

10042 *ORDEN ARM/1633/2008, de 22 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental favorable del proyecto Soterramiento de vías FEVE y urbanización de los terrenos liberados, en Langreo (Asturias).*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el grupo 7, apartado c) del anexo II 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, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental y procediendo formular su declaración de impacto de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada norma.

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 del proyecto es el Principado de Asturias y el órgano sustantivo es la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, en virtud del acuerdo de colaboración suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Langreo y FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) para la integración de la línea Gijón-Laviana en La Felguera y Sama, en febrero de 2007.

El proyecto se enmarca dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) del Ministerio de Fomento, con el que se pretende mejorar la inserción de las infraestructuras ferroviarias en el medio urbano, con el doble objetivo de articularlas en el sistema de transporte y contribuir a la regeneración del espacio urbano.

Actualmente, el valle del Nalón está surcado por un importante número de infraestructuras viarias y ferroviarias que, dada la escasez de espacio, complica mucho las relaciones urbanas en los municipios que se suceden a lo largo del valle. En Langreo, las vías de RENFE por una margen del río Nalón y las de FEVE por el centro urbano y por la otra margen del río, crean serios problemas de comunicación entre sus distintos barrios, y han originado un grave obstáculo para el correcto desarrollo y expansión de la ciudad. Como solución a este problema se proyecta el soterramiento de las vías de FEVE por el trazado más favorable, garantizando la posible integración de las vías de RENFE en un futuro, ya que estas últimas también generan un importante obstáculo en la salida hacia el río Nalón desde la propia ciudad.

El proyecto, que se localiza en el término municipal de Langreo (Asturias), incluye las siguientes actuaciones:

Soterramiento de las instalaciones ferroviarias de FEVE desde la estación de Sama a la de La Felguera. El trazado proyectado, para doble vía, discurrirá por la franja del trazado actual y tendrá una longitud aproximada de 2.950 m, de los que 2.006 m irán en túnel, 767 m en trinchera y 177 m en superficie. La pendiente máxima será de 21 milésimas y la profundidad máxima, de 12 m, se alcanzará entre los puntos kilométricos 1+600 y 1+900.

Construcción de una estación en superficie en La Montera y otra subterránea junto a Nuevo Langreo.

Liberación de la totalidad de los terrenos ferroviarios dentro del ámbito de la actuación.

Urbanización y ordenación urbanística de los mismos.

No incluye la superestructura (vías, electrificación e instalaciones) ni los sistemas de seguridad del túnel.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

Las actuaciones proyectadas se localizan dentro del núcleo de Langreo, en el municipio del mismo nombre, situado en la cuenca hüllera central asturiana que, por su ubicación e importancia demográfica, se configura como la cabecera de la comarca conocida como Valle del Nalón.

El soterramiento proyectado discurre por la margen derecha del río Nalón, perteneciente a la cuenca hidrográfica del Norte. Los terrenos afectados por el proyecto se corresponden con una zona fuertemente urbanizada por los usos residenciales e industriales, sin que existan valores naturales destacados. La vegetación de ribera del río ha sido sustituida por edificaciones, explotaciones a cielo abierto, parcelas abandonadas, taludes y otros espacios intersticiales. El trazado se sitúa en lo que en otro tiempo era la llanura aluvial, paulatinamente ocupada por instalaciones fabriles y edificaciones.

El proyecto no se localiza dentro de ningún espacio incluido en la Red Regional de Espacios Naturales Protegidos del Principado de Asturias o perteneciente a la Red Natura 2000, siendo el espacio protegido más próximo a la zona de actuación, el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES1200039 «Cuenca Mineras», situado aproximadamente a 3 kilómetros al sur del soterramiento proyectado.

En la zona de actuación no existen elementos catalogados pertenecientes al patrimonio histórico, cultural o arqueológico.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

3.1 Antecedentes.—Con fecha 12 de febrero de 2007 se firma el Acuerdo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Principado de Asturias, el Ayuntamiento de Langreo y FEVE para la integración de la Línea Gijón-Laviana en la Felguera y Sama (término municipal de Langreo). En dicho Acuerdo se establece que el Principado de Asturias será el encargado de realizar la tramitación necesaria del proyecto constructivo, de acuerdo con la normativa ferroviaria y ambiental, y la contratación de las obras. Por su parte, el Ministerio de Fomento, una vez obtenida la Declaración de Impacto Ambiental procederá a la aprobación del expediente, según lo establecido en la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario.

La Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias solicitó informe a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la misma Consejería sobre la necesidad de someter el proyecto al trámite de evaluación de impacto ambiental. Con fecha 30 de octubre de 2006, este último organismo emitió informe proponiendo que el proyecto se sometiese al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Conforme al artículo 13 del Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias remitió, con fecha 23 de febrero de 2007, a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas de la misma Consejería el estudio de impacto ambiental así como copia de la solicitud de inicio de la información pública con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La citada Dirección General de Transportes y Puertos sometió el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncios en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» («BOPA») número 81, de 9 de abril de 2007 y en el número 65, de 19 de marzo de 2007, respectivamente. Durante la información pública del proyecto se recibieron cuatro alegaciones. Con fecha de 2 de mayo de 2007, la Dirección General de Transportes y Puertos remite a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas escrito indicando que durante el periodo de información pública del estudio de impacto ambiental no se presentaron alegaciones.

Con fecha 18 de junio de 2007 la Comisión para Asuntos Medioambientales de Asturias informó favorablemente el proyecto.

En consecuencia, la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formuló, a los exclusivos efectos ambientales, la correspondiente Resolución de 2 de julio de 2007, de declaración de impacto ambiental sobre el proyecto «Soterramiento de vías de FEVE en Langreo y urbanización de los terrenos liberados. Término municipal de Langreo (Asturias)», publicada en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» número 205, de 1 de septiembre de 2007.

Con fecha 23 de noviembre de 2007, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remite un escrito a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, en el que plantea cual es el órgano ambiental competente, es decir, qué Administración debe realizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental; para ello pregunta cual es el papel del Ministerio de Fomento en la aprobación y autorización del proyecto. Con fecha 13 de diciembre de 2007 la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento remite un escrito a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en el que señala que al tratarse de un proyecto que debe autorizar el Ministerio de Fomento, de acuerdo con la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, se entiende que el órgano ambiental competente es el Ministerio de Medio Ambiente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental.

Con fecha 21 de enero de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicita a la Dirección General de Ferrocarriles la documentación ambiental del proyecto con objeto de realizar consultas para decidir si debe o no someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Este documento ambiental se recibió el 14 de marzo de 2008.

Por otra parte, en el Acuerdo de Colaboración al que se ha hecho referencia al principio de este apartado se indica en la parte expositiva (punto octavo) que el órgano ambiental competente es el Ministerio de Medio Ambiente, y en el Acuerdo Cuarto: tramitación según la legislación sectorial, se indica que el estudio de impacto ambiental junto con el proyecto básico deberán ser sometidos por el Principado de Asturias al trámite de información pública y audiencia de las administraciones públicas.

Por tanto al ser asumido por el Ministerio de Fomento el trámite de información pública llevado a cabo por el Principado de Asturias, este Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental lo considera válido a efectos de lo establecido en el artículo 9 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.

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

a) Entrada de la documentación inicial.–La tramitación se inició el 14 de marzo de 2008, al recibirse la documentación ambiental.

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.–Con fecha de 14 de marzo de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los 11 organismos consultados durante esta fase, así como los que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	–
Confederación Hidrográfica del Norte	–
Delegación del Gobierno en Asturias	–
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias	–
Dirección General del Agua y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias	–
Dirección General de Biodiversidad y Paisaje. Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Rural del Principado de Asturias	–
Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias	X
Ayuntamiento de Langreo	–
SEO	–
Ecologistas en Acción	–
Organización Ecoloxista Asturias	–
Asociación Ciudadana Independiente de Defensa del Patrimonio Asturiano	–

Durante el periodo de consultas previas tan solo se ha recibido la respuesta de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura y Turismo del Principado de Asturias, la cual informa favorablemente del proyecto.

3.3 Fase de información pública. Resultado.–Como se ha descrito en el apartado 3.1 Antecedentes, la Dirección General de Transportes y Puertos de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias sometió el proyecto y su estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» número 81, de 9 de abril de 2007, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» número 65, de 19 de marzo de 2007, respectivamente.

Durante el período de información pública del proyecto se recibieron cuatro alegaciones, correspondientes a la Asociación de Vecinos La Hermandad de Vega y tres particulares. El contenido de las citadas alegaciones se refiere a aspectos funcionales (longitud de andenes, solicitud de un nuevo apeadero) y relativos a la urbanización de los terrenos (ampliación de un paseo y una nueva rotonda), sin que en ellas aparezcan consideraciones de carácter ambiental.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.–En el proyecto y en el estudio de impacto ambiental no hay un análisis ni evaluación ambiental de alternativas. Sin embargo, en el proyecto se señala que el proyecto de soterramiento de la vía a su paso por Langreo ha sido objeto de varios estudios en los últimos años. El proyecto presentado se apoya en uno de ellos titulado «Integración del ferrocarril en Langreo: Estudio del trazado subterráneo del FEVE» (Gobierno del Principado de Asturias. Julio de 2004). En este estudio se desviaba la traza de la vía existente en el tramo final, por la ciudad industrial de Valnalón, por un pasillo reservado para ello. Sin embargo, analizada esta solución con detalle para el proyecto de construcción, se apreciaron serias dificultades que la hacían menos aconsejable que seguir bajo el trazado actual.

Por tanto, el estudio de impacto ambiental concluye que la mejor alternativa de trazado para el soterramiento de línea de FEVE es la que discurre sobre el trazado actual en todo su recorrido, tal como figura en el proyecto presentado.

4.2 Principales impactos del proyecto.–Del estudio de impacto ambiental, del análisis del proyecto y del resultado de la participación pública (consultas previas e información pública) se deducen los principales impactos del proyecto. Asimismo se indican las medidas que propone el estudio de impacto ambiental para minimizarlos.

4.2.1 Impactos sobre la calidad del aire.–Durante la fase de construcción, se incrementarán las partículas en suspensión y los gases de combustión debido a los movimientos de tierra y al tránsito de la maquinaria de obra.

Entre las medidas de protección de la calidad del aire propuestas se encuentran: la delimitación y jalonado de la zona de actuación; el riego periódico de las superficies afectadas por las obras; realizar el transporte de los materiales cubiertos; controlar el estado de los vehículos y maquinaria de obra con objeto de reducir las emisiones de partículas y gases contaminantes.

4.2.2 Impactos por ruidos y vibraciones.–Durante la fase de construcción, se producirá un incremento de los niveles sonoros y vibraciones debido a los movimientos de tierra y al tránsito de maquinaria pesada, el cual tendrá un carácter discontinuo y temporal.

Durante la fase de explotación, los niveles sonoros se reducirán respecto a la situación actual debido al efecto amortiguador que tendrá el soterramiento del ferrocarril existente, salvo en las embocaduras del túnel y en las zonas en que discurre a cielo abierto entre pantallas, en las que es previsible un aumento de un 15 a un 30%.

La Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruido y vibraciones del Ayuntamiento de Langreo, establece en su artículo 7.º: En el medio ambiente exterior, con excepción de los ruidos procedentes del tráfico, no se podrá producir ningún ruido que sobrepase los niveles que se indican a continuación:

1. En área industriales:

Entre las 8 y las 22 horas: 70 dB(A).
Entre las 22 y las 8 horas: 55 dB(A).

2. En áreas residenciales, urbanas:

Entre las 8 y las 22 horas: 55 dB(A).
Entre las 22 y las 8 horas: 45 dB(A).

Para reducir el nivel de vibraciones, en el estudio de impacto ambiental se propone la combinación de losas flotantes, en aquellos tramos en que la distancia del eje de vía a las edificaciones sea menor de 8 m, y bloques hormigonados en el resto del trazado.

Para reducir el nivel de ruido en las zonas correspondientes a los accesos al túnel se propone la instalación de pantallas acústicas en el exterior del túnel, en todas la longitud que discurre a cielo abierto entre muros pantalla y en unos 20 m en el interior del túnel en cada extremo, lo que supondrá una longitud aproximada de 1 km de pantallas acústicas. Estas se dispondrán desde unos 30 cm por encima de la base de la solera hasta una altura de 1,80 m por encima de la misma.

4.2.3 Impactos debidos a suelos contaminados, préstamos y vertederos.–Para la ejecución del proyecto, el estudio de impacto ambiental estima unos movimientos de tierra de aproximadamente 197.405 m³ (174.607 m³ de excavación del túnel y 22.798 m³ de los muros). La amplia heterogeneidad de los materiales que conforman los terrenos por los que discurre el trazado proyectado, así como el tradicional uso industrial y minero de la zona hacen probable la aparición y movilización de suelos contaminados. El estudio de impacto ambiental contempla, previamente al inicio de las obras, la realización de catas en dichos terrenos para determinar la naturaleza de los materiales presentes. De los resultados de dicho análisis, en el caso que aparecieran sustancias contaminantes, se establecerán las medidas necesarias para su descontaminación in situ o para su retirada selectiva y tratamiento adecuado para su descontaminación.

Los residuos generados en la obra que no puedan ser reutilizados serán trasladados a vertedero autorizado, adecuado a cada tipo de residuo. En este caso, concretamente, a las instalaciones de COGERSA (Consorcio para la Gestión de los Residuos Sólidos de Asturias), localizadas en La Zoreda-Serín (término municipal de Gijón), adecuadas para la gestión de residuos de diverso tipo.

Las zonas de préstamos necesarios estarán autorizadas. Para la fabricación de hormigones, obras de urbanización, rellenos, etc., se utilizarán materiales procedentes de canteras y graveras autorizadas, las cuales contarán con planes de restauración aprobados.

4.2.4 Impactos sobre la hidrología.–El estudio de impacto ambiental señala que se podría producir una disminución de la calidad de las aguas superficiales del río Nalón y del arroyo Candín debido al aumento de sólidos en suspensión y a los vertidos accidentales de aceites y combustibles, como consecuencia de los movimientos de tierra y tránsito de la maquinaria y vehículos de obra. Asimismo, señala que también pueden existir efectos negativos sobre la red de drenaje natural, debido a la canalización

del arroyo Candín, en torno al punto kilométrico 1+910 del trazado, en el punto que pasará sobre el ferrocarril soterrado, si bien estos serán poco significativos por tratarse de un cauce muy alterado, carente de valores ambientales relevantes y que discurre por un medio urbano muy industrializado.

El estudio de impacto ambiental contempla, entre otras, las siguientes medidas correctoras de las alteraciones sobre las aguas:

La canalización del arroyo Candín en el paso sobre el ferrocarril se realizará durante la época de estiaje.

Se instalarán barreras de sedimentación para evitar arrastre de sólidos a los cauces con objeto de garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas.

Las zonas de parques de maquinaria o instalaciones auxiliares estarán completamente impermeabilizadas y se incorporarán al sistema de protección ante vertidos accidentales, que incluye un sistema para la separación de los aceites y grasas de las aguas de limpieza.

Los residuos, tanto sólidos líquidos, provenientes de los mencionados vertidos accidentales así como los provenientes del mantenimiento de la maquinaria y su almacenamiento, serán gestionados separadamente y enviados a depósitos de seguridad o plantas de tratamiento adecuadas.

4.2.5 Impactos sobre el medio socioeconómico.—Durante la ejecución del proyecto se producirá un impacto negativo sobre la población debido a la disminución de la calidad del aire, incremento de los niveles de ruido y vibraciones, alteración de la permeabilidad territorial, supresión del servicio de ferrocarril e interrupción temporal de los servicios.

Una vez finalizado el soterramiento de las vías de FEVE y la urbanización de los terrenos adyacentes, con las instalaciones ferroviarias en servicio, mejorará la calidad de vida de la población debido a la mayor permeabilidad territorial en toda la zona urbana, a la disminución del ruido producido por el tráfico ferroviario y a una mejora de la urbanización en los terrenos liberados.

4.3 Cuadro sintético de la relación entre estos impactos y las medidas correctoras.—En el siguiente cuadro se recogen las medidas preventivas y correctoras que se proponen en el estudio de impacto ambiental en relación con los principales impactos:

Posibles impactos	Medidas preventivas y correctoras
Calidad del aire.	Control del estado de la maquinaria, riegos periódicos y transporte de los materiales cubiertos.
Ruido y vibraciones.	Instalación de pantallas acústicas, losas flotantes y bloques hormigonados.
Suelos contaminados, préstamos y vertederos.	Análisis y caracterización de los suelos existentes, y, en su caso, determinación de la técnica de descontaminación de suelos adecuada. Los préstamos procederán de canteras y graveras autorizadas, con planes de restauración aprobados. Los excedentes se transportarán a vertederos autorizados.
Hidrología superficial.	La canalización del arroyo Candín en su paso sobre el ferrocarril se realizará durante a época de estiaje. Instalación de barreras de retención de sedimentos. Impermeabilización del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares. Adecuada gestión de los residuos generados a través de un gestor autorizado.
Medio socioeconómico.	Realización de desvíos provisionales. Reposición de todos los servicios afectados durante las obras.

5. Condiciones de protección ambiental específicas

5.1 Protección de la calidad atmosférica.—Todos los puntos susceptibles de producir emisiones de contaminantes a la atmósfera dispondrán de los correspondientes sistemas de protección, captación y depuración, que garantizarán el cumplimiento de los niveles de emisión previstos en el Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera. En todo caso, en la zona de actuación, y particularmente en las viviendas más cercanas, se garantizará el cumplimiento de los niveles de inmisión a que hace referencia la normativa vigente.

5.2 Protección contra el ruido y las vibraciones.—Antes del inicio de las obras se realizará un estudio acústico, 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 los tramos que discurren a cielo abierto incluidos los accesos al túnel.

En él se considerará la influencia conjunta de las principales infraestructuras de la zona (otros ferrocarriles, carreteras, calles urbanas, etc.), determinándose los niveles de ruido existentes actualmente y la variación en los mismos que producirá el ferrocarril proyectado.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección, del tipo de pantallas acústicas absorbentes, para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Estas pantallas, en las zonas donde sean necesarias se integrarán paisajísticamente en la urbanización de la zona.

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, 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)

Asimismo, en ninguna edificación se podrá superar el nivel sonoro máximo puntual (L_{MÁX}) de 85 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.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintidós y las ocho horas en toda la zona de obras —salvo las que por afectar a las vías actuales deban realizarse sin circulación de trenes— pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En las zonas urbanas donde sea imprescindible realizar trabajos nocturnos se reforzarán especialmente las medidas de protección establecidas en este apartado.

Para disminuir las afecciones ocasionadas por las vibraciones se implantarán en todas las vías de este tramo, al menos las medidas previstas en el estudio de impacto ambiental, es decir, losas flotantes y bloques hormigonados, según las zonas del trazado, sin perjuicio de las que se deriven del estudio a que se hace referencia en este apartado.

Los niveles de vibración en el interior de las edificaciones, medidos en sus elementos sólidos, no deberán superar los valores del índice de percepción vibratoria K expuestos a continuación, medidos en los mismos tramos horarios que los indicados para el ruido:

Uso	Día	Noche
Residencial	2	1,4
Oficinas	4	4
Comercial	8	8
Sanitario	1	1

Antes del inicio de las obras se realizará un estudio de sensibilidad de los edificios frente a las vibraciones, tanto de los trabajos de excavación como de las circulaciones ferroviarias. Se estudiará la viabilidad y conveniencia de introducir en el proyecto elementos que actúen sobre la fuente de las vibraciones, entre ellos los previstos en el estudio de impacto ambiental. Se incorporarán, asimismo, los elementos que sean necesarios para impedir la transmisión de vibraciones al terreno aislando los posibles receptores de la fuente.

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

Además de los límites que figuran en este apartado para el ruido y las vibraciones, se deberán cumplir los límites y disposiciones establecidos en la Ordenanza Municipal sobre Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruido y vibraciones del Ayuntamiento de Langreo.

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

5.3 Suelos contaminados.—Antes del inicio de las obras, se deberá realizar un estudio de caracterización de los suelos que incluya un apartado relativo a valoración de riesgos, según los criterios del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados. El estudio prestará especial atención a los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 1+100 al 1+600 y 1+900 al 2+947.

De los resultados de dicho estudio, en el caso que aparecieran sustancias contaminantes, se establecerán las medidas necesarias para su descontaminación in situ o para su retirada selectiva y tratamiento adecuado para su descontaminación.

5.4 Protección de los cursos de agua y su fauna asociada.—Con objeto minimizar la afección sobre el arroyo Candín en las proximidades del punto kilométrico 2+640 del trazado, donde el arroyo discurre en superficie y con un trazado tangencial y muy próximo al ferrocarril, se adoptarán los sistemas constructivos y las medidas preventivas durante las obras para no afectar al cauce del arroyo, ni la afección a la calidad de sus aguas por vertidos accidentales o residuos.

La estructura de paso del arroyo Candín sobre el ferrocarril deberá permitir la permeabilidad de la fauna asociada a sus riberas, además de la evacuación de los caudales según los criterios que establezca la Confederación Hidrográfica del Norte.

Se proyectarán los dispositivos necesarios (principalmente barreras de retención de sedimentos) para minimizar el riesgo de contaminación por aporte de sólidos durante las obras. Se realizarán muestreos periódicos de la calidad de las aguas del río Nalón y del arroyo Candín.

5.5 Mantenimiento de la permeabilidad territorial y continuidad de los servicios existentes.—Durante de construcción de la nueva infraestructura se asegurará, mediante la aplicación de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal del tejido urbano para vehículos y peatones mediante una cuidadosa planificación del calendario de los trabajos, horario de los mismos, sistemas constructivos, desvíos provisionales, etc. Todo desvío, sea provisional o permanente, se señalará adecuadamente, y se realizará en coordinación con el Ayuntamiento de Langreo.

Asimismo, se garantizarán en todo momento los actuales servicios y suministros hídricos, eléctricos, energéticos y de telecomunicaciones.

6. *Especificaciones para el seguimiento ambiental*

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de la presente declaración, de forma diferenciada para las fases de construcción y de explotación.

En general, se realizará un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Se designará un Director Ambiental de las obras, que sin perjuicio de las competencias del Director facultativo de las obras, será el responsable del seguimiento y vigilancia ambiental, lo que incluirá, además del cumplimiento de las medidas propuestas, la presentación de un registro del seguimiento de las mismas y de las incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

Con objeto de verificar el estudio de ruido y vibraciones 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 la legislación vigente.

Además, el promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, el «BOE» en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 21 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto de soterramiento de vías de FEVE en Langreo y urbanización de los terrenos liberados. Término municipal de Langreo (Asturias) concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

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 la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 22 de mayo de 2008.—La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

