

**17578** *RESOLUCIÓN de 29 de agosto de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Oviedo-La Espina, A-63. Tramo: Salas-La Espina (Asturias)», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

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

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autovía Oviedo-La Espina. A-63. Tramo: Salas-La Espina», se encuentra comprendido en el apartado a «Carreteras», subapartado I «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» 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.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Con fecha 20 de septiembre de 1999, La Dirección General de Carreteras remitió documentación ambiental del proyecto «Acondicionamiento de la CN-634, tramo: Salas-La Espina», con el objeto de que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informara sobre la necesidad de someterlo a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Al incluirse la actuación en aquellos momentos entre las actividades del Anexo II de la Directiva 97/11/CE, para las que se debe determinar la necesidad de someterlas a evaluación caso por caso, y ante la falta de umbrales o criterios para el Estado español, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

Como conclusión de las consultas realizadas, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió un escrito con fecha 15 de febrero de 2000 manifestando la necesidad de someter el proyecto a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental de acuerdo con el Reglamento, y considerando cumplidos los trámites recogidos en los artículos 13 y 14 del mismo.

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

Con fecha 4 de agosto de 2000 se anuló el expediente de contratación del «Acondicionamiento de la CN-634, tramo: Salas-La Espina», dictando orden de estudio para una vía rápida entre Salas y La Espina. Posteriormente, con fecha 31 de octubre de 2001, se modifica la anterior orden de estudio para que se analice un trazado de autovía en el referido tramo.

Al sufrir el proyecto original de acondicionamiento una variación sustancial, planteándose una autovía, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 29 de enero de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de acuerdo con el artículo 13 del Reglamento, la memoria-resumen del nuevo estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un 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 18 de abril 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 en esta segunda fase de consultas, se recogen en el anexo II.

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 19 de agosto de 2002 así como en la prensa local de igual fecha.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 20 de diciembre de 2002, 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 III contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Oviedo-Salas. A-63. Tramo: Salas-La Espina».

### Declaración de impacto ambiental

Examinada toda la documentación contenida en el expediente y completada la información con la visita a la zona del proyecto, se considera que para la realización de la alternativa C-2 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:

#### 1. Adecuación ambiental del proyecto

La alternativa anterior deberá adaptarse en el proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.1 Con objeto de disminuir la ocupación e impacto visual de los taludes de gran altura que se forman en las laderas de fuerte pendiente, se dispondrán muros, de características que permitan la máxima integración en el terreno y, en su caso, su revegetación, como muros verdes, de escollera o de mampostería de piedra. Sin carácter exhaustivo y teniendo en cuenta las posibles variaciones debidas al ajuste del proyecto de construcción, esta solución se aplicará a los taludes más importantes de los desmonte situados entre las DD.OO. 0 + 000 a 0 + 300, 4 + 300 a 4 + 900, 5 + 500 a 7 + 200, 7 + 800 a 8 + 100 y de los terraplenes situados entre las DD.OO. 4 + 300 a 4 + 900, 5 + 500 a 7 + 200 y 7 + 800 a 8 + 100.

1.2 Entre la D.O. 4 + 100 y 4 + 920 se buscarán ajustes del trazado conducentes a minimizar la ocupación de la masa de frondosas, de alto interés. Para ello, y habida cuenta de las dificultades de ajustar el alzado, se analizará la posibilidad de desplazar ligeramente la traza al este, ganando cota sobre la ladera, y prolongando el viaducto, sin que ello aumente las afecciones hacia el origen.

1.3 Se dispondrá un paso de fauna en el entorno de la vaguada de la D.O. 4 + 150, cuyas dimensiones serán, al menos, de 10 m. de anchura por 5 m. de altura. El entorno de esta zona quedará excluido como zona de vertedero, de acuerdo con la condición 9.

1.4 Con objeto de disminuir la afección a la geomorfología, la vegetación y el paisaje, en la zona en la que el trazado discurre a media ladera, pp.kk. 3 + 000-8 + 000, se proyectará el trazado de las dos calzadas de la autovía de forma independiente, salvo que se demostrase que no es conveniente desde el punto de vista ambiental.

1.5 La reposición del Camino de Santiago entre la D.O. 7 + 700 y 8 + 000 deberá tener en cuenta el uso turístico y recreativo de esta ruta, estando lo más integrada posible en el entorno. Para ello, el nuevo trazado deberá adaptarse al terreno, con un trazado que minimice los taludes, no siendo aceptable la reposición prevista cuyos desmontes afectarían a la calidad paisajística de esta ruta. Teniendo en cuenta lo anterior, se considerará la conveniencia de reponer todo el tramo del camino entre la D.O. 7 + 700 y 8 + 500 al norte de la autovía, al pie del talud o muro previsto. Asimismo, en los tramos donde el Camino de Santiago discurre próximo a la autovía (7 + 500 a 8 + 500 y 9 + 300 a 10 + 000 y en su caso en la anterior reposición) se preverá un espacio mínimo entre el camino y la autovía de 8 m., diseñando en esa franja pantallas vegetales que oculten el trazado desde el camino.

1.6 El proyecto de construcción deberá definir los caminos provisionales de obra, en especial los necesarios para la construcción de pilas de viaductos. Estos caminos deberán estar vallados y tener barreras para control de accesos, y tendrán que ser demolidos una vez finalizada la construcción de los viaductos, restaurando la vegetación afectada.

1.7 Para minimizar la afección a los cauces, así como sobre su fauna y vegetación asociada, se utilizarán para la construcción de los tableros de los viaductos sistemas constructivos que permitan la ejecución de estos elementos con la máxima independencia del terreno sobre el que se elevan. Se buscarán soluciones constructivas para estos viaductos que precisen el menor número de pilas posible, aumentando las luces. Para minimizar las afecciones paisajísticas, la altura máxima de los estribos será de 10 metros.

1.8 Con objeto de disminuir la afección por ruido, intrusión visual y el efecto barrera de la carretera en las viviendas situadas en el entorno de la D.O. 12 + 500, se buscarán soluciones constructivas para minimizar estos efectos, reduciendo a su vez el terraplén resultante en el valle. Como solución preferente se bajará la cota de la rasante en la zona, construyendo un falso túnel de una longitud de al menos 50 metros, reponiendo sobre el mismo la carretera cruzada. En caso de demostrarse inviable, se podrá adoptar una sección con muros que minimice la ocupación, debiendo disponerse, en cualquier caso, de un paso para la carretera amplio y con aceras.

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

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

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

2.3 Debido al riesgo de incendio que presentan las masas forestales de la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

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.

2.5 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera, los estribos y pilas del viaducto del Venucu (10+600) se situarán a una distancia mínima de 5 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.3. En el caso de los viaductos de Nonaya, Regueirón y Reguero Porciles los estribos se situarán, de acuerdo con el estudio informativo, antes de cruzar la carretera de acceso a Salas o la N-634, dependiendo de los casos, cumpliendo con ello las distancias mínimas con el cauce, debiendo situarse asimismo las pilas a más de 5 metros de la vegetación de ribera. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. El proyecto de construcción incluirá un estudio específico de la vegetación de ribera en todas las vaguadas cruzadas por el trazado, encaminado a identificar las zonas de aliseda para minimizar su afección.

2.6 En el tramo comprendido entre la D.O. 2 + 300 y 3 + 300 el trazado cruza terrenos con presencia dispersa de encinas. En cumplimiento del Decreto 146/2001, de 13 de diciembre, del Principado de Asturias, por el que se aprueba el Plan de Manejo de las Encinas (*Quercus ilex* L. y *Quercus rotundifolia* Lam.), en su punto 5.1.9, en caso de afectarse inevitablemente a ejemplares de encina o de carrasca deberán realizarse plantaciones de reposición en terrenos adecuados, en función del número y tamaño de los ejemplares afectados, consistiendo las plantaciones compensatorias, de acuerdo con el anterior decreto, en la reposición de dos plantas por planta, de una o dos savias, para ejemplares de menos de 10 cm de diámetro medidos a 1,30 m. del suelo, y hasta un máximo de una planta por cada centímetro de diámetro del ejemplar afectado, en el resto de los casos. El proyecto de construcción incluirá un inventario forestal de los pies de encina existentes en la zona y, en caso de afectarse alguno, el correspondiente proyecto de reposición acorde con el citado Decreto 146/2001.

## 3. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, las siguientes medidas:

3.1 No se realizarán rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, con objeto de evitar su afección, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. Como excepción, el proyecto deberá contemplar soluciones para la reposición de vaguada interceptada en la D.O. 9 + 200, en desmonte.

3.2 De acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Norte las cuencas mayores de 0,5 km<sup>2</sup> de extensión deberán disponer de obras de paso de al menos 1,80 m de alto y 1,50 m de ancho y las luces de hasta 25 m deberán tener un solo vano, no siendo admisibles tubos o marcos en paralelo. Asimismo, y de acuerdo con este organismo, los terraplenes próximos a corrientes superficiales se protegerán con siembras y plantaciones arbóreas.

3.3 El diseño de los viaductos se hará de forma que no exista ninguna pila dentro del cauce, y minimizando la afección a la vegetación de ribera, y de forma que no se ocupe la franja de servidumbre de los cauces públicos 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. Las obras de paso de cauces se realizarán de forma que no se afecte el régimen de corrientes.

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

3.5 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que recoja el drenaje longitudinal de la carretera durante la fase de explotación. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cursos de agua. La balsa o balsas que se construyan se situarán de forma que no se afecte a la vegetación de ribera. Al menos deberá existir una balsa para proteger el río Nonaya (D.O. 1 + 300), siendo recomendable la construcción de balsas para los cauces de El Regueirón, Reguero Porciles y Venucu, siempre que se sitúen junto al trazado de la actual carretera N-634 en los dos primeros casos o junto a la autovía en el último, y que su construcción no suponga afecciones importantes al relieve.

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

3.7 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a todos los cauces atravesados, con especial atención a los ríos Nonaya, Regueirón, Reguero Porciles y Venucu, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger. Una vez finalizadas las obras deberá proceder a su retirada.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que crucen directamente cauces, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, precisarán la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte y deberán ser demolidos tras la finalización de las obras, en caso de no existir de forma previa, restaurando el cauce. En caso de preverse algún paso provisional sobre el río Nonaya en Casazorrina la solicitud de autorización deberá definir las afecciones a alisedas que generaría el paso, y justificar la ausencia de soluciones alternativas a su construcción.

## 4. Protección de la fauna

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

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los dre-

najes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces dispositivos que permitan el escape de los animales que accidentalmente pudieran acceder a la calzada, tanto medianos como grandes mamíferos.

4.3 Con el objeto de mejorar la permeabilidad para la fauna se sobredimensionará el marco situado en la D.O. 4 + 150, con dimensiones mínimas de 10 x 5 m., de acuerdo con la condición 1.3.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

### 5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las zonas urbanas y sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado, se efectuarán riegos periódicos en las zonas de excavación, caminos de acceso a las obras, a instalaciones auxiliares, a parques de maquinaria y a zonas de acopio y vertederos. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedos los terrenos. Se prestará una especial atención al entorno de Casazorrina, Donsancho, Porciles y La Espina por su proximidad al trazado.

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

### 6. Protección contra el ruido

La capa de rodadura de la autopista se diseñará con aglomerado drenante, por sus ventajas en la atenuación del ruido, y con independencia de su necesidad por razones pluviométricas. Asimismo, y siempre que sea viable, se procurará aportar al aglomerado polvo de neumáticos viejos, de acuerdo con las experiencias y técnicas desarrolladas, dando una salida a estos residuos de difícil reciclado.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos de Casazorrina, Donsancho, Porciles y La Espina, los grupos de edificaciones situadas en las DD.OO. 2 + 300, 8 + 400, 11 + 700 a 12 + 200 y 12 + 500, y en general todas las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la autovía.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la infraestructura durante toda su vida útil serán los siguientes:

Uso	Nivel día-tarde-noche (L den)	Nivel nocturno (L night)
Residencial .....	65 dB(A)	55 dB(A)
Industriales, comercial o empresarial ....	75 dB(A)	75 dB(A)
Sanitario, hospitalario .....	55 dB(A)	45 dB(A)
Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes .....	55 dB(A)	55 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.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado y al suelo urbanizable, la Dirección General de Carreteras enviará una copia del citado estudio acústico a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayun-

tamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, tales como una reordenación de la urbanización y edificación, el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, la prescripción en la licencia de obra de obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

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

En caso de adoptarse medidas de protección contra el ruido, 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.

En el estudio acústico se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido la influencia conjunta de la nueva carretera y de las carreteras existentes, en especial de la N-634.

Con objeto de verificar el modelo acústico aplicado por el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental, durante la fase de explotación, incorporará campañas de mediciones, no sólo en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras, sino también en aquellas en las que los niveles de inmisión previstos estén próximos a los objetivos de calidad establecidos en esta condición.

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

### 7. Medidas de protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura 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. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

### 8. Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes

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

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

### 9. 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, acopios e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de vegetación natural de interés, suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de relieve accidentado (con pendiente mayor del 20%), zonas de interés arqueológico o cultural, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico. Esta cartografía se incluirá en el documento planos del proyecto, y por tanto con carácter contractual.

Las zonas de vertedero así como las zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria deberán escogerse entre las propuestas en el estudio de impacto ambiental.



Se considerará prioritaria la reutilización de los sobrantes para otros fines, procurando que los vertederos sean temporales y no definitivos. En cualquier caso, en el diseño de vertederos se buscará la máxima integración en el paisaje una vez revegetados, evitando para ello los vertidos que den lugar a montículos, y buscando en sus lugar vertidos en una mayor superficie pero con menor altura.

Se deberá evitar como zona de vertedero el entorno de la D.O. 4+150, por estar previsto adaptar la obra de paso existente como paso de fauna, según la condición 1.3.

De acuerdo con el citado estudio de impacto ambiental, no existirán zonas de préstamo nuevas, proviniendo los materiales para aporte de las excavaciones de desmontes de la traza o de canteras existentes debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

#### 10. *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, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato, evitando el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Como excepción, si se justifica debidamente, podrá plantearse el empleo de eucalipto o pino insigne para plantaciones en zonas donde se atraviesen masas de estas especies. 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 terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de favorecer la revegetación. En el caso de los desmontes, se estudiará en cada caso las ocupaciones de suelo, impactos visuales y posibilidades de revegetación. Una excepción a lo anterior será aquellos casos en que los taludes previstos den lugar a fuertes impactos paisajísticos, donde se adoptará de forma preferente una sección con muros, de acuerdo con lo establecido en la condición 1.1. Como norma general es preferible la construcción de muros y taludes tendidos frente a taludes de pendiente fuerte, difíciles de integrar en el paisaje. En todo caso se llevará a cabo la restauración morfológica hacia formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

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 deberán estar 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.

#### 11. *Protección de hábitat prioritarios de la Directiva 92/43/CEE*

El trazado de la autovía afectará en los cruces de los ríos, especialmente en el río Nonaya, a alisedas incluidas dentro del hábitat prioritario 91E0 «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (Alno-Padion, Alnion incanae, Salicion albae)» de la Directiva 92/43/CEE (adaptación al progreso científico y técnico de la Directiva 92/43/CEE). Por ello, y a efectos de minimizar la afección a este tipo de hábitat, en regresión, y evitar una pérdida global de superficie del mismo, deberán adoptarse una serie de medidas en las fases de diseño y construcción.

El proyecto de construcción incluirá un inventario y cartografía de las alisedas existentes en la cuenca hidrográfica del río Nonaya, desde la cabecera a la unión del río Paraxas en el entorno de Casazorrina. En dicho inventario se contemplará el cauce principal y sus afluentes.

Tomando como base el anterior estudio, el diseño de los viaductos así como de los caminos de acceso para la construcción de las pilas deberá realizarse minimizando la afección a las alisedas. Todas las actuaciones necesarias para la ejecución de las obras que deban desarrollarse en zonas de aliseda, sean temporales o permanentes, tales como camino de acceso, explanadas para maquinaria, cimentación de pilas, instalaciones auxiliares, etcétera, deberán estar localizadas y delimitadas en el proyecto de construcción, con un plano de suficiente detalle para su replanteo en campo.

En función de las superficies de afección a alisedas previstas según los planos de detalle, y tomando como base el inventario de alisedas realzado, el proyecto de construcción incluirá la restauración de alisedas, en zonas donde se encuentren degradadas o hayan desaparecido, en las riberas de la cuenca del río Nonaya en la zona de estudio. Teniendo en cuenta que la restauración de una aliseda no compensa exactamente la pérdida de un hábitat maduro, la superficie a restaurar será de al menos el triple de la afectada.

El proyecto de construcción incluirá también un estudio detallado de las zonas de afección del trazado, para determinar con exactitud si se afecta alguna turbera, hábitat considerado también prioritario por la Directiva 92/43/CEE. En caso de afectarse, se procurará adecuar el trazado para evitar dicha afección y, en caso de resultar imposible, se procederá de forma análoga a las alisedas. Al no ser posible la realización de plantaciones para la recuperación de turberas, las actuaciones en este caso se centrarán en la recuperación de turberas degradadas.

#### 12. *Seguimiento y vigilancia*

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

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

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 y correctoras, 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:

Evolución de las superficies de plantación de encina, si fuera el caso, de acuerdo con la condición 2.6.

Estado, efectividad y actuaciones de mantenimiento en las cámaras o balsas de retención a que se refiere la condición 3.5.

Estado y efectividad de la adecuación de cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 10.

Estado y progreso de las áreas de recuperación de alisedas, y en su caso turberas, a que se refiere la condición 11.

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

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

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

### 13. Documentación adicional

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

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Inventario de pies de encina y, en su caso, proyecto de reposición, a que se refiere la condición 2.6.

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

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

Estudio acústico y, en su caso, proyecto de medidas de protección, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de vertedero, a que se refiere la condición 9.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 10.

Proyecto de compensación de superficies de aliseda afectadas y estudio sobre la presencia de turberas y medidas compensatorias en caso de afectación, a que se refiere la condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

### 14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias 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, 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.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 29 de agosto de 2003.—El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

## ANEXO I

### Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto de acondicionamiento

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Dirección Regional de Montes y Medio Natural. Consejería de Agricultura. Principado de Asturias.	X
Dirección Regional de Cultura. Consejería de Educación y Cultura. Principado de Asturias.	X
Dirección Regional de Obras Públicas. Consejería de Fomento. Principado de Asturias.	
Ayuntamiento de Salas (Asturias).	X

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente señala que la actuación prevista no coincide con espacios protegidos de acuerdo con la Ley 4/89 ni con ZEPA o LIC. Destaca la presencia de hábitat prioritarios de la Directiva 92/43/CEE, en especial de formaciones de aliso en el río Nonaya, turberas en diversos puntos y en especial en Bodenaya y cerca de La Espina y algunas otras formaciones también en Bodenaya y próximas al río Nonaya.

La Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias señala que no se afectan espacios incluidos en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias, y da su conformidad al proyecto estableciendo una serie de medidas protectoras y correctoras.

La Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias destaca la afección al monte «Sierra Bodenaya», propiedad del ayuntamiento de Salas y gestionado por esa consejería, siendo una zona repoblada con pino radiata y abedul.

La Consejería de Educación y Cultura del Principado de Asturias señala que las afecciones previsibles se centrarían en el Camino de Santiago y su entorno, posiblemente en hórreos y paneras y en alguna edificación de interés etnográfico, no pudiendo descartarse la afección a yacimientos arqueológicos.

El Ayuntamiento de Salas remite un informe favorable al proyecto con condicionantes para su ejecución.

## ANEXO II

## Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto de autovía

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente.	
Confederación Hidrográfica del Norte. Ministerio de Medio Ambiente.	X
Delegación del Gobierno en Asturias.	X
Dirección General de Aguas y Obras Hidráulicas. Consejería de Medio Ambiente. Principado de Asturias.	
Dirección General de Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Principado de Asturias.	X
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente. Principado de Asturias.	
Dirección General de Carreteras. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial. Principado de Asturias.	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Consejería de Infraestructuras y Política Territorial. Principado de Asturias.	X
Dirección General de Cultura. Consejería de Educación y Cultura. Principado de Asturias.	
Dirección General de Montes. Consejería de Medio Rural y Pesca. Principado de Asturias.	X
Dirección General de Pesca. Consejería de Medio Rural y Pesca. Principado de Asturias.	
Agencia Regional de Sanidad Ambiental y Consumo. Consejería de Salud y Servicios Sanitarios. Principado de Asturias.	
Instituto de Fomento Regional. Consejería de Presidencia. Principado de Asturias.	
Ayuntamiento de Salas.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	
Centro de Cooperación y Desarrollo Territorial (CECODET). Universidad de Oviedo.	
Instituto de Recursos Naturales y Ordenación del Territorio (INDUROT). Universidad de Oviedo.	
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA).	
Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid).	X
Asociación para la Defensa de la Naturaleza (ADENA).	
Colectivo Ecologista Avilés.	
Colectivo Ecologista Deva.	
Colectivo Naturalista Monfrechu.	
Coordinadora Ecologista de Asturias.	
Coordinadora Ornitológica de Asturias.	
Cuelmu Ecologista Pesicu.	
Ecologistas en Acción.	
Ecologistas en Acción Asturias.	
Estudiantes de Ecología Asociados (EBA).	
Federación de Amigos de la Tierra (FAT).	
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS).	
Greenpeace.	
Grupo Ecologista Cangües Azor (GECA).	
Grupo Ecologista Carbayu.	
Grupo Ecologista Esbardu.	
Grupo Ecologista Universitario Urtica.	
Organización Ecoloxista Asturias.	
Sociedad Española de Ornitología (SEO).	
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV).	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.	
Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas.	

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte remite un escrito, fuera del plazo legal establecido para las consultas, donde señala que los terraplenes próximos a corrientes superficiales se protegerán con siembras y plantaciones arbóreas, que en las cortas o desvíos se adoptarán medidas de protección de la fauna y para la reposición de la arboleda de ribera, que

los vertidos precisan autorización, que se deben adoptar medidas para evitar enturbiar las aguas durante las obras, y que deberán preverse balsas de dilución para prevenir posibles vertidos contaminantes.

La Dirección General de Obras Hidráulicas y Calidad Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias valora los distintos corredores. Considera que la alternativa A es junto con la D la que afecta una mayor superficie de cubierta vegetal con frondosas autóctonas, intercepta numerosos afluentes de los ríos Camuño y Nonaya, produce un notable efecto barrera sobre los núcleos de la vertiente sur de la Sierra de los Gayos respecto a La Espina, supone una pesada barrera física y altera la cuenca natural del río Camuño. Respecto a la alternativa B señala que se trata de una barrera física y paisajística para Salas, afecta al entorno de varias iglesias y palacios y a masas maduras de eucalipto y pino con retazos de frondosas autóctonas, intercepta afluentes del río Nonaya y produce como la anterior un efecto barrera sobre los núcleos de la vertiente sur de la Sierra de los Gayos. De la alternativa C señala su baja afección sobre la hidrología y las masas forestales y la ausencia de efecto barrera entre Salas y La Espina, proponiendo el paso de la sierra de Bodenaya mediante túneles y un viaducto, debiendo garantizarse en esta sierra pasos de fauna. Para la alternativa D destaca su afección a la cuenca natural del río San Vicente y a masas arboladas autóctonas, su paso por zonas de fuerte pendiente y el efecto barrera entre Poles y Aciana así como la posible afección por ruidos y contaminación a estos núcleos. Respecto al bucle que rodea La Espina señala que no se recoge el polígono industrial lo que podría condicionar el trazado, destacando una turbera en la charca de La Molina.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Infraestructuras y Política Territorial del Principado de Asturias analiza el documento recibido y concluye que en la selección de alternativas se debe considerar la normativa urbanística vigente y en trámite del Concejo de Salas así como el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de Asturias, procurando elegir la que afecte a suelos con menores valores dignos de protección.

El Ayuntamiento de Salas remite un informe, fuera del plazo legal, donde se muestra favorable a la alternativa C-2.

## ANEXO III

## Descripción del estudio informativo

El objeto del proyecto es dotar al tramo de la carretera N-634 entre las localidades de Salas y La Espina de una carretera de alta capacidad, al no resultar la actual carretera, sin arcenes, con radios reducidos, una pendiente del 6% y sin carriles para vehículos lentos, adecuada para mantener una velocidad acorde con las características generales de la Red de Carreteras del Estado. Como solución se propone una autovía, eligiendo entre las diferentes alternativas desarrolladas sobre unos corredores previamente definidos. El interés de la actuación es mejorar las condiciones actuales tanto en seguridad como en tiempos de recorrido.

El estudio plantea tres alternativas, denominadas A, C-2 y C-3, con un origen y final común, velocidad de proyecto de 80 km/h y pendiente máxima del 6%. La sección tipo presenta dos calzadas de dos carriles, arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y mediana de ancho estricto. El firme de la capa de rodadura es drenante. La descripción de las opciones es:

Alternativa A: Parte de la N-634 entre el Pico de Camuño y la Sierra de las Traviesas y toma dirección noroeste, bordeando el primer pico para cruzar mediante un viaducto de 792 m a la vertiente norte de la Sierra de El Visu. Continúa en dirección este paralela al río Pontiga para cruzar de vertiente al valle del río Nonaya. Discurre por la ladera norte del valle de este río, teniendo tres viaductos casi consecutivos, y cruzando en este tramo la N-634. Deja la actual carretera al norte y, tras un arco al sur se aproxima a ella de nuevo en Porciles, siguiendo paralela a ella por el sur, pasando La Espina y finalizando, tras un enlace con esta localidad, en la propia N-634.

Alternativa C-2: Comienza en el mismo punto que la anterior pero toma dirección suroeste, siguiendo el trazado de la N-634. Tras cruzar la carretera AS-226 traza un arco al sur, aproximándose a Poles, volviendo de nuevo a aproximarse a la N-634. Sigue el trazado de la actual carretera, salvando las dos vaguadas más fuertes mediante sendos viaductos. Se une con la anterior alternativa al sur de Porciles, coincidiendo con ella en su parte final.

Alternativa C-3: Se trata de un trazado parecido a la anterior alternativa, pero menos solapado con la N-634. Parte del origen común de las opciones con dirección este, para virar al suroeste en dirección a Poles, discurrendo en un viaducto de 1.875 m. Tras un pequeño terraplén continúa con dos



viaductos casi continuos, pasando a discurrir paralela a la N-634 por encima de la ladera. Continúa en dirección a Porciles, presentando cuatro viaductos más, de entre 60 y 435 m, para, pasada esta localidad, y cerca ya de la N-634, unirse con las anteriores alternativas.

En todas las alternativas se plantean dos conexiones con la red viaria, en Salas y La Espina, que en la alternativa C-2 se complementan con una conexión con la N-634 en El Llanón.

El estudio incluye un análisis multicriterio, donde se consideran criterios ambientales, económicos y funcionales-territoriales. Desde el punto de vista ambiental, y en referencia al estudio de impacto ambiental, señala que la mejor solución es la C-2, seguida de la C-3 y por último la A. Económicamente la solución más barata es la C-2 mientras la C-3 es la más cara, ocupando la A una posición intermedia. Finalmente, desde la perspectiva funcional-territorial la mejor solución es la C-2, seguida de la C-3 y la A. Concluye que, al ser la alternativa C-2 la más favorable en todos los aspectos, es la solución propuesta en el estudio.

La solución elegida, la C-2, tiene una longitud de 13.009 m, con un total de 1.746 m de viaductos y 200 m con muros. Presenta nueve pasos sobre la autovía y dos bajo ella. Presenta más de 2,5 millones de metros cúbicos de desmontes y 1,5 millones de metros cúbicos de rellenos, siendo el volumen a vertedero de 1.259.698 m<sup>3</sup>

#### ANEXO IV

##### Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: clima, contaminación atmosférica y acústica, orografía, geología, hidrología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, espacios protegidos, aprovechamiento forestal, piscícola y cinegético, socioeconomía, planeamiento urbanístico y patrimonio cultural-monumental y arqueológico.

De la información del inventario de la situación preoperacional pueden destacarse, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: la topografía abrupta, con terrenos muy accidentados; el río Nonaya, principal cauce de la zona; las alisedas, bosques mixtos caducifolios y bosquetes de encinas; el biotopo fluvial y el bosque de ribera, con especies de fauna amenazadas; los paisajes de fondo de valle, de alta vulnerabilidad; el Paisaje Protegido de la Cuenca del Esva, en La Espina; la presencia de varios montes catalogados, un coto de caza mayor y menor y un coto de pesca; el Camino de Santiago; y la presencia de seis yacimientos arqueológicos en la zona de estudio.

Entre los impactos más significativos de las diferentes alternativas destacan: el impacto moderado-severo por ocupación de suelos en las tres opciones; el impacto severo sobre la vegetación de la alternativa A, siendo moderado en C2 y C3; impacto moderado-severo sobre la fauna de la alternativa A por pérdida de hábitats de vaguadas y efecto barrera en la umbría de la Sierra del Viso, siendo el efecto barrera menor en la opción C-2 y mínimo en la C-3; impacto severo sobre el paisaje en la alternativa A, siendo moderado-severo en C-3 y compatible-moderado en C2; la afección a montes, muy ligera en el monte Sierra del Viso en la opción A, afectando al límite del monte Sierra de Bodenaya en la opción C-2 y cortando este mismo monte en C-3; ocupación de las tres alternativas del Paisaje Protegido de la Cuenca del Esva en sus 500 m finales, en una zona antropizada y próxima a la N-634, donde no se señala afección a valores naturales; impactos positivos sobre la socioeconomía en las tres alternativas; intercepción del Camino de Santiago en las opciones A y C-2, siendo repuesto; y afección a dos construcciones de interés etnológico en la solución A.

Como conclusión, el estudio considera que las alternativas C-2 y C-3 ocasionarían impactos de magnitudes similares, algo menores en C-2, y significativamente menores que los impactos producidos por la alternativa A, que presenta impactos severos sobre la vegetación, fauna y paisaje. La mejor alternativa sería la C-2, por tener menor impacto acústico y paisajístico que la C-3.

Entre las medidas preventivas y correctoras que se citan destacan: pantallas acústicas en Villamar, en la solución A, jalonamiento de las zonas de ocupación estricta del trazado, gestión de residuos, prevención de vertidos, protección de la vegetación de ribera, revegetación e integración paisajística, adecuación de pasos de fauna y de cerramientos, mantenimiento de la permeabilidad territorial y medidas de protección del patrimonio histórico-artístico.

Se incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio señala que no serán precisas zonas específicas de préstamos al ser utilizable el material excavado y existir canteras próximas. Con respecto a los vertederos plantea cuatro zonas a lo largo de los trazados. Asimismo se incluye un plano con localizaciones aptas para zonas de instalaciones auxiliares y parques de maquinaria.

#### ANEXO V

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

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 16 alegaciones, correspondiendo 3 a Administraciones u Organismos públicos, 2 de ellas del ayuntamiento de Salas, y 16 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Confederación Hidrográfica del Norte indica que los viaductos deberán proyectarse de forma que las pilas no afecten al régimen de corrientes ni supongan ocupación de la franja de servidumbre de los cauces públicos; que las cuencas mayores de 0,5 km<sup>2</sup> de extensión deberán disponer de obras de paso de al menos 1,80 m de alto y 1,50 m de ancho; que las luces de hasta 25 m deben tener un solo vano, no siendo admisibles tubos o marcos en paralelo; y que si se precisan encauzamientos se adoptarán soluciones blandas. Señala asimismo que los terraplenes próximos a corrientes superficiales se protegerán con siembras y plantaciones arbóreas; que en caso de cortas y desvíos de cauces se contemplarán medidas de protección de la fauna piscícola y de reposición de la arboleda de ribera; que los vertidos de aguas residuales precisan autorización; que se deben adoptar medidas para evitar enturbiar las aguas durante las obras; y que el proyecto se deberá someter a autorización de la Confederación.

El Ayuntamiento de Salas presenta dos escritos. En el primero se adhiere a la solicitud de numerosos vecinos de localidades del municipio para que se construya un enlace desde la salida de Casazorrina a la carretera AS-225 en Villamar, evitando el paso por Salas. En el segundo escrito señala la necesidad de una nueva salida para Salas entre los pp. kk. 4 y 5 y otra para La Espina entre los pp. kk. 9 y 11, en Porciles. Destaca la presencia de un polígono industrial en La Espina a efectos de diseñar los pasos sobre la autovía de la carretera de Cueva, y la futura instalación de un parque eólico, que deberá considerarse en el diseño de la reposición de la carretera a Casandresín (p. k. 10 a 10,5).

Entre las alegaciones de particulares, un escrito firmado por 153 vecinos de Salas solicita un enlace de la salida de Zorrina a la AS-225 en Villamar, petición a la que se adhiere el ayuntamiento. Seis escritos destacan afecciones a parcelas o intereses particulares, buena parte en la localidad de Porciles. Uno de los alegantes destaca la ocupación de una nave ganadera que considera evitable con un pequeño ajuste, otro señala la afección a una traída de agua y el resto a parcelas agrícolas, pidiendo que se tengan en cuenta o que se adopte la solución C-3. Otro particular señala la futura construcción de un parque eólico, pidiendo radios de curva de al menos 25 metros en la reposición de la carretera a Casandresín. En un escrito se solicita un paso para la reposición del camino de «Los Llamuergos» en el p. k. 9 + 500. Finalmente, tres escritos del mismo alegante solicitan que el enlace de El Llanón sea completo en sus movimientos.

## MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA

**17579** *RESOLUCIÓN de 14 de julio de 2003, del Instituto Nacional de Investigación y Tecnología Agraria y Alimentaria, por la que se dispone la publicación de ayudas concedidas para la contratación de investigadores en centros públicos de investigación agraria y alimentaria dependientes de la Comunidad Foral de Navarra, conforme se establece en la convocatoria aprobada por Resolución de 30 de diciembre de 2002.*

Considerando lo dispuesto en la Resolución de 30 de diciembre de 2002, y de acuerdo con lo establecido en la Orden de 31 de octubre, por la