

III. OTRAS DISPOSICIONES**MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL
Y MARINO**

12207 *Resolución de 2 de julio de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Mejora integral del corredor formado por las autovías A-66 (Oviedo-Serín) y A-8 (Gijón-Avilés) y fomento del transporte público, tramo Oviedo-Serín y Avilés-Gijón.*

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

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la mejora del corredor formado por las autovías A-8 y A-66 entre Oviedo, Gijón y Avilés (en torno a sus respectivas estaciones de autobuses), para lo que se pretende aumentar en un carril ambas calzadas, estudiando la posibilidad de que sea de uso restringido o de uso mixto. La situación de los tráficos actuales y el crecimiento que previsiblemente experimentarán los mismos en los próximos años, hace necesario el aumento de la capacidad de las mencionadas autovías, de manera que se garantice la funcionalidad futura de ambas vías.

La zona de actuación discurre por los municipios de Oviedo, Siero, Llanera, Gijón, Corvera de Asturias y Avilés, todos ellos pertenecientes a la Comunidad Autónoma de Asturias.

La actuación se desarrollará a lo largo de los tramos Oviedo-Serín y Gijón-Avilés de las autovías A-66 y A-8, respectivamente, en el Principado de Asturias. El tramo Oviedo-Serín de la A-66 se sitúa entre los pp.kk 25+200 y 12+200, teniendo una longitud total de 13.200 m. El tramo Gijón-Avilés de la A-8 se sitúa entre los pp.kk 390+450 y 406+140, teniendo una longitud total de 14.370 m.

El proyecto de construcción finalmente seleccionado consiste en la ejecución de un carril mixto con ampliación por mediana, el cual conserva la plataforma actual y reajusta la distribución transversal de la calzada y arcones, quedando una anchura de calzada de 10,50 m (distribuidos en tres carriles), el arcén interior de 1,5 m y el arcén exterior de 2,5 m. Los tres carriles que componen la calzada son de uso mixto, es decir, tanto para tráfico de vehículos ligeros como pesados, autobuses y camiones.

Las alternativas propuestas discurren por el actual corredor de las autovías A-8 y A-66, difiriendo en la sección tipo únicamente. Se plantearon tres alternativas durante la fase A del estudio informativo:

- Alternativas con ampliación de carril por el exterior de la plataforma actual.
- Alternativas con ampliación del carril ocupando la mediana o parte de ella.
- Alternativas con plataforma independiente de la autopista actual.

Una vez definidas estas alternativas, se han evaluado y valorado atendiendo a criterios de trazado, ambientales, geotecnia, tráfico captado y planeamiento. De este modo, de estos tres tipos de alternativas, se diseñan cinco durante la fase B:

Alternativa proyecto 0. Consiste en la no actuación y mantenimiento, por tanto, de la situación actual.

Alternativa carril mixto con ampliación por el exterior. Conserva la mediana actual y añade una franja exterior a la plataforma actual.

Alternativa carril mixto con ampliación por mediana. Conserva la plataforma actual y reajusta la distribución transversal de la calzada y arcenes, ampliando por la mediana.

Alternativa carril restringido con ampliación por el exterior.

Alternativa carril restringido con ampliación por mediana.

Alternativa	Calzadas	Arcenes exteriores	Arcenes interiores	Mediana	Uso
No actuación	2 x 7,5 m	3,00 m	1,50 m	6,00 m	Mixto.
Carril mixto con ampliación por el exterior	2 x 11 m	2,50 m	1,50 m	6,00 m	Mixto.
Carril mixto con ampliación por mediana	2 x 10,50 m	2,50 m	1,50 m	1,00 m	Mixto.
Carril restringido con ampliación por el exterior	2 x 11 m	2,50 m	1,50 m	6,00 m	Carril derecho restringido.
Carril restringido con ampliación por mediana	2 x 10,50 m	2,50 m	1,50 m	1,00 m	Carril derecho restringido.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Los cauces más importantes en la zona de actuación son los ríos Alvares, Aboño y Nora. Destaca por su cercanía al proyecto el embalse de San Andrés de los Tacones, que forma parte de la zona de especial protección para las aves (ZEPA) ES0000320 Embalses del centro (conformada por los embalses de San Andrés, la Granda, Trasona y la Furta). Asimismo, está próxima la zona de especial protección para las aves y lugar de importancia comunitaria ES0000318 Cabo Busto-Luanco.

En la zona de actuación se identifican varios hábitats de interés comunitario según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, entre los que destacan los siguientes:

4020* Brezales húmedos atlánticos de zonas templadas de «Erica ciliaris» y «Erica tetralix», catalogado como prioritario.

91E0* Bosques aluviales de «Alnus glutinosa» y «Fraxinus excelsior», también prioritario.

4030 Brezales secos europeos.

4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga.

6210 Prados secos seminaturales y facies de matorral sobre sustratos calcáreos («Festuco-Brometalia»).

Dentro de las especies destaca el acebo (*Ilex aquifolium*), que está catalogado como de interés especial en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Asturias (Decreto 65/1995, de 27 de abril).

En la zona de actuación destacan por su relevancia los siguientes hábitats faunísticos:

Prados con sebes. Con presencia de las siguientes especies de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo): Rana bermeja («Rana temporaria»), sapo partero («Alytes obstetricians»), cernícalo vulgar («Falco naumanni»), alcotán («Falco subuteo»), halcón peregrino («Falco peregrinus»), milano real («Milvus migrans»), milano negro («Milvus milvus»), garza real («Ardea cinerea»), aguilucho pálido («Circus cyaneus») y águila culebrera («Circaetus gallicus»).

Bosques (carbayedas) y formaciones arbustivas desarrolladas. Con presencia del murciélago pequeño de herradura («Rhinolophus hipposideros»), especie incluida en la categoría de interés especial en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas.

Embalses. Destaca por su importancia este hábitat por estar incluido en la ZEPA ES0000320 Embalses del centro, con presencia de las siguientes especies: Zampullín chico («Tachybaptus ruficollis»), somormujo lavanco («Podiceps cristatus»), zampullín cuellinegro («Podiceps nigricollis»), cigüeña blanca («Ciconia ciconia»), gaviota cabecinegra («Larus melanocephalus»), gaviota enana («Larus minutus»), gaviota cana («Larus canus»), andarrios chico («Actitis hypoleucos»), martinete («Nycticorax nycticorax»), garcilla bueyera («Bubulcus ibis»), garceta imperial («Ardea purpurea») y garceta grande («Egretta alba»).

En cuanto al patrimonio cultural presente en la zona, existen dos bienes de interés cultural: El Camino de Santiago y la Iglesia de San Julián de Prado. Por otro lado, la autovía A-8 es cruzada a la altura de Serín por el Sendero de Gran Recorrido GR-100 o Ruta de la Plata.

3. Resumen del proceso de evaluación

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

a) Entrada documentación inicial. Con fecha 11 de junio de 2008 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación inicial del proyecto Mejora integral del corredor formado por las autovías A-66 (Oviedo-Serín) y A-8 (Gijón-Avilés) y fomento del transporte público, tramo Oviedo-Serín y Avilés-Gijón para iniciar la tramitación ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 10 de julio de 2008 se envían consultas a los siguientes organismos; en la tabla adjunta, se señala con un «X» aquellos que emitieron contestación:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Confederación Hidrográfica del Norte	-
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias	-
Dirección General del Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Gobierno del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias.	X
Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno del Principado de Asturias.	-

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación para el Estudio y Mejora de los Salmónidos – AEMS – Ríos con Vida .	-
Ecologistas en Acción de Asturias	-
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza – ANA	X
Ayuntamiento de Avilés (Asturias)	-
Ayuntamiento de Carreño (Asturias)	X
Ayuntamiento de Corvera de Asturias	X
Ayuntamiento de Gijón (Asturias).	X
Ayuntamiento de Llanera (Asturias)	-
Ayuntamiento de Oviedo (Asturias)	-
Ayuntamiento de Siero (Asturias).	X

Asimismo, la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) ha emitido informe en relación con el contenido de la documentación ambiental.

El contenido ambiental más destacable de las consultas recibidas, se expone a continuación:

Emisión de ruidos. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino considera imprescindible determinar el grado de aislamiento acústico de la carretera, para lo cual insta a realizar un estudio acústico, incluyendo una representación cartográfica mediante isófonas de los puntos conflictivos y, en caso necesario, instalar pantallas acústicas con el objeto de proteger zonas cercanas a espacios de Red Natura 2000.

La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias considera que, tanto en la fase de obras como en la de funcionamiento, se deberá tener en cuenta la legislación vigente en materia de ruidos en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, siendo necesaria la realización de mapas de zonificación acústica antes y después de las obras, estas consideraciones son compartidas por los Ayuntamientos de Corvera de Asturias y de Carreño, incluyendo este último la posibilidad de cambiar el firme de la autopista para disminuir los niveles sonoros actuales. El Ayuntamiento de Siero, a su vez, considera que se tengan en cuenta los planes parciales aprobados o en tramitación para la elaboración del estudio acústico.

Hidrología. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que el estudio de impacto ambiental debería incluir medidas de protección para la calidad del agua durante la fase de funcionamiento; así como planificar que las zonas de cruce de la autovía con arroyos, ríos o embalses, las aguas de drenaje de la vía no ejerzan erosiones ni aporten contaminantes mediante taludes, canalizaciones y revegetaciones adecuadas.

Ocupación del suelo. La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental considera que se deberán valorar los efectos directos e indirectos de todas las actuaciones contempladas, incluyendo las instalaciones auxiliares y zonas de vertedero, sobre la ocupación del suelo.

Red Natura 2000. Según la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, el proyecto puede causar repercusiones negativas sobre el espacio de la Red Natura 2000, ZEPA ES0000320 Embalses del centro, por lo que propone una adecuada evaluación de estas repercusiones y una búsqueda de alternativas y medidas ambientales en el estudio de impacto ambiental, concluyendo que es fundamental la conservación en esta zona de los hábitats de interés comunitario. La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental considera que deberá incluirse un cronograma detallado de todas las actuaciones que afecten a esta ZEPA.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) considera que la ampliación de la autovía no es conveniente que se ejecute hacia la zona del embalse de San Andrés, para mantener la distancia actual con la lámina de agua y preservar su ribera, ni realizar carriles adicionales ni cualquier ocupación accesoria en las cercanías del embalse o del río Aboño,

evitando emplear los caminos que rodean el embalse de San Andrés como caminos de obra o caminos de servicio. Por último, insta a realizar un estudio del uso del embalse de San Andrés y sus riberas por las diferentes especies de aves que han motivado la declaración de la ZEPA, respetando las obras sus períodos críticos.

Vegetación. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que en las revegetaciones o pantallas acústicas se deberán emplear especies autóctonas adaptadas a las condiciones climáticas y edáficas de la zona, siendo recomendable la utilización de las especies incluidas en las asociaciones vegetales del corredor. Por otra parte, considera que debe tenerse en cuenta la afección a especies vegetales incluidas dentro del Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Asturias (Decreto 65/1995, de 27 de abril).

La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias considera que deberá evaluarse la posible afección, directa o indirecta, a la vegetación de ribera, especialmente a los bosques aluviales residuales. La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental incluye la ejecución de una campaña de erradicación de «Cortaderia selloana» antes de la actuación, con el fin de evitar la expansión de semillas, así como la ejecución de un Proyecto de restauración paisajística que garantice la rehabilitación del suelo degradado, la recuperación de la vegetación degradada y minimizar el impacto visual.

El Ayuntamiento de Corvera de Asturias solicita limpiezas periódicas y puntuales de la banda de terreno entre el cerramiento de la autovía y el comienzo del asfalto.

Fauna. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que se deben crear y/o adaptar pasos de fauna para los distintos grupos faunísticos inventariados y afectados por la fragmentación del hábitat según las indicaciones recogidas en la publicación del Ministerio de Medio Ambiente «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales» (2006). Informa de la necesidad de planificar la duración de las obras, para adaptar los períodos de ejecución de los trabajos fuera de las épocas de nidificación o cría de las especies amenazadas sensibles presentes en la zona.

La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental y la Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) estiman conveniente la realización de un estudio sobre la fragmentación del hábitat, con el fin de determinar cuantos pasos de fauna son necesarios, su ubicación y diseño. Por otro lado, consideran necesario tener en cuenta la minimización de los posibles impactos causados por los atropellos y colisión de aves y murciélagos, concretamente en las zonas de viaductos o en áreas de nuevas pantallas acústicas.

Planeamiento urbanístico. Los Ayuntamientos de Gijón, Siero y Corvera de Asturias instan a tener en cuenta el planeamiento urbanístico de los municipios afectados, según los vigentes planes generales municipales de ordenación urbanística.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se trasladó al promotor el 24 de septiembre 2008, incluyendo una copia de las consultas recibidas y los aspectos más relevantes que debería contemplar el estudio de impacto ambiental. Con fecha de 6 de octubre de 2008, se remitió la consulta extemporánea procedente de la Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias.

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

a) Información pública. Resultado. Con fecha de 2 de junio de 2009 se publicó en el Boletín Oficial del Estado, número 133, la Resolución de la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias por la que se somete a información pública el estudio informativo Mejora integral del corredor formado por las Autovías A-66 (Oviedo-Serín) y A-8 (Gijón-Avilés) y fomento del transporte público.

Con fecha 7 de octubre de 2009 se recibió en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental, así como el resultado de la información pública.

Durante el período de información pública del proyecto se han recibido dos alegaciones pertenecientes a VASTUR, Concesionaria del Principado de Asturias S.A. y al Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, los cuales plantean consideraciones funcionales, relativas a la justificación del incremento de tráfico y en conexión con otras infraestructuras viales autonómicas de la zona central asturiana.

b) Consultas a Administraciones ambientales afectadas. Resultado. Por otro lado, la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento solicitó informe a las administraciones afectadas, y que previamente habían sido consultadas durante el período de consultas previas, en cumplimiento del artículo 9.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Los informes recibidos durante el período de información pública pertenecen a los siguientes organismos: La Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento; la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje, la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias; la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias; el Consorcio de Transportes de Asturias; los Ayuntamientos de Oviedo, Gijón, Carreño, Corvera, Siero, Avilés y Llanera; y la Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza.

Los principales aspectos ambientales tratados por dichos informes son los siguientes:

La Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias señala que deben informar a ADIF para fijar las dimensiones de los cruces y las condiciones de ejecución de las obras para compatibilizarlas con la explotación de las líneas existentes afectadas. Asimismo indica que se está en la fase preliminar de la redacción de estudios informativos de varias líneas de altas prestaciones por lo que instan a la coordinación de los proyectos. El promotor se muestra de acuerdo con las indicaciones de esta Dirección General.

La Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias señala que la autovía discurre por una zona muy antropizada destacando, desde el punto de vista ambiental, que el trazado discurre colindante al embalse San Andrés de los Tacones perteneciente a la ZEPA Embalses del centro. Esta Dirección general estima: que el estudio de impacto ambiental ha recogido todas las recomendaciones de estudio realizadas en el informe de consultas previas; que se instalarán pantallas acústicas para corregir el incremento de impacto acústico debido al aumento de la circulación; que debe establecerse un calendario de obras para evitar molestias a aves invernantes y reproductoras en el embalse de San Andrés, utilizando especies autóctonas para el arbolado de copa estrecha previsto plantar para evitar la invasión de la autovía por las aves; que se revise el vallado de la autovía para disminuir el número de atropellos y se favorezcan y se mantengan los pasos de fauna actuales y los de nueva construcción; que la franja de afección de las instalaciones auxiliares sea delimitada sobre todo en el entorno del embalse de San Andrés; y que se proceda a la erradicación de «Cortaderia selloana», mediante la eliminación de ejemplares, evitando su propagación debido a los movimientos de tierra, contando para ello con los Técnicos del Servicio de Medio Natural del Gobierno del Principado de Asturias para el intercambio de información en cuanto al método y fecha de ejecución de los trabajos.

El promotor responde que durante el proyecto de construcción se definirán las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental correspondientes a:

Concreción de las fechas durante las cuales se deben de evitar los trabajos en el entorno a la ZEPA.

Inclusión de la ZEPA y de un ámbito de protección dentro de los planos de zonas excluidas para la ubicación de las zonas auxiliares.

Definición de especies, ubicación y densidad de plantación de la barrera de remontada de vuelo en las cercanías del embalse de San Andrés, seleccionando aquellas especies autóctonas que mejor se adapten a las condiciones de la zona y que mejor cumplan los objetivos de la plantación.

Establecimiento del tipo de jalonamiento y protección de zonas sensibles durante la obra que se deben emplear en cada zona y ubicación de éstos sobre planos de detalle.

Definición de medidas de erradicación de los ejemplares de Cortaderia selloana, control de su posible propagación generada por el paso de maquinaria y movimientos de tierra. Para la concreción de las medidas, se consultará con los técnicos del Servicio de Medio Natural del Gobierno del Principado de Asturias durante las fases de proyecto de construcción, ejecución y seguimiento.

Desarrollo del programa de vigilancia ambiental (PVA). El PVA tendrá en cuenta el control sobre la especie invasora Cortaderia selloana, así como la coordinación necesaria al respecto con el citado Servicio de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias.

La Dirección General de Carreteras del Principado de Asturias señala que deberían estudiarse las conexiones de la Red Estatal y Autonómica en particular el cruce de la A-66 bajo la AS-II, y el enlace de la AS-17 con la A-66 a la altura de Lugones. Por otra parte considera que la solución óptima es la ampliación del tercer carril por el exterior, pues de lo contrario la mediana quedaría reducida a un metro con barrera rígida lo que aumentaría el riesgo de accidentes, su gravedad y amplitud, además de contradecir la norma de trazado 3.1.1.C.

El promotor señala que plantear un nuevo enlace entre la A-66 bajo la AS-II exigiría un nuevo proyecto y que este proyecto no plantea la construcción de nuevos enlaces. Por lo que respecta al enlace de la AS-17 con la A-66 a la altura de Lugones, indica que se ha estudiado en conjunto con los enlaces de Paredes y de Matalablina, por la fuerte relación que tienen entre sí. Por lo que respecta al asunto de la mediana, el promotor lo considera acorde con lo dispuesto en la norma de trazado 3.1.1.C, pues no se trata de una carretera de nuevo trazado.

La Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias presenta un informe en el que se tratan los siguientes temas:

Alternativas. Considera claramente menos favorable desde el punto de vista ambiental la ampliación de la autovía por el exterior, debido principalmente al efecto visual y paisajístico, el mayor movimiento de tierras y el tráfico de maquinaria durante la obra.

Red Natura 2000. Se informa que debe ser evitado cualquier impacto sobre la ZEPA Embalses del centro. Primando la alternativa que requiera menos medidas correctoras, es decir, la ampliación por la mediana.

Integración paisajística. Respecto a nuevos desmontes y terraplenes sugieren la aplicación de criterios que sobre los mismos sigue el Servicio de Restauración y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio: evitar los gunitados con hormigón de los taludes, evitar los muros de hormigón a favor de los de escollera, diseñar los taludes de desmonte y terraplén con pendientes adecuadas que permitan su revegetación, reducir la ocupación de zonas sensibles empleando muros verdes, aplicación de una capa de tierra vegetal de al menos 20 cm de espesor en las zonas a revegetar, plantación de 20 ejemplares de arbolado por cada 100 m² de superficie arbolada afectada, aplicar las especies herbáceas en dosis de al menos 40 gr de semilla por m², e incluir la reposición de marras.

Desfragmentación del hábitat. Se sugiere la mejora y acondicionamiento de los pasos de fauna ya existentes.

El promotor alega que la alternativa elegida es la que minimiza las afecciones ambientales y la que requiere el menor número de medidas correctoras, no solo sobre la

ZEPA Embalses del centro, sino sobre el entorno. En cuanto a medidas correctoras sobre desmontes y terraplenes, y restauración vegetal están ya incluidos en el estudio de impacto ambiental. El resto de estos criterios serán tenidos en cuenta durante la redacción del proyecto de construcción. En cuanto al acondicionamiento de los pasos de fauna, el estudio de impacto ambiental contempla una serie de medidas correctoras para la mejora de los ya existentes.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno de Principado de Asturias informa favorablemente sobre la ejecución del proyecto ya que no existen afecciones de ninguna de las alternativas propuestas sobre bienes de interés cultural.

El Ayuntamiento de Oviedo señala que las obras proyectadas no afectan al Plan General de Ordenación Urbana, aunque solicita que se aclare si conllevan modificaciones de las líneas de dominio público, afección y servidumbre. El promotor responde que las alternativas estudiadas se desarrollan en un entorno urbano consolidado y que los terrenos que puedan ser ocupados ya pertenecen al dominio público, no modificándose la arista exterior de la explanación y por tanto, no se espera que las zonas de protección sufran modificaciones.

El Ayuntamiento de Gijón señala que el estudio de impacto ambiental no da respuesta adecuada al problema acústico, y que debería considerar los objetivos de calidad acústica señalados en el R.D. 1367/2007, de 19 de octubre, sobre contaminación acústica. Asimismo indica que el estudio no contempla la modificación de los mapas de ruido derivados del incremento de tráfico previsto, y solicita que se contemple la aplicación de una mayor cantidad de medidas correctoras relativas al ruido. El promotor contesta que la redacción del Estudio Informativo fue anterior a la publicación del R.D. 1367/2007, de 19 de octubre, pero que se tendrá en cuenta durante la elaboración del proyecto de construcción. En relación a que no se contempla la modificación de los mapas de ruido derivados del incremento de tráfico, responde que se considera suficiente el nivel de detalle proporcionado por el Mapa Estratégico de Ruido. Por último, señala que durante la redacción del proyecto de construcción se identificarán con detalle las medidas correctoras concretas para la minimización de los niveles acústicos para cada localización.

El Ayuntamiento de Carreño muestra su preocupación por la posible afección de las obras a las tuberías de abastecimiento que cruzan la autopista por varios pasos inferiores. El promotor responde que las actuaciones a realizar no contemplan ninguna afección a los pasos inferiores mencionados, ni a los demás servicios no municipales en ellos instalados.

El Ayuntamiento de Siero propone como medidas correctoras el cambio de firme de hormigón por otro poroso, así como la colocación de pantallas acústicas en algunos tramos con zonas pobladas. El Ayuntamiento de Avilés propone mejoras en la iluminación y hacer extensivas las medidas contra el ruido a la carretera AI-81. El promotor responde que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ha contratado la redacción de proyectos para la colocación de pantallas acústicas y otras actuaciones basadas en los mapas estratégicos de ruido de varias carreteras, entre ellas las que son objeto de estudio. Por otro lado, el cambio de firme de hormigón por uno poroso en unos tramos o en la totalidad de ellos será estudiado en el proyecto de construcción.

El Consorcio de Transportes de Asturias propone la configuración del tercer carril como infraestructura permanente reservada para el transporte público de viajeros, con accesos prioritarios especialmente diseñados en la entrada de las ciudades. El promotor señala que esta opción se desecha dada la magnitud de las afecciones sobre las autovías A-8 y A-66, donde sería necesario acondicionar o sustituir enlaces, obras de fábrica existentes, además de generar importantes impactos en zonas habitadas circundantes a las autovías.

La Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) que considera innecesaria la ampliación, señalando que de construirse la ampliación la mejor alternativa es la ampliación por la mediana. El promotor señala que el estudio multicriterio concluye que todas las alternativas son viables ambientalmente y mejores que la solución 0.

3.3 Fase previa a la declaración de impacto. Información complementaria solicitada por el órgano ambiental. Una vez analizado el estudio informativo y su estudio de impacto ambiental, y a la vista del resultado de la información pública, con fecha 3 de febrero de 2010, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó un estudio sobre la evolución del ruido como consecuencia de la construcción de la ampliación proyectada, y en su caso, una propuesta de medidas correctoras adicionales de acuerdo con los objetivos de la legislación vigente.

Con fecha de 30 de abril de 2010, la Dirección General de Carreteras remitió la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental, consistente en un estudio de ruido, teniendo en cuenta los tráficos del año horizonte (2027) y los valores límite de inmisión establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Asimismo, el documento incluye los resultados obtenidos y se proponen medidas correctoras adecuadas para minimizar los efectos negativos.

4. Integración de la evaluación

4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas. Para la selección de alternativas, en el estudio informativo se ha llevado a cabo un análisis comparativo de las implicaciones ambientales, técnicas y funcionales de cada una de ellas, de forma que se ha concluido que la opción más favorable es la alternativa carril mixto con ampliación por mediana, entre otros motivos por una menor ocupación de suelo, al conservar la plataforma actual y, por tanto, una menor afección a la vegetación limitrofe. Por lo que respecta a red natura, la alternativa seleccionada no implica ocupación ni acercamiento a la ZEPA Embalses del centro. Habrá también una menor necesidad de zonas de préstamo y vertedero por el menor movimiento de tierras.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor. Se exponen a continuación las principales afecciones al medio provocadas por la ejecución de la alternativa carril mixto con ampliación por mediana, así como las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental para paliarlas, y aquellas que han sido integradas por el promotor tras el proceso de información pública.

Atmósfera. Ruido, vibraciones. Durante la fase de obras, las emisiones de gases contaminantes y partículas en suspensión debidas a los movimientos de tierra y al paso de vehículos se minimizarán realizando riegos periódicos para la estabilización de suelos.

En el estudio de ruido realizado en respuesta a la información complementaria solicitada por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se concluye que, en el año horizonte 2027, la corrección basada exclusivamente en el apantallamiento acústico implicaría la instalación de pantallas a lo largo de ambos márgenes en la mayor parte de las autovías de la Y asturiana. En total, y de acuerdo con el método de cálculo utilizado, se estima necesario instalar 17.680 m y 16.969 m lineales de pantallas a lo largo, respectivamente, de la A-8 y de la A-66, para no superar los valores límite de inmisión establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La altura media de las pantallas se estima en 2,5 m, siendo necesaria por tanto, la instalación de 86.622,50 m² de pantallas acústicas a lo largo de todo el área de actuación del proyecto para el año horizonte de 2027.

Por último, el promotor propone que, en fases más detalladas del proyecto, se realice un estudio acústico exhaustivo que aborde otras posibles soluciones, bien sean mediante el tratamiento del asfalto, bien mediante el aislamiento de edificios. En los casos en que la aplicación de las medidas descritas sea compleja o inviable, se tendrán en cuenta actuaciones más generales en coordinación con los organismos municipales y autonómicos.

Por otro lado, dado que los niveles de ruido aumentarán de forma gradual, siempre que se mantengan los crecimientos de vehículos del estudio de tráfico, señala que la

implementación de las medidas correctoras se realizará de forma progresiva a lo largo del tiempo, no se realizará en su totalidad en el momento inicial de la ejecución del proyecto, sino que se realizará de forma paulatina en función del tráfico real y su evolución en el tiempo a lo largo de la vida de la infraestructura, según se revisen los mapas estratégicos de ruido cada 5 años, tal y como dispone la Directiva 2002/49/CE de Evaluación y gestión ambiental.

Espacios protegidos. El embalse de San Andrés de los Tacones perteneciente a la ZEPA ES0000320 Embalses del centro se localiza en el entorno inmediato de la autovía A-8, y presenta un notable interés ornitológico. El estudio de impacto ambiental señala que la alternativa de desdoblamiento por la mediana no debe conllevar una presión adicional sobre dicho embalse, ni afectar a los hábitats lacustres de la cola del embalse utilizados habitualmente por las aves acuáticas para reproducirse. No obstante, se prevé un aumento de la presión sobre este espacio, destacando la acústica, especialmente en la fase de obras. Como medidas correctoras se plantea la adecuación del calendario de obra, el balizamiento de áreas sensibles, la protección de la calidad de las aguas, y medidas preventivas y correctoras de las emisiones sonoras. Por lo que respecta al calendario de obras el estudio de afección a red natura indica que deben evitarse en lo posible la ejecución de toda obra susceptible de producir molestias y alterar el aporte o la calidad de las aguas del embalse de San Andrés entre el 1 de abril y el 15 de agosto (período reproductivo), así como entre el 1 de diciembre y el 28 de febrero (período de invernada). También se evitará la realización de obras durante el período nocturno.

Por otra parte, en el informe de alegaciones y en respuesta a la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias el promotor señala que el proyecto de construcción: concretará las fechas durante las cuales se deben de evitar los trabajos en el entorno a la ZEPA; incluirá a la ZEPA y a su ámbito de protección dentro de los planos de zonas excluidas para la ubicación de las zonas auxiliares; definirá las especies, ubicación y densidad de plantación de la barrera de remontada de vuelo en las cercanías del embalse, seleccionando aquellas especies autóctonas que mejor se adapten a las condiciones de la zona y que mejor cumplan los objetivos de la plantación; y establecerá el tipo de jalonamiento y protección de las zonas sensibles durante la obra que se deben emplear en cada zona y ubicación de éstos sobre planos de detalle.

Fauna. El estudio de pasos de fauna identifica como principales corredores de interés para la conectividad ecológica los ríos Nora, Noreña y Aboño. Como medida correctora se indica que se acondicionarán en lo posible todas las obras de drenaje cuyas mejoras aumenten la probabilidad de uso por parte de la fauna de la zona, destacando las actuaciones en el paso inferior del río Nora, el paso inferior del río Noreña, el PS 20, el drenaje transversal de El Rodil, y el PI 20.

Vegetación y paisaje. Para la ejecución de la alternativa seleccionada no se eliminará la vegetación natural de la zona adyacente a la autovía, puesto que plantea la ampliación de la calzada por la mediana. Para minimizar la afección a las superficies adyacentes de las zonas de obra, se realizará un replanteo previo al desbroce y un jalonamiento de sus límites. Por otro lado, se producirá afección en la zona de ocupación de la obra sobre la capa de suelo vegetal, la cual será conservada para su utilización en procesos de restauración posteriores. Por otra parte, el proyecto constructivo desarrollará un Plan de prevención y extinción de incendios, que indique las zonas con mayor riesgo y proporcione unas normas básicas a seguir en las fases de obra y explotación.

En el informe de alegaciones el promotor señala que el proyecto de construcción definirá las medidas de erradicación de los ejemplares de Cortaderia solleana, el control de su posible propagación generada por el paso de maquinaria y movimientos de tierra, de acuerdo con los técnicos del Servicio de Medio Natural del Gobierno del Principado de Asturias durante la fases de proyecto de construcción, ejecución y seguimiento. También señala que desarrollará un programa de vigilancia ambiental que tenga en cuenta el control

sobre esta especie invasora, así como la coordinación necesaria al respecto con el citado Servicio de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias.

La afección principal sobre el paisaje se deberá a la aparición de infraestructuras auxiliares, como zonas de préstamo y de vertedero. Para solventarlo, se proponen una serie de medidas, todas ellas encaminadas al desarrollo de la vegetación: evitar los gunitados con hormigón de los taludes, evitar los muros de hormigón a favor de los de escollera, los taludes de desmonte y terraplén deberán tener pendientes adecuadas, aplicación de una capa de tierra vegetal de al menos 20 cm de espesor en las zonas a revegetar, etc.

Patrimonio cultural. En el área inmediata a las autovías, el estudio de impacto ambiental ha detectado la presencia de varios elementos del patrimonio cultural incluidos en la Carta Arqueológica del Principado de Asturias, como yacimientos de materiales líticos de Paredes, en la parroquia de Lugones, concejo de Siero, el cual será afectado durante la remodelación del enlace de Paredes. Por otra parte, existe un cierto riesgo de afección a yacimientos desconocidos especialmente en la ocupación de suelo en el entorno de los enlaces, pasos superiores y pasos inferiores que se modifiquen. Para minimizar las posibles afecciones, se propone la ejecución de una prospección arqueológica intensiva de todas las superficies afectadas por la obra. Posteriormente, se aplicarán medidas preventivas tales como la introducción de los elementos culturales detectados durante la prospección dentro del plano de zonas excluidas y la presencia de un arqueólogo en la obra durante el movimiento de tierras.

La Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Gobierno de Principado de Asturias informa favorablemente sobre la ejecución del proyecto ya que no existen afecciones de ninguna de las alternativas propuestas sobre Bienes de Interés Cultural.

Suelos, préstamos y vertederos. Para minimizar la afección a las superficies adyacentes a las zonas de obra, se realizará el replanteo y jalonamiento de sus límites para evitar la ocupación o paso a los terrenos limítrofes.

Según los cálculos realizados en el estudio de impacto ambiental, para la alternativa seleccionada el volumen de tierras con destino a vertedero es de 323.211 m³ y el volumen necesario para terraplén es de 50.796 m³. Para las zonas de préstamo se han seleccionado 14 canteras activas, mientras que para los vertederos se han seleccionado 7 canteras abandonadas y no restauradas en el entorno de actuación.

Las zonas de préstamo propuestas y su ubicación se indican en el siguiente cuadro:

N.º de cantera	Denominación	Distancia (km) y ciudad
C-1	Cantera Antigua La Carba- Canteras Bendición, S.L.	20- Oviedo.
C-2	Cantera Cierro Perlín- Canteras La Belonga, S.A.	6- Oviedo.
C-3	Cantera El estrellín- Acciona.	2- Avilés.
C-4	Cantera El fontanón- Areneros Olivares, S.L.	18- Avilés.
C-5	Cantera El perezil- Cementos Tudela de Veguín, S.A.	15- Gijón.
C-6	Cantera El reguerón- CER, S.L.	40- Oviedo.
C-7	Cantera Peñas arriba- Canteras mecánicas Carcaba S.L.	12- Oviedo.
C-8	Cantera Peñón de Bahoto- Áridos Bahoto S.L.	12- Oviedo.
C-9	Cantera de Valdesoto-Griera Hermanos García, S.A.	20- Oviedo.
C-10	Cantera Latores- Readmix Asland, S.A.	5.
C-11	Cantera Reguedero y Don Marcos- Hermanos Coto, S.L.	10- Oviedo.
C-12	Canteras Solís- Explotaciones mineras Solís, S.L.	12- Avilés.
C-13	Canteras La Atalaya, S.L.	2- Avilés.
C-14	Griera Valle.	18.

De las cuales se seleccionan las canteras C-2, C-7 y C-6, para el tramo próximo a Oviedo, y las canteras C-3, C-4 y C-12, para el sector próximo al enlace de Serín, Avilés y Gijón.

Las zonas de vertedero:

Denominación de cantera	Localización de cantera
CA-1	Norte de Avilés, margen izquierdo de la ría de Avilés.
CA-2	A 2 km de Avilés, margen derecha de la ría de Avilés.
CA-3	Cola de embalse de San Andrés de los Tacones, a 15 km de Gijón.
CA-4	En la localidad de Carba, a 20 km de Oviedo.
CA-5	A 20 km de Oviedo, en el término municipal de Siero.
CA-6	A 20 km de Oviedo, en la Venta de la Salve, en el término municipal de Siero.
CA-7	A 20 km de Oviedo, frente a las instalaciones de Grijeras Hermanos García Díaz.

De estas opciones se seleccionan por este orden: CA-3, situada en el centro del trazado; CA-1 y CA-2, situadas en Avilés, para la zona norte y por último, CA-6 y CA-7, situadas a 20 km al este de Oviedo, las cuales sólo se usarán en caso necesario.

Hidrología. Las afecciones principales se deberán a la posibilidad de contaminación de las aguas subterráneas por escapes de aceites y combustibles procedentes de maquinaria y de arrastre de sólidos en suspensión al terreno. El proyecto contempla un sistema para la decantación de sólidos consistente en barreras de sedimentos que actúen como filtro de las partículas arrastradas por las aguas. Por otro lado, se realizará un acondicionamiento de las instalaciones auxiliares de obra que consistirá en la impermeabilización de la plataforma, sometimiento de las aguas residuales a decantación de sólidos, recogida inmediata de vertidos accidentales de aceites, residuos sólidos y demás sustancias que puedan producir la contaminación de aguas.

5. Condiciones al proyecto

Con el fin de garantizar la conservación de los elementos del medio, el proyecto constructivo deberá cumplir las siguientes consideraciones:

5.1 Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental, en especial, las propuestas por la Dirección General de Biodiversidad y Paisaje y la Dirección General de Agua y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias. En este sentido, será necesario establecer el calendario de obra, en coordinación con la administración autonómica competente, con objeto de evitar la ejecución de las acciones más impactantes durante el período de cría y nidificación de las especies de fauna más importantes existentes en la ZEPA Embalses del centro. También, en coordinación con dicha administración, el proyecto de construcción definirá las especies, ubicación y densidad de plantación de la barrera de remontada de vuelo en las cercanías del embalse de San Andrés y las medidas a adoptar para la erradicación de los ejemplares de Cortaderia solleana, así como las fechas más adecuadas para ponerlas en práctica.

5.2 Dadas las características del proyecto, en las adecuaciones de los drenajes y obras de paso se observarán en lo posible las recomendaciones de las «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», documento publicado por el antiguo Ministerio de Medio Ambiente en 2006.

5.3 Se deberá realizar un estudio acústico que precise las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental, que se incorporarán al proyecto de construcción, y que permitan cumplir con los objetivos de calidad establecidos en la

legislación vigente. Tal y como señala el estudio de ruido del estudio de impacto ambiental, se deberán abordar otras posibles soluciones alternativas o complementarias al apantallamiento acústico. En cualquier caso deberá cumplirse los objetivos de calidad durante todo el período de vigencia de cada una de las revisiones de los mapas estratégicos de ruido.

5.4 En el tramo viario, en la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán 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).

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental (PVA) cuyo objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes ambientales que afecten al proyecto.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado afecciones. Con la aplicación de este programa se estimará la eficacia de las medidas preventivas y correctoras propuestas en todas las fases del proyecto, así como la necesidad de modificar o articular nuevas medidas.

Tal y como asegura el promotor, el PVA tendrá en cuenta el control sobre la especie invasora Cortaderia selloana, así como la coordinación necesaria al respecto con el Servicio de Medio Natural de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias.

Durante la fase de obras, el promotor deberá explicitar en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el BOE en el que se haya publicado la declaración de impacto ambiental.

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Mejora integral del corredor formado por las autovías A-66 Oviedo-Serín y A-8 (Gijón-Avilés) y fomento del transporte público, tramo Oviedo-Serín y Avilés-Gijón concluyendo que no producirá impactos adversos significativos, siempre y cuando se realice la alternativa de carril mixto con ampliación por la mediana, con las condiciones señaladas en el estudio de impacto ambiental, en el informe de alegaciones y en la presente resolución, que se deducen de la evaluación practicada.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 2 de julio de 2010.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

MEJORA INTEGRAL DEL CORREDOR FORMADO POR LAS AUTOVÍAS A-66(OVIEDO-SERÍN) Y A-8(GIJÓN-AVILÉS) Y FOMENTO DEL TRANSPORTE PUBLICO. TRAMO: OVIEDO-SERÍN Y AVILÉS-GIJÓN.

