de Fomento el 26 de julio de 2019.

El acta de comprobación de replanteo se firma con fecha 20 de septiembre de 2019 dando inicio a las obras al día siguiente.

2. ACTUACIONES DEL ESTUDIO INFORMATIVO EI1-E-177 YA EJECUTADAS

La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido con fecha 15 de noviembre de 2019 un Informe sobre la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", de clave EI1-E-177, en el que se justifican y se exponen las siguientes conclusiones:

- Se considera acreditado que la ejecución del Nudo-3 de las obras de la Variante del Barco de Valdeorras (Proyecto de Construcción "Conexión entre las carreteras N-120 y N-536. Tramo: Sobradelo – O Barco de Valdeorras") se corresponde con la ejecución del enlace de acceso a Vilanova de Valdeorras de la A-76, siendo ambos el mismo enlace situado en el actual P.K. 453,4 de la N-120.
- Se hace constar que ya se ha comenzado con la ejecución de las obras en el Nudo-3 /Enlace de Vilanova de Valdeorras y por tanto se mantiene la vigencia de la declaración de impacto ambiental de la autovía A-76.



SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

EI1-E-177

3. CONCLUSIONES

De acuerdo con todo lo anterior, y a la vista del Informe de 15 de noviembre de 2019 de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia sobre la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental, se considera suficientemente acreditado que se han comenzado algunas de las obras que desarrollan las actuaciones comprendidas en el Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", de clave EI1-E-177, con anterioridad al 12 de diciembre de 2019.

Madrid, 25 de noviembre de 2019
LA JEFE DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO,
PROYECTOS Y OBRAS,

Fdo.: María Megía Morales

Examinado y conforme:
EL JEFE DE ÁREA DE PLANIFICACIÓN,

Fdo.: Francisco Pérez María



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

EI1-E-177

ANEXO I

Acta de comprobación de replanteo de las obras "Conexión entre las
carreteras N-120 y N-536. Tramo: Sobradelo – O Barco de
Valdeorras"

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID



SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL
ESTADO EN GALICIA

ACTA DE COMPROBACIÓN DE REPLANTEO DE LAS OBRAS (artículo 237 LCSP)

CLAVE: 23-OR-4970

OBRAS: CONEXIÓN ENTRE LAS CARRETERAS N-120 y N-536. TRAMO: SOBRADELO - O BARCO DE VALDEORRAS. PROVINCIA DE OURENSE.

Las obras se licitaron el 12 de enero de 2019 y resultaron adjudicadas el 26 de julio de 2019 a la UTE formada por: Vías y Construcciones, S.A.; Aglomerados y Construcciones Valdeorras, S.A. (ACOVAL) y Petrolam infraestructuras, S.L. por un importe de 47.190.000 € (IVA incluido).

El contrato ha sido firmado el 12 de Septiembre de 2019 y tiene un plazo de ejecución de treinta (30) meses, por lo que conforme a lo establecido en el artículo 237 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) se procede a la comprobación del replanteo.

Asisten al presente acto en fecha 20 de septiembre de 2019, en el lugar de las obras, de acuerdo con los artículos 139 y 140 del Reglamento General de la Ley de Contratos (RD 1098/2001 de 12 de octubre) y cláusulas 24, 25 y 26 del Pliego de Cláusulas Administrativas Generales (PCAG); de una parte D. Fernando Díez Gómez, P.A. ingeniero Director de las obras, y de otra D. Javier Medel Abad como Delegado del contratista adjudicatario de las obras.

De la comprobación del replanteo efectuado previamente a la licitación, se hace constar:

- Que el levantamiento de actas previas a la ocupación se realizó en julio de 2017.
- Que el pago de los depósitos previos se realizó en la primera quincena del mes de agosto de 2019.
- Que entre los días 9 y 12 de septiembre de 2019 se ha procedido a extender las actas de ocupación de los terrenos, sin que hubiera incidencias notables que destacar.

Por tanto, a juicio de este Director de las obras existe la disponibilidad de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras.

Por otra parte, se ha comprobado la realidad geométrica de las mismas, verificando la sensible coincidencia de los datos y características del proyecto con lo observado en el terreno, por lo que se deduce la viabilidad del mismo.

A la vista de lo anterior, no se formulan reservas por parte del contratista sobre la viabilidad del proyecto.

CORREO ELECTRÓNICO
demarcación.galicia@fomento.es

ANTONIO MACHADO 45
15071 A CORUÑA
TEL.: 981 288200
TEL.: 981 288200



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE
CARRETERAS DEL
ESTADO EN GALICIA

Por todo lo anterior, el Director de las obras en presencia del contratista y en cumplimiento de los artículos y cláusulas mencionadas anteriormente, autoriza el inicio de las obras, empezándose a contar el plazo de ejecución desde el día siguiente a la firma de este Acta.

Y para que así conste, los comparecientes firman cinco (5) ejemplares de la misma en el lugar y fecha indicados anteriormente.

Por el Contratista:

Fdo: Javier Medel Abad

El Director de las Obras:

P.A.: Fernando Díez Gómez

CORREO ELECTRÓNICO
demarcación.galicia@fomento.es

ANTONIO MACHADO 45
15071 A CORUÑA
TEL: 981 288200
TEL: 981 288200

 **MINISTERIO DE FOMENTO** S.G. DE CONSTRUCCIÓN Salida
Nº 20190050000970
14/10/2019 12:40:21

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CONSTRUCCIÓN

JM/Cg

S/REF.

N/REF. 23-OR-4970

FECHA Madrid, 14 de octubre de 2019

ASUNTO Traslado Convalidación Acta comprobación del replanteo y fecha de inicio de la obra
Adjudicatario *Vias y Construcciones, S.A. + Aglomerados y construcciones Valdeorras, S.A. + Petrolam Infraestructuras, S.L.*

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN GALICIA
C/ Antonio Machado, 45
15071 - LA CORUÑA

Obra: "Conexión entre las carreteras N-120 y N-536. Tramo: Sobradelo – O Barco de Valdeorras. Provincia de Orense."

Con fecha 9 de octubre de 2019 la Dirección General de Carreteras ha resuelto:

Convalidar, conforme al artículo 139 del Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas aprobado por Real Decreto 1098/2001, la fecha del día 21 de septiembre de 2019 como fecha de inicio de la obra de referencia.

MFOM D.C. GALICIA

Entrada

Nº 201920150007604

17-10-2019 13:39:52

EL JEFE DE ÁREA DE GESTIÓN Y CONTROL DE OBRAS


Fde. José Menchén Fisac

Traslados
• Subdirección General de Coordinación
• Demarcación de Carreteras

PASEO DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL 91 5975229
FAX 91 5978530



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

E11-E-177

ANEXO II

Plano croquis de la parte ejecutada del enlace

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID



EI1-E-177

SECRETARÍA DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS

ANEXO III

Fotografía de la ejecución de las obras

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID





APÉNDICE 9. CERTIFICADO DE VIGENCIA DE LA DIA



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO
DE INFRAESTRUCTURAS,
TRANSPORTE Y VIVIENDA
SECRETARIA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

DON JAVIER HERRERO LIZANO, Director General de Carreteras del Ministerio de Fomento, en relación con la vigencia de la Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", de clave EI1-E-177 (S/Ref. 20060330 ATV),

CERTIFICA:

Que a la vista de la documentación que sobre este asunto obra en los archivos de esta Dirección General de Carreteras, se ha comenzado la ejecución de parte de las obras comprendidas dentro del ámbito del Estudio Informativo de clave EI1-E-177 "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense", antes del 12 de diciembre de 2019.

Madrid, a 26 de noviembre de 2019
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS



Fdo.: Javier Herrero Lizano

APÉNDICE 10. OFICIO DE TRASLADO CERTIFICADO DE VIGENCIA AL MITECO



MINISTERIO DE FOMENTO

MINISTERIO DE FOMENTO

Salida

Nº. 201900000069886

28-11-2019 08:29:24

SECRETARÍA DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

O F I C I O

S/REF.: 20060330 ATV

N/REF: MMM / EI1-E-177

FECHA: Madrid, 27 de noviembre de 2019

ASUNTO: Vigencia de la DIA del Estudio Informativo "Autovía A-76. Tramo: Ponferrada – Ourense"

MINUTA

MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA

DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y CALIDAD AMBIENTAL

Subdirección General de Evaluación Ambiental

Plaza San Juan de la Cruz, s/n
28071 MADRID

Se adjunta certificado del Director General de Carreteras por el que se informa de la vigencia de la declaración de impacto ambiental del Estudio Informativo de clave EI1-E-177, para conocimiento y efectos.

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS,

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Anexo: Copia del certificado de la Dirección General de Carreteras sobre el Estudio Informativo.

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

APÉNDICE 11. MODIFICACIÓN ORDEN DE ESTUDIO 14 DE SEPTIEMBRE 2022

FIRMADO

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se MODIFICA la siguiente ORDEN DE ESTUDIO:
PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN
"AUTOVÍA A-76 PONFERRADA – OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA – REQUEJO".
Red de Carreteras del Estado
Provincia de LEÓN

Tras la formulación de la preceptiva declaración de impacto ambiental (BOE de 14 de agosto de 2013), el Ministerio de Fomento aprobó el 12 de diciembre de 2013 el expediente de información Pública y definitivamente el estudio informativo de la autovía A-76 de conexión entre Ponferrada y Ourense, de clave EII-E-177, resultando seleccionada una alternativa que combina tramos de nuevo trazado con tramos de duplicación de la actual carretera N-120, de 125,3 km de longitud.

Para desarrollar el proyecto de trazado y construcción de la autovía A-76 en su tramo entre Villamartín de la Abadía y Requejo la Dirección General de Carreteras autorizó el 11 de febrero de 2014 la correspondiente orden de estudio. En 5 de diciembre de 2014 se formalizó la encomienda de gestión entre el Ministerio de Fomento e INECO para la asistencia técnica en la redacción de este proyecto.

Con fecha de 12 de marzo de 2018 se aprobó provisionalmente el proyecto de trazado, que fue aprobado definitivamente el 20 de febrero de 2019. El proyecto de trazado introdujo una serie de modificaciones respecto al estudio informativo y a la orden de estudio autorizada que es preciso regularizar:

- Se diseñó el tronco de la autovía para una velocidad de proyecto de 100 km/h en lugar de los 80 km/h de la orden de estudio vigente y del estudio informativo. Además, se adoptaron los criterios de diseño de la norma de trazado 3.1 IC vigente, aprobada por la Orden FOM/273/2016. Como consecuencia, si bien en el estudio informativo se había previsto la construcción de la A-76 mediante la duplicación estricta de la calzada actual de la carretera N-120 (de hecho, en el estudio informativo solo estaba presupuestado el firme de la nueva calzada), en el diseño del proyecto de trazado prácticamente no se aprovecha la calzada de la N-120, a pesar de que el trazado proyectado coincide sensiblemente con el corredor de la carretera actual. Incluso entre el PK 3+100 a 3+900 se abandona el trazado

 FIRMADO por : BRAVO ANTÓN, ROSALÍA. A fecha: 13/09/2022 11:07 AM
 FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL. A fecha: 14/09/2022 02:13 PM
 Total folios: 5 (1 de 5) - Código Seguro de Verificación: MFO00256743069855E5357ZCDA6C
 Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
FIRMADO

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

T2/12-LE-4400

de la nacional, proyectando la autovía en variante. Todo ello tiene una importante repercusión en el presupuesto de diversos capítulos: explanaciones, firmes, drenaje, etc.

La velocidad de proyecto de 100 km/h implica adoptar un radio mínimo de 490 m en el tronco de la autovía y unos despejes (en bermas y mediana) que aseguren la visibilidad de parada para esa velocidad. En este sentido, frente a la mediana de 2,0 m prevista en el estudio informativo, la mediana se amplió en proyecto de trazado a 5,5 m, con la excepción de la zona de Toral de los Vados en que se reduce a 3,2 m por problemas de espacio. No obstante, entre el viaducto del El Burbia y el enlace de acceso a Requejo y Covas la mediana se amplía a 7,5 m por razones de visibilidad.

Esto supone una mejora sustancial respecto a las características trazado de la N-120 por donde circula el tráfico actualmente, donde de acuerdo con los datos de inventario existen varias curvas con radios del entorno a los 240 m en este tramo (por ejemplo, en el PK 430+000) y se señalizan velocidades máximas de 80 km/h en pasos de curva, que probablemente tendrían que disminuirse si se aplicaran los mismos criterios de visibilidad que los utilizados en el diseño de la autovía de acuerdo a la normativa vigente.

- Supresión del enlace previsto en el estudio informativo con la carretera LE-185-43 y de acceso al núcleo de Penedelo, debido a la escasa distancia con el enlace de acceso a Toral de los Vados y al polígono industrial El Bierzo, a apenas 1,5 km, y al reducido tráfico que captaría este enlace.
- Desplazamiento del enlace de acceso a Requejo y Covas respecto a la previsión del estudio informativo, por razones de optimización de diseño y reducción de afecciones.

Además de lo anterior, en el proyecto de trazado se diseñó un complejo enlace de la autovía A-76 con la autovía A-6, que comprende por sí solo una longitud de viales de 9,7 km y 11 estructuras, alguna de ellas de cierta importancia (estructura E-6, viaducto de 464 m de longitud; estructura E-5, pérgola), debido a los condicionantes existentes y a la adopción, en algunos de los ramales, de velocidades de proyecto elevadas (por ejemplo, 80 km/h tanto en el ramal Ponferrada-Ourense como en el ramal Lugo-Ourense). Así, el propio enlace tiene un presupuesto de ejecución material de 25 millones de euros, cuando las referencias de la Orden FOM/3317/2010 de Eficiencia indican 6 millones de euros para el proyecto de un enlace de esta categoría (IMD suma de las autovías que se enlazan <20.000 vehículos/día, pues la A-6 tiene un tráfico en 2018 medido en la estación LE-217-3 de 11.649 veh/día y la N-120 medido en la estación LE-23-2 de 6.484 veh/día).

Además del elevado presupuesto, muy superior al establecido en la Orden FOM/3317/2010, existen razones de interés de general que aconsejan replantearse el diseño del enlace. En concreto:

- De acuerdo a los estudios de tráfico, la principal relación de la futura autovía A-76 será con la N-6 del lado Ponferrada y la segunda en importancia con la autovía A-6 lado Madrid. Por

 FIRMADO por : BRAVO ANTÓN, ROSALÍA. A fecha: 13/09/2022 11:07 AM
 FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL. A fecha: 14/09/2022 02:13 PM
 Total folios: 5 (2 de 5) - Código Seguro de Verificación: MFO00256743069855E5357ZCDA6C
 Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

 MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTÓN, ROSALÍA. A fecha: 13/09/2022 11:07 AM
 FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL. A fecha: 14/09/2022 02:13 PM
 Total folios: 5 (3 de 5) - Código Seguro de Verificación: MFC0W025674306985E5537CDA6C
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PROYECTOS

T2/12-LE-4400

el contrario, el tráfico de la futura autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña será muy reducido.

- La complejidad del enlace proyectado implica importantes afecciones al tráfico durante su construcción y en un plazo de ejecución dilatado.

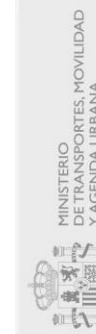
Por estos motivos, se considera conveniente una reconsideración del diseño del enlace durante la redacción del proyecto de construcción, suprimiendo las relaciones directas de autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña, que podrán ser servidas a través de la N-6, como en la situación actual. Todo ello supone una solución más económica y cercana a los parámetros de la Orden Ministerial de Eficiencia, con menores afecciones al tráfico, con ahorros de costes de conservación futuros, con menores afecciones sobre terceros (superficie a expropiar, red hídrica, etc.) y con una funcionalidad para la mayoría de los usuarios del enlace muy similar al diseño del proyecto de trazado. Así mismo, esta solución supondrá que este nuevo tramo de autovía pueda entrar en servicio en una fecha más próxima al tener un plazo de ejecución más corto y requerir una menor inversión, lo que significa que se anticipen para la sociedad los beneficios esperados en cuando a reducción de tiempos de recorrido y de siniestralidad.

Por otra parte, también resulta necesario actualizar el presupuesto de la orden de estudio vigente por motivos como:

- Aplicación de la orden circular 2/2022 de la Base de precios de referencia de la Dirección General de Carreteras.
- Estructuras no previstas en el estudio informativo; Diseño de todas las estructuras acuerdo a Eurocódigos y Código Estructural.
- Diseño del drenaje de acuerdo a la orden FOM/298/2016 por la que se aprueba la norma 5.2 de Drenaje de la Instrucción de Carreteras, así como necesidad de proyectar obras de drenaje transversal no previstas en el estudio informativo o aumentar las mediciones del drenaje longitudinal por el no aprovechamiento de la calzada actual de la N-120.
- La infravaloración que el estudio informativo realizó de algunos capítulos de proyecto (por ejemplo, la reposición de carreteras y caminos, que pasa de los 3.600 m previstos en el estudio a 10.300 m en proyecto) o la no previsión de otros (gestión de residuos, conexión provisional, etc.)

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTÓN, ROSALÍA. A fecha: 13/09/2022 11:07 AM
 FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL. A fecha: 14/09/2022 02:13 PM
 Total folios: 5 (4 de 5) - Código Seguro de Verificación: MFC0W025674306985E5537CDA6C
 Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL
DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL
DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL
DE PROYECTOS

T2/12-LE-4400

De este modo, teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, **RESUELVO** la siguiente modificación de la orden de estudio:

Características:

Velocidad de proyecto: 100 km/h.

Calzada: 2 x 7,00 m.

Arcenes exteriores: 2,50 m.

Arcenes interiores: 1,0 m.

Mediana: Variable de 3,20 a 7,5 m.

Restantes características: Las contenidas en la vigente norma 3.1 IC para una autovía A-100, de acuerdo con la Orden FOM/273/2016

Objeto de los proyectos

Desarrollar con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción la solución definitivamente aprobada en el estudio informativo de clave EI1-E-177 para el tramo Villamartín de la Abadía – Requejo, cumplimentando las prescripciones establecidas en la aprobación definitiva del estudio informativo, con estas salvedades:

- Las derivadas de la adopción de una velocidad de proyecto de 100 km/h para el tronco de la autovía, que implican entre otras cuestiones la imposibilidad de acometer la A-76 como duplicación estricta de la calzada actual de la carretera N-120 y la necesidad de despejes por visibilidad de parada que derivan en mayores anchos de mediana.
- Las derivadas de la aplicación de la normativa técnica actualmente vigente, en particular norma 3.1 IC y 5.2 IC.
- En cuanto al diseño de enlaces:
 - El enlace con la autovía A-6 se diseñará para permitir los movimientos de la autovía A-76 con la carretera N-6 lado Ponferrada y de la autovía A-76 con la autovía A-6 lado Madrid. Las relaciones de la autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña, por la debilidad del tráfico previsto, se realizarán a través de la carretera N-6 por medio de los enlaces existentes de ésta con la autovía A-6.
 - Se suprimirá el enlace previsto en el estudio informativo con la carretera LE-185-43 y de acceso al núcleo de Penedelo, debido a la escasa distancia con el enlace de

FIRMADO

FIRMADO por : BRAVO ANTÓN, ROSALÍA. A fecha: 13/09/2022 11:07 AM
FIRMADO por : HERRERO LIZANO, JAVIER. DIRECTOR GENERAL. A fecha: 14/09/2022 02:13 PM
Total folios: 5 (5 de 5) - Código Seguro de Verificación: MFOW025674306985E5357CDA6C
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

T2/12-LE-4400

acceso a Toral de los Vados y al polígono industrial El Bierzo, a apenas 1,5 km, y al reducido tráfico que captaría este enlace.

- Se desplazará el enlace de acceso a Requejo y Covas respecto a la previsión del estudio informativo, por razones de optimización del diseño del enlace y reducción de las afecciones que produce.

Presupuesto base de licitación de las obras aproximado:

Teniendo en cuenta las valoraciones de la propuesta de la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia se estima que el Presupuesto Base de Licitación de las obras ascenderá a **CIENTO CUARENTA MILLONES DE EUROS (140.000.000,00 €), IVA del 21 % incluido.**

Seguirán vigentes el resto de aspectos de la orden de estudio autorizada el 11 de febrero de 2014 en lo que no se opongan a la siguiente modificación.

Conforme:

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS

Fecha y firma electrónica al margen

Rosalía Bravo Antón

Aprobado:


EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Fecha y firma electrónica al margen

Javier Herrero Lizano

APÉNDICE 12. APROBACIÓN PROVISIONAL DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN

FIRMADO por : ROSALBA BRAVO ANTON. A fecha: 15/03/2023 03:04 PM
 FIRMADO por : JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 16/03/2023 01:00 PM
 Total folios: 5 (1 de 5) - Código Seguro de Verificación: MF0M025147F985A838981A73FEF
 Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

12-LE-4400

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS POR LA QUE SE APRUEBA PROVISIONALMENTE Y SE ORDENA LA INCOACIÓN DEL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN "AUTOVÍA A-76 PONFERRADA - OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA - REQUEJO".

Provincia de **LEÓN**.


La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido el Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", en lo sucesivo Proyecto, para su supervisión reglamentaria, previa a la aprobación provisional y posterior trámite de Información Pública.

Con fecha 15 de marzo de 2023 se ha redactado el Informe de Seguimiento de la Subdirección General de Proyectos sobre dicho Proyecto.

En virtud de lo anterior **HAGO CONSTAR** lo siguiente:

1. El Proyecto está suscrito en enero de 2023.
2. El Proyecto ha sido redactado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, con la asistencia técnica de la empresa consultora Ineco Ingeniería y Economía del Transporte, S.A., mediante una Encomienda de Gestión otorgada con fecha 5 de diciembre de 2014, siendo el Ingeniero Autor del Proyecto el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Marino Insua Sasiain perteneciente a dicha empresa y actuando como Directora de la Encomienda la Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos del Estado Dña. Beatriz González del Riego, adscrita a la citada Demarcación.
3. El Proyecto ha sido supervisado por la Subdirección General de Proyectos, con la asistencia técnica de la empresa Esteyco S.A.P.
4. Como consecuencia de:
 - El cumplimiento de las prescripciones de la Resolución del Ministerio de Fomento de 13 de febrero de 2019 por la que se aprobó el Expediente de Información Pública y definitivamente el Proyecto de Trazado;
 - La modificación de la Orden de Estudio autorizada el 14 de septiembre de 2022, por la que se reconsidera el diseño del enlace nº 1 del Proyecto, entre las autovías A-76 y A-6;

FIRMADO por : ROSALBA BRAVO ANTON. A fecha: 15/03/2023 03:04 PM
 FIRMADO por : JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 16/03/2023 01:00 PM
 Total folios: 5 (2 de 5) - Código Seguro de Verificación: MF0M025147F985A838981A73FEF
 Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

12-LE-4400

- Los ajustes de diseño consecuencia de la supervisión del Proyecto y de la respuesta al informe de auditoría de seguridad viaria;

Se han generado:

- Variaciones en la relación de bienes y derechos afectados respecto a la contenida en el Proyecto de Trazado sometido a información pública en 2018;
- Modificación en el trazado y funcionalidad del enlace nº 1 del Proyecto, entre las autovías A-76 y A-6.

Por lo que se hace preciso someter el Proyecto a un trámite adicional de información pública, en cuanto:

- A la relación concreta e individualizada de los bienes o derechos de necesaria ocupación definidos en el Proyecto, en cumplimiento de los artículos 17, 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, y concordantes de su Reglamento. Así, cualquier persona podrá aportar por escrito los datos oportunos para rectificar posibles errores de la relación publicada u oponerse, por razones de fondo o forma, a la necesidad de la ocupación.
- Al artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras exclusivamente en cuanto a la modificación del enlace nº 1, de conexión entre las autovías A-6 y A-76. Las alegaciones podrán versar sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera o sobre la concepción global de su trazado. Además, en cumplimiento de los artículos 8 y 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, se solicitará el informe de los departamentos ministeriales, comunidad autónoma y entidades locales que puedan verse afectados por el cambio de trazado.

5. De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, y de conformidad con el artículo 14 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, el nuevo diseño del enlace nº1 ha sido sometido al trámite de auditoría de seguridad viaria. Con fecha 14 de octubre de 2022 se ha emitido el informe de auditoría de seguridad viaria y con fecha 30

FIRMADO por : ROSALIA BRAVO ANTON. A fecha: 15/03/2023 03:04 PM
 FIRMADO por : JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 16/03/2023 01:00 PM
 Total folios: 5 (3 de 5) - Código Seguro de Verificación: MF0M025147F985A838981A73FEF
 Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

12-LE-4400

de enero de 2023 la directora del proyecto ha formulado el informe de respuesta.

6. La longitud del tronco es de 6,24 km y el número de enlaces es de tres.
7. El Presupuesto Base de Licitación estimado del Proyecto es de 126.017.360,43 euros, incluyendo el I.V.A. (21%).
8. El Presupuesto estimado en el Proyecto para expropiaciones es de 2.759.293,10 euros.

Y en uso de las competencias establecidas en el artículo 32 del vigente Reglamento General de Carreteras, de 2 de septiembre de 1994, **RESUELVO:**

1. Aprobar provisionalmente el Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", redactado con fecha enero de 2023, con un Presupuesto Base de Licitación estimado de 126.017.360,43 euros, incluyendo el I.V.A. (21%).
2. Declarar la urgencia del Proyecto en aplicación de lo previsto en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, modificada por Real Decreto-ley 18/2018, de 8 de noviembre, por lo que el presente trámite tendrá el carácter de información pública previa a la declaración de urgente ocupación de los bienes y derechos afectados por la ejecución del proyecto.
3. Ordenar que, por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, se proceda a incoar el correspondiente Expediente de Información Pública, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, de esta manera:
 - La información pública se realiza sobre la totalidad del tramo en relación a cuanto establecen los artículos 17, 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, de 16 de diciembre de 1954, sobre la necesidad de ocupación, y concordantes de su Reglamento. Cualquier persona podrá aportar por escrito los datos oportunos para rectificar posibles errores de la relación publicada u oponerse, por razones de fondo o forma, a la necesidad de la ocupación. Esta información pública también lo es a los efectos de la declaración de urgente ocupación de los bienes y derechos afectados.

FIRMADO por : ROSALIA BRAVO ANTON. A fecha: 15/03/2023 03:04 PM
 FIRMADO por : JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS. A fecha: 16/03/2023 01:00 PM
 Total folios: 5 (4 de 5) - Código Seguro de Verificación: MF0M025147F985A838981A73FEF
 Verificable en https://sede.mtma.gob.es

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

12-LE-4400

- La información pública se realiza asimismo en relación con el artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras exclusivamente para la modificación del enlace nº1 de conexión entre las autovías A-6 y A-76. Las alegaciones solamente se podrán tener en consideración si versan sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera o sobre la concepción global de su trazado.

La aprobación definitiva del Proyecto de Construcción, en su caso, implicará la declaración de utilidad pública y la necesidad de urgente ocupación de los bienes, modificación de servicios y adquisición de derechos correspondientes, a los fines de expropiación, de ocupación temporal o de imposición o modificación de servidumbres.

El plazo de información pública será de treinta (30) días hábiles contados a partir del primer día hábil siguiente al de la última fecha de las publicaciones reglamentarias.

4. Ordenar que la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia:
 - a) Lleve a cabo los trámites necesarios para que la presente Resolución y la relación a que se refiere el artículo 17 de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, sean publicadas en el Boletín Oficial del Estado, Boletín Oficial de la provincia de León y en uno de los diarios de mayor circulación de dicha provincia, comunicándose, además, a los Ayuntamientos en cuyo término radique la cosa a expropiar, para que sean fijadas en el tablón de anuncios (artículo 18.2 de dicha Ley).
 - b) Remita un ejemplar del Proyecto de Construcción a las corporaciones locales afectadas, para su exposición al público, en cumplimiento del artículo 34.7 del Reglamento general de carreteras.
 - c) Señale el lugar de exhibición del expediente, que en todo caso deberá estar a disposición de las personas que lo soliciten a través de la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de acuerdo con el artículo 83 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

FIRMADO
FIRMADO por : ROSALIA BRAVO ANTON, A Fecha: 15/03/2023 03:04 PM
FIRMADO por : JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO, DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS, A Fecha: 16/03/2023 01:00 PM
Total folios: 5 (5 de 5) - Código Seguro de Verificación: MF0W025147F985A838981A73FEF
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS

12-LE-4400

d) Solicite informe sobre el Proyecto de Construcción a los departamentos ministeriales, comunidad autónoma y entidades locales afectados por la modificación del enlace nº1, en cumplimiento de los artículos 8 y 16 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.

Propuesto,
LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PROYECTOS,

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Rosalía Bravo Antón

Aprobado,
EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Juan Pedro Fernández Palomino

APÉNDICE 13. INFORME DE ALEGACIONES SOBRE EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

INFORME DE ALEGACIONES DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS SOBRE EL EXPEDIENTE DE INFORMACIÓN PÚBLICA DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN: "AUTOVÍA A-76 PONFERRADA – OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA - REQUEJO"

Provincia de LEÓN

CLAVE: 12-LE-4400

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM Total folios: 30 (1 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOIM02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en ht tps://sede.mitma.gob.es



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

Informe de alegaciones de la Dirección General De Carreteras sobre el expediente de información pública del Proyecto de Construcción "AUTOVÍA A-76 PONFERRADA – OURENSE. TRAMO: VILLAMARTÍN DE LA ABADÍA - REQUEJO".

Provincia de LEÓN.

ÍNDICE

1.- ANTECEDENTES 3
2.- TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE 4
3.- ANÁLISIS DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS 6
4.- CONCLUSIONES DEL INFORME DEL DIRECTOR DEL CONTRATO 27
5.- CONCLUSIONES DEL INFORME DE ALEGACIONES 28

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM Total folios: 30 (2 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOIM02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en ht tps://sede.mitma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

1. ANTECEDENTES

Con fecha 16 de marzo de 2023, la Dirección General de Carreteras aprueba provisionalmente el Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada - Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", declarando la urgencia del proyecto en aplicación de lo previsto en el artículo 12.2 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, modificada por Real Decreto-Ley 18/2018, de 8 de noviembre, y ordena a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia que proceda a incoar el expediente de información pública del Proyecto de Construcción, por un plazo de 30 días hábiles, de acuerdo con la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y a los efectos de los artículos 17, 18 y 19.1 de la Ley de 16 de diciembre de 1954, de Expropiación Forzosa, sobre la necesidad de ocupación, y concordantes de su Reglamento, para la totalidad del tramo, y del artículo 12.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras exclusivamente para la modificación del enlace nº1 de conexión entre las autovías A-6 y A-76.

Con fecha 29 de agosto de 2023, se ha recibido en la Subdirección General de Proyectos y Obras el expediente de información pública, remitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, en el que se incluyen las alegaciones recibidas y el informe de la Directora del Contrato sobre las mismas.

Adicionalmente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido a esta Subdirección General, con fecha 24 de octubre de 2023, un informe complementario al expediente de información pública que incluye el análisis de una alegación recibida fuera de plazo.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (3 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF96A6AF97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mitma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

2. TRAMITACIÓN DEL EXPEDIENTE

2.1. ANUNCIOS Y PUBLICACIONES

El anuncio de dicho trámite se ha publicado en:

- Boletín Oficial del Estado nº 80, de 4 de abril de 2023.
- Boletín Oficial de León nº 91, de 15 de mayo de 2023.
- Diario de León, de 20 de abril de 2023.

2.2. PLAZO PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA

El anuncio de información pública establece un plazo de 30 días hábiles para la presentación de las alegaciones pertinentes, contados a partir del primer día hábil siguiente a la última fecha de las publicaciones reglamentarias.

2.3. INFORMACIÓN ENVIADA A ENTIDADES LOCALES, COMUNIDADES AUTÓNOMAS Y OTROS ORGANISMOS

Con fecha 4 de abril de 2023, la Demarcación del Estado en Galicia envió mediante oficio a los Ayuntamientos de Carracedelo, Toral de los Vados, Corullón y Sobrado, el anuncio de la información pública para su exposición en sus tabloneros de anuncio, así como un ejemplar en papel del Proyecto de Construcción.

En cumplimiento del artículo 16 de la Ley de Carreteras, la Demarcación solicitó a los Ayuntamientos afectados, a la Diputación Provincial de León y a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, mediante oficios fechados el 4 de abril de 2023, el preceptivo informe sobre la afectación de la actuación a la ordenación territorial o al planeamiento urbanístico vigente.

Asimismo, en cumplimiento del artículo 8 de la Ley de Carreteras, la Demarcación

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (4 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF96A6AF97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mitma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

solicitó mediante oficio fechado el 4 de abril de 2023 informe a los Departamentos Ministeriales de Defensa e Industria, Comercio y Turismo, así como al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2.4. EXPOSICIÓN AL PÚBLICO

El Proyecto ha sido expuesto en la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, en la Unidad de Carreteras del Estado en León y en los Ayuntamientos de Carracedelo, Toral de los Vados, Corullón y Sobrado, durante el plazo legalmente establecido. Se han recibido los certificados de exposición al público de los Ayuntamientos mencionados.

Además, el Proyecto se ha publicado en la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, <https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/participacion-publica>.

2.5. ALEGACIONES RECIBIDAS

Terminado el plazo de información pública, se han recibido 14 alegaciones, 5 corresponden a organismos públicos y 9 corresponden a particulares. Posteriormente, se ha recibido una alegación fuera de plazo.

NOMBRE DEL ALEGANTE	FECHA REGISTRO	APARTADOS INFORME
ORGANISMOS OFICIALES		
Agencia Estatal Seguridad Ferroviaria	13-04-2023	3.1.1
Agencia Protección Civil y Emergencias. JCyL	18-04-2023	3.1.2
S.G Patrimonio. Mº Defensa	12-04-2023	3.1.3
D.G. de Carreteras e Infraestructuras. JCyL	24-04-2023	3.1.4
Diputación Provincial de León	02-06-2023	3.1.5
PARTICULARES		
Canteras Peñamala S.A.	08-05-2023	3.2.1

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (5 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFQWMDSP966AFB97F769CB9B0260. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

NOMBRE DEL ALEGANTE	FECHA REGISTRO	APARTADOS INFORME
Canteras del Noroeste, S.L.	07-06-2023	3.2.2
María Isabel Díaz Martín	03-05-2023	3.2.3
Carmen González Villanueva y Miguel Ángel Ossorio Fata	28-04-2023	3.2.4
Montserrat Lorenzo López	03-05-2023	3.2.5
Agrupación de Electores Carballeda Renova (CR-23)	18-05-2023	3.2.6
María Celia Pérez García	05-05-2023	3.2.7
Basilio Barreiro Rodríguez	04-05-2023	3.2.8
Luis Sierra González	27-04-2023	3.2.9
Constantino Pato Alfonso	19-07-2023	3.2.10

3. ANÁLISIS DE LOS INFORMES Y ALEGACIONES RECIBIDOS

3.1. INFORMES Y ALEGACIONES DE ORGANISMOS OFICIALES

3.1.1 Agencia Estatal Seguridad Ferroviaria

Contenido del informe

Manifiesta que, dentro de sus competencias, no tienen ninguna observación.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Al no hacer ninguna observación no hay nada que añadir.

3.1.2 Agencia Protección Civil y Emergencias. JCyL

Contenido del informe

Emite un informe en el que identifica los distintos riesgos (riesgo de inundaciones, riesgo de incendios forestales, riesgo derivado del transporte por carretera y ferrocarril de sustancias peligrosas, y riesgo por proximidad a establecimientos que almacenan sustancias peligrosas) y su clasificación en cada uno de los municipios

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (6 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFQWMDSP966AFB97F769CB9B0260. Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

afectados.

Concluye que ninguna de las actuaciones que se planifiquen, ni los diferentes usos que se asignen al suelo deben incrementar el riesgo hacia las personas, sus bienes y el medio ambiente. En caso contrario, debería hacerse un análisis previo, indicando el grado de afección, así como las medidas necesarias para evitar incrementar dichos riesgos.

Informe de la Dirección General de Carreteras

La totalidad de los riesgos mencionados han sido contemplados en los diferentes documentos que integran el proyecto y en el desarrollo de las distintas disciplinas. Tanto el riesgo de inundación como el riesgo de incendio han sido considerados como parte de los anejos de drenaje, integración ambiental y gestión de residuos respectivamente, estableciéndose medidas de mitigación del riesgo y un análisis de las posibles afecciones y medidas de actuación necesarias, conforme a la normativa vigente. Asimismo, se han mantenido las comunicaciones pertinentes y necesarias con las autoridades evaluadoras de los riesgos derivados del transporte por carretera y ferrocarril de sustancias peligrosas, la Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León y la Agencia de Seguridad Ferroviaria; estableciéndose las medidas oportunas.

Ninguna actuación incluida en el proyecto supone un aumento potencial del riesgo sobre las personas, los bienes o el medio ambiente.

3.1.3 S.G Patrimonio. Mº Defensa

Contenido del informe

Informa que dicho proyecto no afecta a la infraestructura ni a las zonas de seguridad de unidades e instalaciones afectadas a la Defensa Nacional, por lo que no existen reparos para que se continúe con la tramitación del expediente.

FIRMADO por: MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por: CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por: JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (8 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF96A4FB97F769CB980260. Verificable en https://sede.mitma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

Informe de la Dirección General de Carreteras

Al no poner ninguna objeción, no hay nada que añadir.

3.1.4 D.G. de Carreteras e Infraestructuras. JCyL

Contenido del informe

Indica que en la zona objeto del proyecto no existe ninguna carretera de titularidad autonómica por lo que no se realiza ninguna observación.

Informe de la Dirección General de Carreteras

No procede ningún comentario.

3.1.5 Diputación Provincial de León

Contenido del informe

Expone que se afecta a las siguientes carreteras de titularidad provincial: LE-5206, LE-5215, LE-5243 y LE-5255, y realiza las siguientes observaciones:

a) LE-5206:

1. El nuevo acceso a la A-76 se realizará a través del enlace E-1, glorieta eje 15 y LE-5215 (eje 28 y continuación). Junto a esta carretera provincial se sitúa una fábrica de producción de cemento con un importante tráfico pesado y estos vehículos tendrán que acceder a la A-76 a través de un tramo de la LE-5215 que no dispone de anchura suficiente en todo el tramo para permitir su cruce con seguridad, contando además con un paso a nivel con barreras.
2. Se debería recuperar el drenaje longitudinal mediante una cuneta revestida en la intersección con el tramo demolido y darle continuidad

FIRMADO por: MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por: CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por: JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (8 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM02SF96A4FB97F769CB980260. Verificable en https://sede.mitma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

hasta el drenaje existente.

3. En la nueva estructura sobre LE-5206 (E-5) se deberían analizar los márgenes de la plataforma de la carretera provincial en cuanto a las situaciones potenciales de riesgo y las posibles medidas para paliarlos (biondas, etc.).
4. En la ampliación de la estructura existente sobre LE-5206 (E-6), actualmente el gálibo de la estructura es inferior a 5,50 metros. Se debería analizar los márgenes de la plataforma de la carretera provincial en ese punto, exponiendo situaciones potenciales de riesgo y adoptando medidas para paliarlos (biondas, etc.).
5. Solicita dotar al tramo de carretera afectada por los distintos itinerarios alternativos, de características similares a las propuestas para los desvíos en el proyecto: calzada de 7 metros (3,50 m de carril) y arcenes exteriores de 1 metro y sección de firme T32.

b) LE-5215:

6. El encauzamiento del Arroyo Valtuille, desde las proximidades del eje 18 (ODT0.1) hasta el eje 20 (ODT-0.4), continuando de manera natural hasta la LE-5215 donde existe una obra de drenaje de dimensiones reducidas, puede provocar inundaciones en esta carretera, pues el cauce actual aguas abajo de la referida ODT-0.4 tiene unas dimensiones insuficientes y la construcción del enlace puede aumentar el caudal en ese punto al modificar las características del terreno natural.
7. El tramo del eje 14 situado entre sus pp.kk. 0+320 y 0+391, así como el tramo del eje 18 situado entre los pp.kk. 0+800 y 0+840, están muy próximos a la plataforma de la LE-5215. En el eje 14 se considera una cuneta al pie del terraplén, pero no se ha encontrado en los transversales

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MALJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (9 de 30) - Código Seguro de Verificación: WFOVMDZF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

cómo se resuelve el mismo aspecto en el eje 18.

8. La red de drenaje de taludes adyacentes vierte a la cuneta actual de la LE-5215 cuyas características no son adecuadas ya que está en su mayor parte en tierra y con una pendiente insuficiente. La cuneta de la margen derecha debería revestirse y contar con las características adecuadas para conducir el agua hasta la ODT-1.0 (eje 18) sin desbordarse.
9. La carretera LE-5215 carece de las características adecuadas de anchura y firme, por lo que debe dotarse al tramo de carretera afectada de características similares a las propuestas para los desvíos en el proyecto: calzada de 7 metros (3,50 m de carril) y arcenes exteriores de 1 metro y sección de firme T32.

c) LE-5255:

10. El eje 200 no está identificado como carretera provincial.
11. A efectos de sección tipo, la anchura de calzada del eje 200 debe ser de 6,30 metros con arcenes pavimentados de 0,35 metros cada uno y un firme T32.

d) General:

12. En la señalización vertical se deben utilizar las denominaciones actuales de las carreteras provinciales: LE-5206, LE-5215, LE-5243 y LE-5255, con el color del cajetín en magenta.
13. Una vez que comiencen los trabajos, es seguro que, tanto directa como indirectamente se vean afectados otros tramos de carreteras no contemplados en el proyecto, por lo que deberá incluirse en el proyecto definitivo un anejo de afecciones a la Red Provincial de Carreteras de la Diputación de León, que incluya las producidas por obras.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MALJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (10 de 30) - Código Seguro de Verificación: WFOVMDZF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

Informe de la Dirección General de Carreteras

Se contesta por orden a cada punto de la alegación:

a) **LE-5206:**

1. La actuación no empeora la situación actual. Se considera que la modificación de la sección transversal de la carretera provincial está fuera del alcance del presente proyecto.
2. En el pie del terraplén, de la margen Este de la LE-5215, existe una acequia identificada como "REG-608 Acequia de riego de dimensiones desconocidas Comunidad de Regantes de Los Llanos de Villamartin". En el plano 11.9.1 se definen las reposiciones necesarias para su continuidad. Asimismo, se ha proyectado una cuneta en el pie de terraplén exterior de la glorieta (Eje 15) situada en el tramo demolido de la LE-5215, que desagua en la acequia existente.
3. Debido a que la velocidad en la LE-5206, entre Parandones y Toral de los Vados está limitada a 20 km/h, según la Orden Circular 35/2014 no sería necesario disponer de sistemas de contención.



Justo antes de la estructura, sentido Parandones, se reforzará la

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (11 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtmas.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

señalización vertical proyectando una señal R-301 de velocidad máxima de 20 km/h acompañada de una señal P-28 de proyección de gravilla.

Actualmente, el estribo de la estructura existente sobre la carretera LE-5206 se encuentra, en su punto más desfavorable, prácticamente pegado a la cuneta de la carretera.



Sin embargo, el estribo de la nueva estructura E-5 se encuentra, en su punto más desfavorable, a 5 metros de la carretera, y la pila proyectada entre la carretera y el ferrocarril se localiza a 3,5 m de la LE-5205 en su punto más desfavorable. Por lo que con la nueva estructura no se empeora la situación actual.

4. Tal y como se ha expuesto en el punto anterior, debido a la limitación de velocidad de 20km/h en ese tramo de la LE-5206, no se requiere la instalación de sistemas de contención, según la OC 35/2014.

En cuanto al estribo de la estructura existente sobre la carretera LE-5206, éste se encuentra, en su punto más desfavorable, prácticamente pegado a la cuneta de la carretera. Al tratarse de una ampliación de la estructura existente esta situación se mantendría.

5. La carretera provincial LE-5206 es utilizada como itinerario alternativo únicamente en dos ocasiones a lo largo de la realización de la obra:

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (12 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtmas.gob.es



FIRMADO

 MINISTERIO
 DE TRANSPORTES Y
 MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
 DE TRANSPORTES Y
 MOVILIDAD SOSTENIBLE
 SECRETARÍA GENERAL DE
 INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE
 CARRETERAS
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
 PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

- Fase 0 de las soluciones propuestas al tráfico: Cuando se corta el tramo de la N-120 para la ejecución del marco 10mx7,5m de la ODT 0.4 (Eje 20), la demolición de la ODT 426+400 y el inicio de la ejecución de la nueva ODT-1.6 (Eje 10) (marco de 2x2 m) en la zona bajo la carretera actual.



- Fase 1 de las soluciones propuestas al tráfico: Para la demolición del PS 1 (1+646) y para la demolición de las obras de drenaje existentes en este tramo, así como para la ejecución de las nuevas.



Estos itinerarios alternativos son de carácter temporal, manteniéndose únicamente durante las fases 0 y 1 contempladas en el anejo nº16

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRIZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (13 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9BD260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO

 MINISTERIO
 DE TRANSPORTES Y
 MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
 DE TRANSPORTES Y
 MOVILIDAD SOSTENIBLE
 SECRETARÍA GENERAL DE
 INFRAESTRUCTURAS
 DIRECCIÓN GENERAL DE
 CARRETERAS
 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
 PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

"Soluciones propuestas al tráfico durante la ejecución de las obras", por lo que no se considera necesaria la modificación de la sección transversal de la carretera provincial LE-5206.

b) LE-5215:

6. Las modificaciones del terreno derivadas del Enlace 1 no aumentan significativamente la superficie impermeable, por lo que no se aumenta de manera relevante el caudal del arroyo Valtuille.

En el proyecto se adaptan las obras de drenaje de los viales afectados por éste, pero la LE-5215 no está dentro del ámbito de actuación del proyecto.

7. La cuneta adosada al eje 18 se define mediante un eje propio denominado "E-222 Conexión ODT". En la próxima edición del proyecto se incluirán transversales compuestas de los ejes E-18 - E-222.
8. El diseño de la red de drenaje proyectado para la evacuación de las escorrentías que inciden sobre la calzada de la nueva autovía A-76 se ha efectuado conforme a la Norma 5.2-IC, de Drenaje Superficial de la Instrucción de Carreteras.

Los taludes adyacentes de la autovía que vierten hacia la cuneta actual no suponen un aumento significativo de superficie, ya que en la situación actual la cuneta de la LE-5215 ya recoge la escorrentía del terreno natural ocupado por el terraplén en situación futura.

9. No se considera dentro del alcance de este proyecto la modificación de la sección transversal de la carretera provincial LE-5215. Asimismo, hay que mencionar que esta carretera provincial no es utilizada como itinerario alternativo durante la realización de la obra.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRIZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (14 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9BD260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

c) LE-5255:

10. En la nueva versión del proyecto de construcción se identificará el eje 200 como reposición de la carretera provincial LE-5255.

11. En cuanto a la sección transversal, actualmente el tramo inicial de la LE-5255 tiene un ancho de calzada de 7 metros (un carril por sentido de 3,5 m de ancho). Por lo que, en su reposición (Eje 200) se ha mantenido el ancho de la calzada en 7 m y se han proyectado arcones de 0,5 m de ancho.

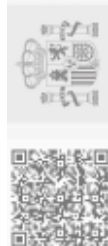
Respecto al firme, en el proyecto de construcción se ha previsto una capa de rodadura de 5 cm de AC 16 surf BC 50/70 S y una capa de 30 cm de espesor de zahorra artificial. En la nueva versión del proyecto de construcción se sustituirá este firme por un T32 (sección 3231).

d) General:

12. En la nueva versión del proyecto de construcción se utilizarán las denominaciones actuales de las carreteras provinciales LE-5206, LE-5215, LE-5243 y LE-5255, con el color del cajetín en magenta.

13. No se prevé que se afecten, tanto directa como indirectamente, otros tramos de carreteras provinciales no contemplados en el proyecto.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (16 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtisma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

3.2. ALEGACIONES DE PARTICULARES

3.2.1. Canteras Peñamala S.A.

Contenido de la alegación

Manifiesta que la relación de bienes y derechos afectados publicada en el Diario de León no es la misma que la publicada en el BOE. Solicita que se subsane.

Informe de la Dirección General de Carreteras

En el Diario de León se ha publicado únicamente la relación de los bienes y derechos afectados que han sufrido algún cambio respecto a la relación publicada en la información pública de 2018 (BOE de 19 de marzo de 2018), bien por tratarse de nuevas parcelas afectadas o bien porque dejan de estarlo.

Las fincas objeto de la alegación ya se encontraban afectadas en la versión del proyecto publicada en el año 2018 y no han sufrido ningún cambio, por lo que no aparecen en el listado incluido en dicho anuncio. No obstante, en la publicación realizada en el BOE de 4 de abril de 2023, adicionalmente se recoge la relación completa de bienes y derechos afectados.

3.2.2. Canteras del Noroeste S.L.

Contenido de la alegación

Expone que en la relación de bienes y derechos afectados no aparecen las fincas con nº de orden 1333, 1336, 1338, 1346 y 3346 del T.M. de Toral de los Vados, de las que es arrendatario, siendo el propietario ADIF. En dichas fincas se ubican diversas instalaciones industriales destinadas a la producción, tratamiento, almacén y venta de áridos.

Solicita que se incorpore en la relación de bienes y derechos afectados por el presente proyecto los derivados del contrato de arrendamiento suscrito entre el

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (16 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtisma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

ADIF y Canteras del Noroeste S.L. el día 11 de noviembre de 2021, el Establecimiento de Beneficio autorizado a CANTERAS DEL NOROESTE S.L. mediante Resolución del Servicio Territorial de Industria de la Junta de Castilla y León en León de 10 de marzo de 2016 y la Autorización de Explotación de la Sección "A", reclasificada "C", PEÑAMALA Nº 185, de acuerdo con la Resolución del Servicio Territorial de Industria de la Junta de Castilla y León de 10 de Junio de 2016.

Informe de la Dirección General de Carreteras

En el Diario de León y el Boletín Oficial de la Provincia de León se ha publicado únicamente la relación de los bienes y derechos afectados que han sufrido algún cambio respecto a la relación publicada en la información pública de 2018 (BOE de 19 de marzo de 2018), bien por tratarse de nuevas parcelas afectadas o bien porque dejan de estarlo.

Las fincas objeto de la alegación ya se encontraban afectadas en la versión del proyecto publicada en el año 2018 y no han sufrido ningún cambio, por lo que no aparecen en el listado incluido en dicho anuncio. No obstante, en la publicación realizada en el BOE de 4 de abril de 2023 adicionalmente se recoge la relación completa y actualizada de bienes y derechos afectados.

En lo que respecta a la inclusión de Canteras del Noroeste, S.L en la relación de bienes y derechos afectados del proyecto, durante el procedimiento expropiatorio el titular del arrendamiento podrá aportar documentación fehaciente de la existencia del mismo, así como de la vigencia de la autorización de reapertura de la explotación.

3.2.3. M^a Isabel Díaz Martín

Contenido de la alegación

Como propietaria de la vivienda situada en la finca con nº de orden 587 del T.M. de

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (17 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF 0M02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

Toral de los Vados, se ratifica en las alegaciones presentadas en la información pública de 2018 mediante las cuales solicitaba que se modificara el trazado del ramal de entrada a la autovía (eje 35) con el fin de evitar la expropiación de su vivienda.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Se ha revisado el trazado del ramal de entrada en la autovía A-76 sentido Ourense desde el enlace de Toral de los Vados (eje 35), de manera que se evite la afección a la vivienda mencionada. Esto ha permitido reducir los terrenos ocupados y en consecuencia una desafección de parte de la parcela 96 con respecto a la información pública del proyecto de trazado de 2018.

Asimismo, para evitar la expropiación definitiva de la vivienda, se ha realizado una expropiación estricta ajustada a la superficie necesaria para la ejecución del ramal de entrada a la A-76 (eje 35), minimizando la expropiación necesaria.

3.2.4. Carmen González Villanueva y Miguel Ángel Ossorio Fata

Contenido de la alegación

Solicita la expropiación total de las fincas con nº de orden 172, 175, 192 y 205 del T.M. de Toral de los Vados. Asimismo, manifiesta que la finca nº 192 también pertenece a Miguel Ángel Ossorio Fata, y que la finca nº 172 pertenece a ambos alegantes.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Durante el procedimiento expropiatorio se analizará si procede la expropiación total de las fincas solicitadas. Asimismo, de forma previa a la recepción de cualquier indemnización, se deberá acreditar la titularidad con documentación legal vinculante.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (18 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF 0M02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



12-LE-4400

3.2.5. Montserrat Lorenzo López

Contenido de la alegación

Como heredera de la finca con nº de orden 2012 del T.M. de Carrecedelo, solicita que se mantenga el actual acceso a la finca a través del camino de servicio que discurre al norte de la misma. Asimismo, solicita que se mantenga el acceso al riego del canal de Villamartín de la Abadía, reponiendo las infraestructuras que se vean afectadas.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Será en el procedimiento expropiatorio cuando los titulares vigentes en ese momento, deberán acreditar con documentación legal vinculante esa titularidad, siempre de forma previa a la recepción de cualquier indemnización.

Respecto al acceso a la parcela por el camino de servicio, hay que indicar que dicho acceso quedará suprimido con la ejecución del proyecto debido a la supresión del camino de servicio existente, manteniéndose el acceso a la parcela por el borde noroeste a través de la carreta LE-5215, con lo que no se verían limitadas las condiciones de acceso a la misma.

En cuanto a las condiciones de acceso al canal de riego, en el proyecto se contempla la ejecución de las obras necesarias para la reposición del canal de riego de Villamartín de Abadía, en las mismas condiciones de operación existentes, manteniéndose la posibilidad de uso por parte de los propietarios de la parcela objeto de la presente alegación.

3.2.6. Agrupación de Electores Carballeda Renova (CR-23)

Contenido de la alegación

Solicita que se mantengan los ramales que se han eliminado en la nueva configuración del enlace 1 entre las autovías A-6 y A-76 al perjudicar al desarrollo

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (19 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



12-LE-4400

de las diversas actividades económicas que se llevan a cabo en la zona. Asimismo, cita grosso modo algunos riesgos para la circulación.

Informe de la Dirección General de Carreteras

En el proyecto de construcción se ha modificado la configuración del Enlace-1, de conexión entre las autovías A-6 y A-76, debido a los siguientes motivos:

- o En el proyecto de trazado se diseñó un complejo enlace de la autovía A-76 con la autovía A-6, que comprendía por sí solo una longitud de viales de 9,7 km y 11 estructuras, alguna de ellas de cierta importancia, debido a los condicionantes existentes y a la adopción, en algunos de los ramales, de velocidades de proyecto elevadas (80 km/h tanto en el ramal Ponferrada-Ourense como en el ramal Lugo-Ourense). Así, el propio enlace tenía un presupuesto de ejecución material de 25 millones de euros.
- o Además del elevado presupuesto, existían razones de interés general que aconsejaban replantearse el diseño del enlace. En concreto:
 - De acuerdo a los estudios de tráfico, la principal relación de la futura autovía A-76 sería en primer lugar con la N-VI del lado Ponferrada y en segundo lugar con la autovía A-6 lado Madrid. Por el contrario, el tráfico de la futura autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña sería muy reducido.
 - La complejidad del enlace proyectado implicaría importantes afecciones al tráfico durante su construcción y en un plazo de ejecución dilatado.

Por estos motivos, se consideró conveniente una reconsideración del diseño del enlace durante la redacción del proyecto de construcción, suprimiendo las relaciones directas de la autovía A-76 con la autovía A-6 lado A Coruña, que se podrán realizar a través de la N-VI, como en la situación actual.

Sin embargo, hay que destacar que los movimientos de los ramales omitidos podrán ser añadidos al enlace en el futuro, cuando la demanda así lo requiera, sin

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJAREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (20 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M02SF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO


 MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

 SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

alterar la configuración y el diseño del enlace proyectado.

Todo ello supone una solución más económica, con menores afecciones al tráfico, con ahorros de costes de conservación futuros, con menores afecciones sobre terceros (superficie a expropiar, red hídrica, etc.) y con una funcionalidad para la mayoría de los usuarios del enlace muy similar al diseño del proyecto de trazado.

Asimismo, esta solución supondrá que este nuevo tramo de autovía pueda entrar en servicio en una fecha más próxima al tener un plazo de ejecución más corto y requerir una menor inversión, lo que significa que se anticipen para la sociedad los beneficios esperados en cuando a reducción de tiempos de recorrido y de siniestralidad.

Respecto a los inconvenientes técnicos mencionados en el escrito de alegación presentado, hay que indicar que el presente proyecto se ha desarrollado con el grado de detalle exigible a un proyecto de construcción, cumplimentando las prescripciones establecidas en la normativa vigente en cada uno de los aspectos del proyecto.

3.2.7. M^a Celia Pérez García
Contenido de la alegación

Solicita la expropiación total de la finca con nº de orden 163 del T.M. de Toral de los Vados.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Durante el procedimiento expropiatorio se analizará si procede la expropiación total de la finca solicitada.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRAZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (21 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO


 MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

 SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400
3.2.8. Basilio Barreiro Rodríguez
Contenido de la alegación

Manifiesta que los 64m² que se van a expropiar de la finca con nº de orden 240 del T.M. de Toral de los Vados son propiedad de Luis Sierra González, quien también firma el escrito.

Informe de la Dirección General de Carreteras

Durante el proceso expropiatorio, con la apertura del expediente individual de cada propietario, se contactará con cada uno de ellos y se podrán realizar las modificaciones oportunas, previa presentación de la documentación acreditativa por parte de la propiedad.

3.2.9. Luis Sierra González
Contenido de la alegación

Manifiesta ser el propietario de la finca con nº de orden 241 del T.M. de Toral de los Vados, para lo cual presenta testamento y auto judicial relativo a la herencia del titular que figura en catastro.

Por otro lado, expone que los 64m² a expropiar de la finca con nº de orden 240 del T.M. de Toral de los Vados son de su propiedad. Asimismo, indica que la superficie a expropiar es superior a la reflejada en la relación de bienes y derechos afectados.

Informe de la Dirección General de Carreteras

A efectos de notificaciones se procede a modificar el titular de las fincas nº 240 y 241. No obstante, en el procedimiento expropiatorio se deberá acreditar con documentación legal vinculante esa titularidad, siempre de forma previa a la recepción de cualquier indemnización.

Asimismo, se procederá a comprobar la superficie afectada en la finca nº 240.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
 FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
 FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRAZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
 Total folios: 30 (22 de 30) - Código Seguro de Verificación: AF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

3.2.10. Constantino Pato Alfonso

Contenido de la alegación

Presenta un informe en el que cuestiona diversos aspectos:

- Tramitación del procedimiento.
- Participación pública.
- Concepción global del trazado e interés general de la carretera.

El alegante entiende inadecuada esta nueva información pública para la aprobación del proyecto de construcción, por la existencia de un proyecto de trazado aprobado definitivamente en fecha 13 de febrero de 2019.

Expone la dificultad de examinar un proyecto tan extenso en un plazo tan reducido.

En cuanto a la modificación del trazado del enlace, pone de manifiesto lo siguiente:

1. La simplificación del enlace de la A-76 con la A-6, eliminando los ramales directos entre A Coruña y Ourense, obliga a realizar estos movimientos a través de la N-VI, lo que supone una pérdida de continuidad y homogeneidad y un incremento de los tiempos de recorrido y la accidentalidad potencial.
2. La glorieta que se proyecta en el p.k. 399,5 de la N-VI como gran nudo distribuidor soportará una IMD>5000 veh/día, lo que podría dar problemas de capacidad y congestión en determinadas horas del día.
3. La convergencia del ramal de salida de la A-76 (eje 14) con el eje 18 que proviene de la N-VI produce ángulos muertos y pérdida de visibilidad, creando un punto potencial de conflicto para la seguridad.
4. Hay dos estructuras con gálibo insuficiente (PI existente bajo N-120 y PI existente bajo A-6).
5. En el tramo de la N-VI que se utilizará para hacer el trayecto A Coruña - Ourense, existe una incorporación en el p.k. 402,8 mediante una cuña de

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (23 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

aceleración muy reducida con falta de visibilidad. Asimismo, en el p.k. de la N-VI existe una glorieta sin visibilidad que está fuera del ámbito del proyecto.

6. Tras realizar un análisis económico del PEM de las estructuras del enlace del proyecto de 2019 frente a lo proyectado en 2023, concluye que, tras actualizar precios y añadir las estructuras existentes cuyo gálibo hay que modificar, el ahorro no es significativo.
7. En cuanto a las explanaciones, el proyecto de 2019 presentaba un volumen de excavación de 1,67 Mm³ que compensaba las necesidades de terraplén, de 1,31 Mm³, cubriendo las necesidades de S-EST3, suelo seleccionado y suelo adecuado mediante material procedente de préstamos o cantera. En el proyecto de 2023 el volumen de excavación en desmonte procedente de la traza es de 1,38 Mm³, del cual hay que llevar a vertedero 0,90 Mm³, quedando el movimiento de tierras descompensado.
8. No se ha actualizado el estudio de tráfico. Además, el estudio de tráfico se basa en una estación secundaria y en los datos de una campaña de un único día. Tampoco se ha justificado la adopción de un tráfico inducido de sólo el 5%.
9. A pesar de que no lo exija la normativa, considera necesario la implantación de puntos de luz dispersos en el enlace para que éste sea percibido por los conductores y se incremente el nivel de seguridad.
10. El PEM ha pasado de 77,6 M€ (PC 2019) a 87,5 M€ (PC 2023) a pesar de la simplificación del enlace, debido principalmente al incremento de los precios en la base de precios de referencia de 2022 y a la descompensación de tierras.

Informe de la Dirección General de Carreteras

En cuanto a la tramitación del procedimiento, se han aplicado los artículos 12.4 de la vigente ley de carreteras en el que se indica "La aprobación del proyecto de construcción no requerirá la realización previa del trámite de información pública previsto en los artículos 18 y 19.1 de la Ley de Expropiación Forzosa, salvo cuando aquélla llevara

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLL AZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (24 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

consigo la necesidad de modificar el proyecto de trazado que con carácter previo hubiera sido sometido a información pública y aprobado definitivamente”, para todo el tramo, y 12.6 “...se llevará a cabo... un trámite de información pública del estudio correspondiente durante un periodo de treinta días hábiles... Las observaciones de este trámite solamente se podrán tener en consideración si versan sobre las circunstancias que justifiquen la declaración de interés general de la carretera y sobre la concepción global de su trazado”, exclusivamente en el enlace nº1, de conexión entre las autovías A-6 y A-76.

En relación al corto plazo para examinar el proyecto y poder presentar alegaciones, tanto el procedimiento como el plazo están determinados en la ley y no puede la Administración apartarse del procedimiento fijado por el ordenamiento jurídico.

En relación con la modificación del trazado del enlace se comenta lo siguiente:

1. El cambio en la configuración del enlace entre la A-76 y la A-6 viene motivado por la búsqueda de una solución más eficiente, adaptada a las necesidades de los tráficos actuales y futuros y que permita optimizar la gestión de los recursos públicos mediante la posible ejecución por fases de los movimientos del enlace no incluidos en el actual proyecto constructivo.
2. Las glorietas se han diseñado de acuerdo con la norma de trazado y cumpliendo con los criterios de diseño establecidos para la velocidad de proyecto y condiciones de visibilidad. Teniendo en cuenta el tráfico existente en la zona, se considera que el diseño de éstas es apto para la distribución de tráficos e intensidades y supone una mejora considerable en cuanto a la conectividad y seguridad vial, al eliminar intersecciones sin visibilidad o sin preferencias definidas.
3. En el anejo de trazado del proyecto se recoge un estudio completo de visibilidad, en el que se comprueba el cumplimiento de la normativa en todos los puntos, limitándose la velocidad mediante señalización en aquellos puntos en los que se incumple y que por limitaciones de espacio no se puede mejorar la visibilidad.
4. El proyecto del enlace conserva algunas estructuras existentes,

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A Fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZO RAMOS. A Fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRIZ. A Fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (25 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0MDZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

manteniendo el gálibo actual, evitando la demolición, con el objetivo ya mencionado de proyectar el enlace bajo criterios de eficiencia y optimizar la gestión de los recursos públicos. Si bien estas estructuras presentan un gálibo inferior al mínimo de 5,30 m establecido en la vigente Norma 3.1-IC, Trazado, mantienen el gálibo existente de 4,50 m y 4,8 m que es igual o superior al gálibo de 4,50 m que se fija en la Orden PRE/52/2010, de 21 de enero, por la que se modifican los anexos II, IX, XI, XII y XVIII del Reglamento General de Vehículos para la altura máxima permitida con la que pueden circular los vehículos por la Red General de Carreteras del Estado.

5. En cuanto a la glorieta de la N-VI a la altura del p.k. 401,5, el trazado es el mismo que en la versión de 2019 con pequeños ajustes derivados de los estudios de visibilidad, lo que mejora de cara a la seguridad vial de la misma respecto a la versión anterior. La señalización existente se ajusta a los requerimientos de la norma.
6. El ahorro en las estructuras del enlace se debe a la reducción del número de éstas, pasando de un importe de 12,5 M€ a 5,1 M€, a pesar de la subida de la nueva base de precios. El presupuesto de reparación de las estructuras aprovechables es de 2,46 M€.
7. El proyecto de 2019 tenía un balance de tierras prácticamente compensado, mientras que, en la versión de 2023, con el cambio de enlace, se produce una descompensación, que junto a los productos de saneo y suelos inadecuados dan un total de tierras a vertedero de 0,72 M€.
8. No se han actualizado los datos de tráfico ya que, al iniciarse la redacción de la nueva versión del enlace, el tráfico estaba aún considerablemente minorado por efecto de la pandemia. Con la actualización de la prognosis de tráfico y del estudio con la nueva configuración del enlace se obtiene que los niveles de tráfico no superan los 7000 veh/día.
9. La implantación de iluminación en el enlace queda fuera del alcance de este proyecto al no ser exigido por normativa.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A Fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZO RAMOS. A Fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRIZ. A Fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (26 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0MDZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

10. La funcionalidad de la nueva versión del proyecto es más acorde con los niveles de servicio necesarios en la zona.

4. CONCLUSIONES DEL INFORME DEL DIRECTOR DEL CONTRATO

En las conclusiones del informe de la directora del contrato, de fecha 25 de agosto de 2023, se ratifica en las respuestas desarrolladas a lo largo del mismo y propone a la superioridad la aprobación definitiva del Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada-Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", de Clave T2/12-LE-4400.

Por otro lado, en el informe de fecha 6 de octubre de 2023 que da respuesta a la alegación extemporánea, la directora del contrato concluye lo siguiente:

- La tramitación del procedimiento es acorde con lo previsto en la normativa de aplicación y la información pública se realiza a los efectos previstos en el art.12.2, 12.4 y 12.6 de la Ley de Carreteras. En consecuencia, la actuación administrativa se ajusta a la legalidad.
- La solución adoptada para la modificación del Enlace nº 1 es la más adecuada para la seguridad vial y se realiza con criterios de eficiencia y seguridad, no economicistas, habiéndose realizado todos los estudios preceptivos y necesarios para la adopción de la solución.
- Por el mismo motivo, no se puede considerar que, desde el punto de vista del interés general de la carretera, sea inadmisibile la solución dada al Enlace nº 1. Precisamente porque la nueva solución modifica sustancialmente lo previsto en el proyecto de trazado, es por lo que se vuelve a someter al trámite información pública (por imperativo legal) la aprobación del proyecto constructivo.

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRAZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (27 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M25F966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtmsa.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

5. CONCLUSIÓN DEL INFORME DE ALEGACIONES

Con fecha 16 de marzo de 2023, la Dirección General de Carreteras aprueba provisionalmente el Proyecto de Construcción "Autovía A-76 Ponferrada – Ourense. Tramo: Villamartín de la Abadía - Requejo", declarando la urgencia del mismo, y ordena que se proceda a incoar el expediente de información pública.

Con fecha 29 de agosto de 2023, se ha recibido en la Subdirección General de Proyectos y Obras el expediente de información pública, remitido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, en el que se incluyen las alegaciones recibidas y el informe de la Directora del Contrato sobre las mismas.

Adicionalmente, la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha remitido a esta Subdirección General, con fecha 24 de octubre de 2023, un informe complementario al expediente de información pública que incluye el análisis de una alegación recibida fuera de plazo.

En relación con la tramitación del expediente se hace constar lo siguiente:

- La información pública ha sido anunciada en el Boletín Oficial del Estado de 4 de abril de 2023, en el Boletín Oficial de León de 15 de mayo de 2023 y en el Diario de León de 20 de abril de 2023.
- Con fecha 4 de abril de 2023, la Demarcación del Estado en Galicia comunicó a los Ayuntamientos afectados el anuncio de la información pública, que contiene la relación de los afectados, para que lo fijaran en el tablón de anuncios.
- Se han recabado de los Ayuntamientos afectados los certificados de exposición al público durante el plazo reglamentario.
- Durante el periodo de información pública se han presentado 15 alegaciones,

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARRAZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (28 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M25F966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtmsa.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

una de ellas fuera de plazo.

- La Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia ha analizado todas las alegaciones presentadas y ha emitido informe sobre las mismas.

Se considera que el expediente de información pública del Proyecto de Construcción ha sido tramitado de forma correcta por lo que puede proponerse su aprobación.

Analizadas las alegaciones recibidas, se proponen las siguientes prescripciones:

1. Se revisará y subsanará el Anejo de Expropiaciones con el fin de componer una relación de afectados veraz y completa, considerando las alegaciones efectuadas relativas a modificaciones de superficies, bienes valorables en ellas o naturaleza y usos de las mismas, así como las referentes a la titularidad de las fincas, siempre que se hayan demostrado fehacientemente las titularidades y éstas estén inscritas en los registros oficiales, incluido el Catastro, sin perjuicio de las verificaciones pertinentes en el momento de levantamiento de actas previas.
2. Se reforzará la señalización vertical en la carretera LE-5206 antes de pasar bajo las estructuras E-5 y E-6 sentido Parandones, proyectando una señal R-301 de velocidad máxima de 20 km/h acompañada de una señal P-28 de proyección de gravilla.
3. Se incluirán perfiles transversales compuestos de los ejes E-18 y E-222 para que quede claramente definido el drenaje proyectado.
4. Se identificará el eje 200 como reposición de la carretera provincial LE-5255. Asimismo, se proyectará dicho eje con una sección de firme 3231.
5. En la señalización vertical se utilizarán las denominaciones actuales de las

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (29 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es



FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS
DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
PROYECTOS Y OBRAS

12-LE-4400

carreteras provinciales LE-5206, LE-5215, LE-5243 y LE-5255.

6. Durante el procedimiento expropiatorio se estudiará si procede la expropiación total de las fincas con nº de orden 163, 172, 175, 192 y 205 del T.M. de Toral de los Vados.

No obstante, la Superioridad resolverá.

LA JEFA DE SERVICIO DE PLANEAMIENTO,
PROYECTOS Y OBRAS,

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: María Megía Morales

LA SUBDIRECTORA ADJUNTA
DE PROYECTOS Y OBRAS,

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Coral Collazos Ramos

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS,
Por delegación de la Orden TMA/1007/2021, de 9 de septiembre (BOE 25/9/2021)

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE PROYECTOS,

Fecha y firma electrónica al margen

Fdo.: Fernando Pedrazo Majarrez

FIRMADO por : MARIA CONCEPCION MEGIA MORALES. A fecha: 19/12/2023 01:30 PM
FIRMADO por : CORAL MARIA COLLAZOS RAMOS. A fecha: 19/12/2023 02:15 PM
FIRMADO por : JUAN FERNANDO PEDRAZO MAJARREZ. A fecha: 19/12/2023 02:22 PM
Total folios: 30 (30 de 30) - Código Seguro de Verificación: MF0M0ZSF966AFB97F769CB9B0260. Verificable en https://sede.mtma.gob.es

