

**6632**

*RESOLUCIÓN de 16 de marzo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto «Acceso oeste a Oviedo, conexión entre la autovía Latores-Grado-Salas ó la N-634 y la vía Naranco», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Acceso Oeste a Oviedo. Conexión entre la autovía Latores-Grado-Salas ó la N-634 y la vía Naranco», se encuentra comprendido en el punto 1.º del apartado a) del grupo 6 (proyectos de infraestructura) del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 17 de enero de 2002, la memoria-resumen del estudio informativo a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 14 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 9 de agosto de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 19 de septiembre de 2003, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

#### DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

La actuación objeto de esta Declaración de Impacto Ambiental se corresponde con una autovía de acceso Oeste a Oviedo, con una longitud de 6,5 km. Conecta en su inicio con la A-63 (Autovía Latores-Grado-Salas, variante de la actual N-634) y con la AS-18 (Vía Rápida del Naranco) en su final.

Los resultados de la comparación entre las dos alternativas presentadas (Solución 1 y Solución 2), consideran más favorable a la primera de ellas puesto que evita en mayor medida la afección a la zona de interés ecológico de la vaguada del Monte El Pando, no realiza ningún encauzamiento así como requiere menos movimientos de tierras. Por último, la afección de la Solución 1 sobre el planeamiento también es menor, porque el trazado se ajusta mejor a la reserva existente para la realización de este proyecto.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la Solución 1 propuesta por el promotor, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la carretera, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

*Adecuación ambiental del proyecto.*—La alternativa Solución 1 deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con el fin de minimizar la afección a las manchas boscosas de frondosas localizadas en el entorno de la Glorieta 1 (p. k. 0+000), así

como en los tramos 0+400 y 0+500, 2 +300 y 3+000 y 3+900 y 4+100 se procurará afectar exclusivamente a la superficie necesaria para la plataforma, sin invadir estas superficies boscosas por caminos de servicio o instalaciones auxiliares.

1.2 Se estudiará el desplazamiento del trazado entre los p. k. 2+300 y 3+000 con objeto de minimizar la afección al arroyo a la vegetación arbolada existente.

1.3 Se evitará la afección a la edificación localizada en el p. k. 1+100.

*Protección y conservación de los suelos y la vegetación.*—Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, así como de las zonas de instalaciones auxiliares. El jalonamiento también se realizará en el entorno de los siguientes espacios, siempre que el trazado transcurra en su proximidades:

Formaciones de frondosas.

Formaciones de vegetación de ribera.

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración.

2.3 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos (Maxuca y Boo) atravesados por la traza en los pp. kk. 0+500 y 3+900, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre éstos se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera.

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

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

3.1 A pesar de que el estudio informativo no contempla rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, en el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente a los mismos, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

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

3.3 En las zonas con riesgo de inundación temporal, que se determinarán con consulta y coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, se realizará un análisis del posible efecto presa de la nueva infraestructura, diseñando los drenajes transversales de forma que se evite dicho efecto.

3.4 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

3.5 Las aguas residuales generadas en las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como las procedentes de la excavación de los túneles se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

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

3.7 Durante las obras que se realicen con motivo de la construcción de la glorieta 1 y ramales de conexión así como entre los pp. kk. del 0+400 y 0+600 y 3+850 al 3+950, se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al reguero Ciarrón, reguero Maxuca y al reguero el Boo.

Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original.

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

4.3 Se evitarán los trabajos nocturnos entorno al p. k. 0+000 (Glorieta 1), y entre los pp. kk. 0+400 y 0+500, 2+300 al 3+000 y 3+900 al 4+100, con excepción de los que se deriven del trabajo en el interior de los túneles; la iluminación nocturna en las bocas de los túneles será la menor posible para la adecuada realización de dichos trabajos, empleándose preferentemente lámparas de vapor de sodio.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna. Asimismo, en los tramos comprendidos entre los pp. kk. 0+000 y 1+500, 3+500 y 4+000 y 5+400 y 6+579, incluirá un seguimiento de la permeabilidad de la vía para la fauna y de la mortalidad por atropello.

*Protección contra el ruido.*—Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Zonas residenciales:

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

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

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

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

Zonas hospitalarias:

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

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

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

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

Zonas de interés faunístico, como los pp. kk. 2 +250 al 3+000 y 3+900 al 4+100 (hábitat habitual del zorro), medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros:

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

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

Si en el entorno de la Glorieta 1 (p. k. 0+000 y 0+600) y en la Glorieta 2 (p. k. 1+250) el ruido de fondo previo al proyecto supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán superar durante la explotación hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados: San Claudio, Villamar y San Lázaro Paniceres, La Florida, La Cabaña, Ciudad Naranco y Prados de la Fuente, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

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

*Medidas de protección del patrimonio cultural.*—En coordinación con la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al entorno de los siguientes puntos kilométricos por encontrarse próximos a elementos ya identificados y ser zonas potenciales de encontrar restos arqueológicos:

Puntos kilométricos 2+800 al 3+500 y 4+400 a. 6+000 donde intercepta la Zona Inventariada del Naranco

Puntos kilométricos 3+300 al 3+600, donde el trazado se desarrolla próximo a varios hórreos e intercepta el Camino de Santiago.

Punto kilométrico 3+900 donde la vía se desarrolla muy próxima a dos molinos.

Punto kilométrico 4+500 próximo a un yacimiento arqueológico.

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

La reposición de las infraestructuras de riego y caminos rurales, se realizará manteniendo los contactos oportunos con los responsables de su explotación, así como con los ayuntamientos afectados, de forma que se optimice el número de pasos y se minimice la longitud de los recorridos y la ocupación de terrenos que conlleva dicha reposición.

*Localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.*—El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico como son Monte Naranco, el Parque Purificación Tomás, la Pista Finlandesa y la Laguna de Toroyu.

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

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

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares.

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

Se deberá prestar especial atención a los viaductos 1A, 1B (p. k. 0+500) y 2 (p. k. 3+750), así como al falso túnel 1 (pp. kk. 4+000-4+250), falso túnel 2 (pp. kk. 6+300-6+550) y bocas del túnel de Monte Alto (p. k. 4+250-5+250).

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

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

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

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

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

10. *Seguimiento y vigilancia.*—El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la pro-

puesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de explotación.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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

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

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

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe sobre la protección y conservación de los suelos y la vegetación a que se refiere la condición 2.

Informe sobre la protección del sistema hidrológico y de calidad de las aguas a que se refiere la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna, y de los túneles, viaductos y cerramientos a que se refiere la condición 4.

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas a las que se refiere la condición 5, y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para recuperación, restauración e integración paisajista de la obra y la defensa contra la erosión, a que se refiere la condición 9.

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

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

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

*Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones, así como los siguientes informes y documentos:

Planos en planta y alzado en los que se refleje la adaptación ambiental del trazado a que se refiere la condición 1.

Planos en los que se recoja la delimitación del perímetro de obra, localización de instalaciones auxiliares, caminos de acceso, zonas de exclusión y restricción para la ubicación de vertederos, localización de préstamos y áreas destinadas al acopio de tierra vegetal a las que se refieren las condiciones 2 y 9.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

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

Estudio de previsión de ruido y proyecto de medidas de protección a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, condición 6.

Proyecto de medidas para la defensa de la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra que recoja lo previsto en la condición 9.

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

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

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la Solución 1, desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental del Principado de Asturias.

En consecuencia, la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de fecha 15 de marzo de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo del proyecto «Acceso Oeste a Oviedo. Conexión entre la autovía Latores-Grado-Salas ó la N-634 y la vía Naranco», concluyendo que no se observan impactos adversos significativos sobre el medio ambiente con el diseño finalmente presentado a declaración de impacto ambiental, con los controles y medidas correctoras propuestas por el promotor y las medidas aceptadas por éste, que dan respuesta a lo planteado en el periodo de consultas previas e información pública.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras para su incorporación en el proceso de aprobación del proyecto.

Madrid, 16 de marzo de 2006.—El Secretario general, Arturo Gonzalo Aizpiri.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente señala la necesidad de analizar y concretar los impactos significativos sobre los elementos del medio (unidades hidrogeológicas, arroyos, hábitat de la Directiva 92/43/CEE y R. D. 1997/1995, fauna y patrimonio), así como las medidas específicas y el plan de vigilancia para evitarlos. Asimismo indica la necesidad de incluir y valorar una propuesta de ubicación de préstamos y vertederos y establece una serie de pautas a seguir para el caso de afección a ZEPAs y/o LIC's.

La Confederación Hidrográfica del Norte realiza sugerencias genéricas como que se protejan los terraplenes contra la erosión, que se adopten medidas de protección de la fauna fluvial y la vegetación de ribera en las cortas y desvíos de cauces y que se adopten medidas para proteger la calidad de las aguas de los cauces, siendo necesaria la inclusión de balsas de dilución en el proyecto de construcción.

La Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias sugiere que se realice una propuesta de ubicación de los lugares de vertedero y acopio del material excedente. También propone la construcción de un túnel o falso túnel donde el trazado de la solución 1 atraviesa la vaguada al norte del Monte Pando.

El Servicio de Patrimonio Histórico y Cultural de la Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias propone mayor precisión en la localización de los yacimientos y la inclusión de los trabajos de prospección para completar los inventarios de los bienes culturales.

La Sección de Gestión Urbanística del Ayuntamiento de Oviedo considera más adecuado el trazado de la solución 1 en base a las posibilidades que admite para el posterior desarrollo urbanístico de la ciudad de Oviedo.

## ANEXO II

### Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es el de recopilar y analizar los datos necesarios para definir las diferentes alternativas viables para la construcción de una carretera de nuevo trazado que conecte la autovía Latores-Grado-Salas ó N-634 y la vía Naranco y; previo análisis de las ventajas e inconvenientes de todas ellas, realizar la propuesta de la alternativa más favorable.

La zona de actuación del estudio se circunscribe al concejo de Oviedo.

Las características básicas de las alternativas planteadas se corresponden con la de una autovía con una sección transversal formada por dos calzadas de 7,0 m con arcenes exteriores de 2,5 m y arcenes interiores de 1,0 m. El ancho de la mediana se justificará técnica y económicamente según las recomendaciones de la Norma 3.1.I.C de diciembre de 1996 y el resto de la normativa aplicable a su diseño.

El proceso de planteamiento de alternativas se llevó a cabo en dos fases consecutivas denominadas respectivamente fase A y fase B.

En la fase A se definieron y estudiaron, a escala 1/10.000, ocho alternativas de trazado (A1, A2, B1, B2, C1, C2, D1, y D2). Se establecieron unos criterios de comparación con los que se compararon medioambientalmente las alternativas. Con los resultados de este análisis ambiental y las conclusiones técnicas de trazado, tráfico, planeamiento, geotécnicas e hidrológicas del resto de apartados del proyecto, se seleccionaron las dos alternativas objeto de análisis en la fase B.

En la fase B se analizan a escala 1/5.000 las dos alternativas seleccionadas (solución 1 y solución 2), que se corresponden con las alternativas A1 y B1, desarrollando el correspondiente estudio de impacto ambiental.

La solución 1 tiene una longitud de 6.580 metros y presenta dos tramos con características diferentes: el primero desde el p. k. 0+000 hasta el 3+750, coincidiendo con la glorieta 5, nudo 2, cuenta con características interurbanas, y el segundo, hasta el final, con características urbanas. Esta solución parte de una glorieta, junto al reguero El Ciarrón, desde la cual se desarrollan los ramales de enlace y el tronco. Pasado el Monte Pando, cruza en estructura sobre el reguero Boo y aborda la alineación correspondiente al falso túnel que se prolonga durante 1.736 m. El trazado finaliza en la glorieta oval de la AS-18.

Esta solución cuenta con tres viaductos, 1A y 1B, de 225 metros cada uno, y viaducto 2, de 130 metros. Además cuenta con un túnel de 1.190 metros, de los cuales 208 son en falso túnel.

Asimismo cuenta con dos enlaces a distinto nivel, y dos nudos a nivel y tiene una necesidad de 283.945,639 m<sup>3</sup> de préstamo, y una capacidad de vertedero de 1.222.529,200 m<sup>3</sup>.

La solución 2 tiene una longitud de 6.884 metros y cuenta también con dos tramos diferenciados. El primero, desde el p. k. 0+000 hasta el 4+050, con características interurbanas; el segundo, hasta el final, presenta características urbanas. Esta solución parte de la glorieta de la N-634, ya a la altura del Monte Alto se adapta al mismo trazado que la solución 1, con lo que termina en el mismo punto.

La solución cuenta con dos viaductos, de 161 y 130 metros respectivamente; y con un túnel que se corresponde con el descrito para la solución 1, con 1.190 metros, de los cuales 208 se desarrollan en falso túnel.

La solución 2 cuenta con dos enlaces a distinto nivel, y dos nudos a nivel y tiene una necesidad de 445.248,531 m<sup>3</sup> de préstamo, y una capacidad de vertedero de 1.505.927,421 m<sup>3</sup>.

El estudio incluye un análisis multicriterio comparativo de las dos alternativas, asignando un valor numérico para cada solución siguiendo el método PATTERN dando pesos a cada uno de los criterios de selección (resultado económico, impacto ambiental, factores hidrogeológicos y geotécnicos, trazado y seguridad vial y afecciones urbanísticas y de servicios). Los resultados de la comparación entre las soluciones 1 y 2 declaran como más ventajosa a la primera de ellas, puesto que presenta mejores características para los cinco criterios de selección que se han tenido en cuenta.

## ANEXO III

### Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: calidad atmosférica y acústica, climatología, geología, edafología e hidrología, vegetación, fauna y paisaje, y medio socioeconómico, sistema territorial y patrimonio cultural.

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

En lo referente a la geomorfología, destaca la presencia del Monte del Naranco, constituido por materiales paleozoicos, donde afloran niveles de caliza margosa blanquecina que producen escarpes de pocos metros de altura.

Desde el punto de vista de la vegetación, destacan, por su valor ecológico, los bosques de frondosas, casi todas autóctonas, aunque bastante degradados (roble albar y bosque de ribera) y desde el punto de vista de los espacios naturales el área carece de espacios naturales protegidos por la legislación europea, estatal o autonómica, únicamente destaca a nivel local cuatro espacios: el Monte Naranco, recogido en el Plan Urbanístico de Oviedo como suelo no urbanizable de especial protección del Monte Naranco; el Parque Purificación Tomás, la Pista Finlandesa y la Laguna de Torollu.

Los impactos característicos significativos de las diferentes alternativas atendiendo a las peculiaridades del medio donde se insertan son:

La solución 1 presenta como impactos significativos aquellos que afectan a la edafología, puesto que el 72% de la superficie ocupada se corresponde con los suelos más fértiles. También sobre la población, puesto que se desarrolla en un entorno bastante poblado, con la presencia de varios emplazamientos, edificaciones o viviendas.

La solución 2 presenta impactos significativos sobre distintos elementos. En el caso de la vegetación se debe a que afecta a la vegetación de porte arbóreo y arbustivo de mayor interés y naturalidad. El nivel de afección sobre el paisaje también es significativo, dado que el trazado invade el cauce del Arroyo Maxuca y uno de los bosquetes de vegetación autóctona mejor conservados. Por último, el impacto sobre la población también es significativo, debido al grado de humanización que presenta el espacio.

El estudio de impacto ambiental incluye, como medidas mitigadoras de impactos, las siguientes:

Para proteger la calidad atmosférica se incluyen, durante la fase de construcción: riegos de humectación, disposición de toldos ajustables en los camiones de transporte de materiales polvorientos, retirada de lechos de polvo acumulados en los viales próximos, ITV de la maquinaria.

Para proteger la geología y geomorfología: durante la fase de diseño se incluyen la previsión del movimiento de tierras y selección de canteras y vertederos, diseño de taludes de desmonte y terraplén; durante la construcción se incluye el control de la superficie de ocupación, control de movimientos de tierras, protección de taludes, acondicionamiento de las nuevas formas de relieve; durante la explotación se propone el mantenimiento de los taludes.

Se propone el empleo de la zona de ocupación del futuro polígono El Trigal como vertedero, ya que es en la actualidad un vertedero en explotación, en el cual se están vertiendo materiales procedentes de la autopista A-63, en ejecución. Asimismo, se considera la posibilidad de emplear como vertedero las canteras en explotación localizadas en el entorno de la actuación, que necesiten estos productos para su restauración.

Para la protección de los suelos, durante la fase de diseño, se propone evitar la afecciones a los suelos más fértiles y el diseño de taludes para disminuir la erosión; durante la fase de construcción se incluye el control de la superficie de ocupación, recogida, acopio y conservación del suelo fértil, extendido de tierra vegetal sobre las zonas sin suelo, revegetación de taludes, prevención de la contaminación de los suelos, acondicionamiento de los suelos compactados; durante la fase de explotación se incluye el mantenimiento de las estructuras y de las plantaciones.

Para proteger el sistema hidrológico se propone, durante la fase de diseño, la caracterización del territorio, control de la afección a acuíferos, control del efecto barrera y de la afección a los cauces, control en el diseño de los encauzamientos proyectados, diseño adecuado de las obras de drenaje; durante la fase de construcción, protección de la calidad de las aguas; y durante la explotación se incluye el mantenimiento de las obras de drenaje y precaución en la aplicación de herbicidas y fitosanitarios.

Para la protección de la vegetación, durante la fase de diseño, se incluye la definición de las superficies de ocupación y el proyecto de revegetación; durante la construcción se propone la señalización de las zonas de ocupación previstas, riegos periódicos, utilización de maquinaria en buenas condiciones, prevención de vertidos y revegetación; durante la explotación, el mantenimiento de las plantaciones.

Para la protección de la fauna, durante la fase de diseño, se propone el diseño de los pasos de fauna y del cerramiento; durante la construcción, el control en la ocupación de suelos, control de vertidos a los cauces de agua; y durante la explotación se incluye el mantenimiento de los pasos de fauna, las plantaciones y el cerramiento.

Para la protección del paisaje, durante el diseño, se incluyen medidas genéricas que conduzcan a la integración paisajística de las estructuras.

Para la protección de la población y la estructura territorial se incluye, durante la fase de construcción, la prevención del deterioro de la calidad del aire y de la afección a la población por la contaminación acústica (mediante el empleo de pantallas acústicas), empleo de mano de obra local, medidas para garantizar la permeabilidad transversal de la nueva vía, minimizar los cortes temporales de suministro de los servicios afectados.

En la protección del patrimonio cultural, se incluye un plan de actuación arqueológica, conservación del patrimonio etnográfico.

Para la protección de los espacios naturales, se incluye la restauración del Parque de Purificación Tomás y la conservación de la Pista Finlandesa.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio de impacto ambiental propone la solución 1, puesto que resulta más ventajosa desde el punto de vista ambiental. Esta solución evita en mayor medida el tránsito de vehículos por la zona de fragilidad e interés ecológico de la vaguada del Monte El Pando, evitando interferencias sobre su bosque de frondosas autóctonas. Esta solución no afecta a ningún curso de agua, mientras que la solución 2 afectaría a dos.

En lo referente al impacto sobre la geología, también es más ventajosa la solución adoptada, puesto que genera menores movimientos de tierras. La solución 1, además, presenta mayor adecuación al planeamiento urbanístico.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental y la evaluación económica de las medidas de prevención, corrección y compensación propuestas, así como del propio programa de vigilancia.

## ANEXO IV

### Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 129 alegaciones. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

El Ayuntamiento de Oviedo manifiesta la necesidad de incorporar al proyecto de construcción un estudio hidrogeológico detallado. Propone minimizar la superficie ocupada y el tiempo, realizar apantallamientos vegetales para aminorar el impacto en la construcción del falso túnel del Parque Purificación Tomás. Plantea también la inclusión de barreras acústicas. Asimismo, propone diseñar el enlace con la A-63 con una tipología de diamante con pesas y la Glorieta 2 en la AS-232 a nivel. Reponer el camino de San Claudio a Pedruño, de Las Campas a la carretera de Brañes y modificar la carretera de Brañes.

Cinco particulares alegan la posible repercusión del túnel del Monte Alto sobre la hidrogeología. También indican posibles afecciones a un tramo del Camino de Santiago, a la zona inventariada del Naranco, a la pista Finlandesa, al Parque Purificación Tomás y los monumentos prerrománicos.

El Grupo Municipal de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Oviedo alega el carácter prescindible de la obra señalando, además que supone una barrera entre Oviedo y el Monte Naranco. Cuestiona, también, la mejora de accesibilidad de espacios urbanos como Ciudad Naranco, La Florida, Las Campas, Prados de la Fuente y la zona nororiental de Oviedo. Expone que se producirán impactos sobre la flora y la fauna, así como limitación de movilidad en el entorno, contaminación acústica y visual, afección a prados y cultivos y sobre la actividad agropecuaria. También exponen posibles afecciones al Instituto de Enseñanza Media Monte Naranco, al Orfanato Minero, a los monumentos prerrománicos, a la pista Finlandesa y al Parque Purificación Tomás.

Debido a todo ello proponen como alternativa el desarrollo como enlace urbano del acceso Latores-Olivares y la ampliación de la AS-232 entre San Claudio y Argañosa.

La Asociación de amigos del Naranco señala la injustificación de la obra y su elevado coste. Indica que supone una barrera entre Oviedo y el Monte Naranco, y afecta al Parque Purificación Tomás, produce contaminación acústica, afecta a los monumentos prerrománicos, al Monte Pando, a la pista Finlandesa y al Instituto de Enseñanza Media Monte Naranco.

La empresa El Caleyó Nuevas Tecnologías y otras, proponen, de nuevo, el diseño del enlace con la A-63 con una tipología de diamante con pesas.

El sindicato CC.OO. de Oviedo señala la necesidad de comunicación de los barrios de Vallobín, Las Campas, la Argañosa, Ciudad Naranco y Pando-Pumarín con el resto de Asturias y entre sí, solicitando que se respete el medio ambiente y el entorno histórico y cultural del Monte Naranco. Propone que en la zona del Parque de Purificación Tomás se un proyecto un túnel y no un falso túnel.

La empresa Sportecnia propone no finalizar en la AS-18, sino en el nudo actual entre las autopistas de Santander, Oviedo-Gijón y la Ronda exterior. También propone como solución eficiente, la solución adoptada pero suprimiendo el tramo desde antes del falso túnel hasta la AS-18 y prolongar dos calles de ciudad Naranco hasta el Orfanato Minero y conectarlas con la AS-18, Estas propuestas van dirigidas a reducir el coste en el tramo comprendido entre la glorieta de la Florida y el final.

El grupo montañero Andecha plantea alegaciones similares a las anteriores: afecciones a la fauna, contaminación visual y acústica, afección a la pista Finlandesa y al Parque Purificación Tomás, al Monte del Pando, al Camino de Santiago y al medio vegetal. También alega afecciones al yacimiento arqueológico de Monte Alto, a posibles yacimientos en la Loma del Pando y a los de la Ería de Villamorsen.

