

Día 19 de junio de 1993.

Combinación ganadora: 12, 34, 17, 10, 14, 1.

Número complementario: 11.

Número del reintegro: 0.

Los próximos sorteos de la Lotería Primitiva, que tendrán carácter público, se celebrarán el día 24 de junio de 1993 a las veintidós quince horas y el día 26 de junio de 1993 a las veintidós quince horas, en el salón de sorteos del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, sito en la calle de Guzmán el Bueno, 137, de esta capital.

Madrid, 21 de junio de 1993.—El Director general.—P. S., el Gerente de la Lotería Nacional, Manuel Trufero Rodríguez.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

16259 RESOLUCION de 13 de abril de 1993, de la Dirección General de Política Ambiental por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre los Estudios Informativos de la autovía del Cantábrico EI-1-0-2010. «CN-632 de Ribadesella a Lluvia. Tramos: Lluvia-Villaviciosa y Villaviciosa-Arroes» Autovía y vía rápida, respectivamente; EI-E-20. «CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Unquera-Lluvia», y EI-1-E-41. «Carreteras N-634; CN-632 y AS-113. Tramos: Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres». Asturias, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la Declaración de Impacto Ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 13 de abril de 1993.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

Declaración de impacto ambiental sobre los estudios informativos de la autovía del Cantábrico EI-1-0-2010. «CN-632 de Ribadesella a Lluvia. Tramos: Lluvia-Villaviciosa y Villaviciosa-Arroes». Autovía y vía rápida respectivamente; EI-E-20. «CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Unquera-Lluvia» y EI-1-E-41. «Carreteras N-634; N-632 y AS-113. Tramos: Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres». Asturias, de la Dirección General de Carreteras

El Real Decreto legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, 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 la obra, instalación o actividad comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras, remitió a la antigua Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental, con fecha 20 de octubre de 1989, la Memoria-resumen correspondiente al Estudio Informativo EI-E-20 «CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Unquera-Lluvia», con fecha de 28 de mayo de 1990, la Memoria-resumen del estudio informativo EI-1-E-41 «Carreteras N-634; N-632 y AS-113. Tramos: Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres», y con fecha del 20 de abril de 1990, la Memoria-resumen del estudio informativo EI-1-0-2010 «CN-632 de Ribadesella a Lluvia. Tramos: Lluvia-Villaviciosa y Villaviciosa-Arroes. Autovía y vía rápida respectivamente», a la Dirección General de Política Ambiental, para iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El objeto de esta actuación es la realización de los Estudios Informativos que definen los tramos de autovía Lluvia-Villaviciosa, Unquera-Lluvia, Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres, así como la vía rápida Villaviciosa-Arroes.

Recibidas las referidas Memorias-resumen, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental estableció, a continuación, un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones sobre el Impacto Ambiental del Proyecto.

En virtud de artículo 14 del Reglamento, la Dirección General de Ordenación y Coordinación Ambiental dió traslado, a la Dirección General de Carreteras, de las respuestas recibidas, con fecha 19 de enero de 1990, las correspondientes al Estudio Informativo Autovía del Cantábrico tramo: Unquera-Lluvia, con fecha 27 de septiembre de 1990, las correspondientes al Estudio Informativo Autovía del Cantábrico tramo: Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres, y con fecha 27 de julio de 1990, las correspondientes al Estudio Informativo Autovía del Cantábrico tramo: Lluvia-Arroes.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas, se recogen en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió los Estudios Informativos y los Estudios de Impacto Ambiental, conjuntamente, a trámite de Información Pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 21 de abril de 1992 y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» y «Boletín Oficial» de la provincia de 23 de abril de 1992, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de septiembre de 1992, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en los documentos técnicos correspondientes a los Estudios Informativos, Estudios de Impacto Ambiental y al resultado de la Información Pública.

El anexo II contiene los datos esenciales de los Estudios Informativos.

Los aspectos más destacados de los Estudios de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre los mismos realiza la Dirección General de Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Ley 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, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre los Estudios Informativos de la Autovía del Cantábrico EI-1-0-2010. «CN-632 de Ribadesella a Lluvia. Tramos: Lluvia-Villaviciosa y Villaviciosa-Arroes». Autovía y vía rápida, respectivamente, EI-E-20. «CN-634 de San Sebastián a Santiago de Compostela. Tramo: Unquera-Lluvia» y EI-1-E-41. «Carreteras N-634; N-632 y AS-113. Tramos: Lluvia-Lieres y Villaviciosa-Lieres» Asturias.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación presentada, se considera que entre las soluciones incluidas en ella, la más favorable, desde el punto de vista ambiental, es la formada por los siguientes tramos:

Tramo Arroes-Lluvia.—La solución adoptada se compone de los subtramos siguientes:

Subtramo Arroes-Sebrayo: Vía rápida por el Valle del Peón hasta el nudo de Grases (conexión con la autovía Villaviciosa-Lieres), y autovía con la solución interior desde ese nudo hasta Sebrayo.

Subtramo Sebrayo-Berbes (autovía): Solución costera por Venta del Pobre hasta La Viesca, y desde este punto hasta Berbes solución única excepto en la playa de España que se elige la alternativa 4 (La Espasa).

Subtramo Berbes-Lluvia (autovía): Solución interior.

Tramo Unquera-Lluvia.—La solución adoptada se compone de los subtramos siguientes:

Subtramo Lluvia-Llanes (autovía en desdoblamiento).

Subtramo Llanes-Unquera (autovía de nuevo trazado).

De acuerdo con las condiciones 5 y 7 de la presente Declaración se estudiará, a nivel de Proyecto, un nuevo corredor entre Llanes y La Franca, al sur de la solución propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental, dado que éste no estudia un corredor alternativo a la citada solución.

Tramo Villaviciosa-Lieres.—Solución 01 oeste (autovía).

Estableciéndose por la presente Declaración para que el proyecto así conformado pueda ser considerado ambientalmente viable, además del cumplimiento de las medidas correctoras propuestas en los Estudios de Impacto Ambiental, las siguientes condiciones:

1. **Permeabilidad territorial.**—Durante la construcción y explotación de la nueva autovía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. En la restitución de las vías pecuarias se respetará el sentido del trazado primitivo y cuando ello no sea posible, por razones técnicas, se consultará al Organismo competente de la Administración Autónoma, la restitución más conveniente de las vías mismas.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas interceptadas por la traza, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) Cada cauce interceptado, por pequeño que sea, tendrá su propio drenaje transversal, desechándose la reunión, en un sólo tubo, de las escorrentías correspondientes a distintas cuencas parciales, con objeto de no incrementar los caudales los cauces que drenan cada una de las cuencas evitando de esta manera la alteración del perfil de equilibrio de cada cauce. Además se aumenta la seguridad de los ribereños de la vía con respecto a las avenidas y posibles inundaciones.

b) En los puentes a proyectar sobre los ríos y arroyos, se cuidará su diseño y sus luces garantizarán, además de la evacuación de caudales con arreglo a la normativa vigente, el paso de la fauna asociada a riberas, y con este fin, los estribos de los mismos se situarán respetando, al menos, la zona de dominio público hidráulico de 5 metros.

c) Dada la importancia de las áreas kársticas emplazadas desde La Franca a Llovio y en Cuevas, al oeste de El Carmen, se extremarán las medidas para no afectar las zonas de recarga, así como no interrumpir los conductos de drenaje cársticos.

d) A nivel de proyecto de construcción, se diseñarán las medidas encaminadas a evitar la turbidez de las aguas superficiales, así como la contaminación por vertidos de las aguas superficiales y subterráneas.

3. *Protección de ecosistemas.*—Con el fin de alterar mínimamente los ecosistemas existentes se llevarán a cabo las medidas siguientes:

a) Dado el alto valor del paisaje del corredor a utilizar por la nueva infraestructura, se realizará, previamente a la construcción del tramo, el vallado del mismo, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada, especialmente en las zonas de interés indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental, así como en las riberas de los ríos. En todos los cruces de los ríos se mantendrá la franja de protección en los límites de ocupación de la calzada, con objeto de minimizar la afección a la vegetación de ribera.

En los casos que fuese necesario realizar caminos de obra provisionales, fuera del tronco principal, se justificará su necesidad en el Proyecto.

b) Con el fin de determinar el efecto barrera inducido por el trazado, en las poblaciones de mamíferos existentes en la zona, se elaborará un estudio, de acuerdo con las autoridades ambientales del Principado de Asturias, que analice y valore las características de esas poblaciones y los impactos derivados de su posible aislamiento. En su caso este estudio incorporará una propuesta de localización y tipología de los pasos de fauna u otras medidas a adoptar con objeto de minimizar este impacto.

c) Las voladuras, limpieza y desbroce del terreno a ocupar se realizarán fuera del período de reproducción y crianza de la fauna, fundamentalmente en el área de San Antolín y en las proximidades de la ensenada de Buelna.

d) Se estudiarán especialmente las afecciones del nuevo trazado, a la nutria, en los ríos Sella y Purón, al desmán de los Pirineos, también en el río Sella, y al avión zapador, en los taludes arenosos de los ríos. Con las conclusiones obtenidas se diseñarán las medidas protectoras oportunas.

4. *Protección específica del espacio de la ría de Villaviciosa.*—Con el fin de proteger el estuario, vegetación, fauna terrestre, avifauna e ictiofauna de la ría de Villaviciosa, declarada Refugio de Aves Acuáticas, Zona Húmeda de Importancia Nacional para las Aves y punto de interés geológico, se tomarán las siguientes medidas:

a) Se diseñará un plan de obras especial para la zona, debido a la existencia en la misma de especies animales protegidas (Real Decreto 439/1990), y en el mismo, se adecuará el calendario de las obras a los períodos migracionales de las aves, para alterar lo menos posible sus itinerarios, así como para no afectarlas en el época de reproducción.

b) El paso por el dominio intermareal se realizará en viaducto, cuidando que las pilas estén situadas fuera de los canales de desagüe del estuario.

c) Todas las instalaciones auxiliares se situarán suficientemente alejadas de la ría, para evitar afecciones por ruido y emisiones de polvo a la fauna, así como vertidos a la misma.

5. *Defensa del karst Llovio-La Franca.*—Debido al alto valor geológico y geomorfológico del sistema kárstico afectado, se tomarán las siguientes medidas:

a) En la zona definida por la Sierra de Cuera, situada en el subtramo Llovio-Llanes, que llega hasta el mar, se considera que el desdoblamiento de calzada es la solución menos lesiva para el sistema kárstico. Por tanto,

la geometría de la rasante se acomodará convenientemente, tras realizar el inventario propuesto en la condición 7, c), para evitar afecciones a las cuevas y soslayar las depresiones kársticas; en este último caso, aún a costa de aumentar la anchura de la mediana.

b) Dado que el corredor seleccionado por el Estudio de Impacto Ambiental, en el subtramo Llanes-La Franca, discurre por una plataforma kárstica, en donde se concentra la población y existen numerosas cavernas, dolinas, etc., unas, con importantes restos arqueológicos y de arte parietal, y otras, sin catalogar, se estudiará, a nivel de Proyecto, una nueva solución más meridional, que discurra por la zona detrítica silíceo del piedemonte de la rasa litoral, con objeto de que su impacto sobre el medio físico, socioeconómico y cultural resulte más asimilable que el producido por la solución propuesta en el Estudio de Impacto Ambiental. Este nuevo Proyecto contendrá el preceptivo Estudio de Impacto Ambiental, el cual deberá seguir el procedimiento prescrito en el Real Decreto legislativo 1302/1986, y el Real Decreto 1131/1988.

6. *Prevención del ruido.*—Si bien el nuevo trazado supone un alejamiento general de los núcleos de población, con relación a las actuales carreteras, éste pasa próximo a algunas zonas pobladas, en consecuencia:

a) Se realizará, a nivel de Proyecto, un estudio-prospectivo de los niveles sonoros, en núcleos poblacionales previsiblemente afectados por el nuevo trazado, que se producirán en la fase de explotación de la nueva ría, y se diseñarán las medidas correctoras que se deberán realizar, en su caso, para garantizar que los niveles de inmisión sonora, originadas por esta actuación, en las edificaciones existentes en el entorno, a 2 metros de las fachadas, para cualquier altura, entre las veintitrés y las siete horas y entre las siete y las veintitrés horas, no sobrepasen los 55 dB Leq (A) y 65 dB Leq(A), respectivamente.

Como medida general se dispondrán las medidas correctoras adecuadas en las proximidades de los núcleos de población cuando los niveles sonoros superen los máximos antes citados.

Cuando el resultado de la aplicación de las medidas correctoras, sea la instalación de pantallas acústicas, se integrarán paisajísticamente en el entorno de actuación.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental, se inferirá la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

b) Se desplazará la traza en la medida necesaria para evitar el impacto acústico sobre el Colegio Público «Salvador Vega Berros» y el polideportivo municipal en Sariego (tramo Lieres-Villaviciosa).

7. *Patrimonio histórico y arqueológico.*—Con objeto de preservar el patrimonio histórico y arqueológico y minimizar la afección del proyecto sobre los elementos singulares del patrimonio, se adoptarán, de acuerdo con las autoridades competentes en la materia de la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, las medidas siguientes:

a) Se trasladará la traza para evitar la afección a la Casa de los Hevia y los Solares, La Torre de Santa Lucía de Ayones, la Vallera (siglo XVI) y la Capilla de Santa Lucía (siglo XVII). Este conjunto monumental está situado en Carda, concejo de Villaviciosa.

b) La Cueva de Les Pedrosos, aunque no esté afectada por ninguna de las soluciones, debe ser protegida de cualquier tipo de actuación provisional, dada su gran trascendencia arqueológica y geológica.

c) En el subtramo Llovio-Llanes están catalogadas, a lo largo del trazado, numerosas cuevas de interés arqueológico, con manifestaciones, en algunos casos, de arte rupestre, mobiliario y parietal, y 15 de ellas se encuentran en el trazado de la nueva vía. En consecuencia, ante la posibilidad de la aparición de nuevas cuevas y yacimientos, se realizará un nuevo inventario y se estudiará su grado de afección por la obra, incluyendo la correspondiente propuesta de medidas protectoras y correctoras.

d) En el subtramo Llanes-La Franca, se realizará un estudio exhaustivo y prospección de la zona, de acuerdo con el epígrafe e) de esta condición, por donde vaya a discurrir la nueva solución a que se refiere la condición 5.

e) Para salvaguardar el patrimonio arqueológico, durante la ejecución del proyecto de construcción se realizará, sobre el terreno a ocupar por la solución adoptada, la prospección arqueológica de campo para la delimitación, reconocimiento y catalogación de restos no inventariados en la fecha, realizándose los sondeos y excavaciones oportunas de cualquier vestigio que pudiera aparecer, con los permisos y supervisión del Organismo competente.

8. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística.*—Se redactará un proyecto que recogerá las medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a las propuestas contenidas en los estudios de impacto ambiental presentados. El citado proyecto incluirá las medidas para la protección de los cauces de agua, el paso de la ría de Villaviciosa, los

karst superficiales, las tierras vegetales a recuperar y reutilizar, así como la revegetación de taludes en desmonte y terraplén.

En el mismo se deberá precisar la delimitación de los terrenos a utilizar para situar las canteras, escombreras, vertederos y graveras, indicando los volúmenes afectados en cada caso, y diseñar las medidas correctoras pertinentes para su integración paisajística.

Las instalaciones no se emplazarán en la ría de Villaviciosa, la cuenca visual de Valdedió, las orillas del río Sella, las inmediaciones de la zona kárstica del Carmen, las rasas litorales, ni, en general, en las riberas de los ríos.

Todas las actuaciones, contenidas en el referido proyecto, se coordinarán y simultanearán, espacial y temporalmente, 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 provisional de la obra.

9. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes, la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá:

Antes de la formalización del acta de conformidad de replanteo:

Informe sobre el estudio, en relación con la nueva solución, a que se refiere la condición 5.

Informe técnico, aprobado por el Organismo competente, sobre los resultados de la prospección arqueológica en todo el trazado y sobre las excavaciones, traslados y medidas de protección del patrimonio arqueológico, histórico y etnográfico a que se refiere la condición 7, e).

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección de ecosistemas y la fauna, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas si del estudio indicado en la condición 6 de esta declaración se desprendiera la necesidad de ejecución de medidas correctoras.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, en relación con la protección del patrimonio cultural, a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y de los planes que se incluirán en el proyecto a que se refiere la condición 8.

Anualmente, y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles sonoros medidos en el entorno de los núcleos de población afectados por la explotación de la obra, y las medidas correctoras complementarias a realizar en el caso de que los niveles sonoros sobrepasen los límites previstos en el apartado 6a.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 8.

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

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

10. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesaria y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

- Diseño de las medidas y obras a que hace referencia la condición 1.
Diseño de las medidas indicadas en la condición 2.

Informe relativo a las afecciones a los karst indicados en la condición 2, c).

Diseño de las medidas tomadas en relación con las indicadas en la condición 2, d).

Informe sobre la ocupación temporal de terrenos, según se expresa en la condición 3a.

Informe sobre las medidas tomadas indicadas en las condiciones 3, b); 3, c), y 3, d).

Informe sobre las medidas a tomar a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas adoptadas referentes a las indicadas en la condición 5a.

Memoria-resumen del proyecto del subtramo Llanes-Unquera, tal como establece la condición 5, b), para el inicio del PEIA del mismo.

Estudio de previsión de niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del mismo se desprende su necesidad, tal como prescribe la condición 6a.

Planta del nuevo trazado en Sariego, indicado en la condición 6, b).

Informe relativo al cumplimiento de las condiciones 7, a); 7, b); 7, c); y 7, d).

Proyecto y medidas a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental al que se refiere la condición 9.

Al término de las obras y coincidiendo con su recepción provisional se realizará un informe donde se detallan los siguientes aspectos:

Identificación de los impactos reales producidos pro la obra realizada.

Estado y situación definitiva de las obras de corrección y protección ejecutadas (pantallas acústicas, pasos elevados, pasos inferiores, pasos de fauna, etc.).

Estado de los taludes de terraplenes y desmontes, así como de la vegetación de los mismos.

Estado de las canteras y vertederos una vez restaurados y de la vegetación empleada en ello.

Estado de la vegetación afectada, tanto por la ejecución de las obras como por la explotación.

Evolución previsible de las plantaciones afectadas y análisis de las operaciones de mantenimiento que sean necesarias para asegurar el desarrollo satisfactorio de las mismas.

Plan de vigilancia durante la explotación que, en función del análisis de los puntos anteriores, ratificará o modificará el plan de vigilancia del proyecto.

11. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, anejo correspondiente, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Madrid, 13 de abril de 1993.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

TRAMO ARROES-LLOVIO

Table with 2 columns: 'Relación de consultados' and 'Respuestas recibidas'. It lists 15 entities consulted, with 'X' marks indicating responses received from ICONA, Presidencia del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias, AMA Principado de Asturias, and Ayuntamiento de Barcelona.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
16. Ayuntamiento de Villaviciosa	X
17. Ayuntamiento de Colunga	-
18. Ayuntamiento de Ribadesella	X
19. Ayuntamiento de Llovio	-
20. CUBERA	X

El ICONA respondió a las consultas, exponiendo que:

El trazado recomendado (alternativa 3) y parte de las restantes alternativas pueden afectar a varios espacios de interés natural. Entre todos ellos destaca la ría de Villaviciosa, por estar declarada refugio de aves acuáticas (2 de abril de 1987) y clasificada como zona húmeda de importancia nacional para las aves (ICONA 1988).

Alberga, entre otras, las siguientes especies: Tarro Blanco (Tardona), Avoceta (Recurvirostra avosetta), Chorlito Dorado (Pluvialis aprivaria), Zarapito Real (Numenius arquata), Archibíbebe Claro (Tringa nebularia), y además, una serie de anátidas y limícolas incluidas en el anexo II del Real Decreto 439/1990, por el que se regula el catálogo nacional de especies amenazadas.

Este enclave está considerado como punto de interés geológico, al representar un estuario en su etapa inicial de relleno con extensión mareal y de playa.

Tanto el impacto físico del trazado (pilares, movimientos de tierras, etcétera) como el ruido que causará la carretera, afectarán en gran magnitud las condiciones ambientales de la ría, en especial el éxito reproductivo y, en última instancia, la dinámica de las poblaciones de aves que la habitan.

Por lo anteriormente expuesto, se desaconseja todo trazado que afecte a la ría de Villaviciosa y al resto de los enclaves citados en el anexo, sugiriendo el planteamiento de alternativas interiores.

A continuación presenta una lista de espacios singulares que pueden resultar afectados:

Ría de Villaviciosa: Refugio de aves acuáticas. Zona húmeda de importancia nacional para las aves (ICONA, 1988). Punto de interés geológico.

Playa de la Espasa: Punto de interés geológico.

Valle de la Vega: Valor paisajístico.

Barita y Fluorita de Berbes: Punto de interés geológico. Explotación minera a cielo abierto con yacimientos de fluorita y barita.

Ría de Ribadesella: Punto de interés geológico. Estuario en las últimas fases de relleno, con amplias llanuras de marea.

Cueva de Tito Bustillo: Punto de interés geológico. Cueva de origen kárstico con restos prehistóricos. Yacimiento arqueológico.

Complejo kárstico de El Carmen en Ribadesella: Punto de interés geológico desde el punto de vista geomorfológico, cuya protección se recomienda con carácter de urgencia, que abarca un amplio territorio que finaliza en la Cueva de Tito Bustillo.

La Agencia del Medio Ambiente del Principado de Asturias facilitó las siguientes valoraciones:

1.º Tramo Llovio-Los Pandales: Referidas a los espacios que señala como más destacables, la ría de Ribadesella y el carst en el que se integra la cueva de Tito Bustillo.

La Ría de Ribadesella, zona húmeda, catalogada con el número 21 en el Inventario Nacional como punto de interés geológico, es considerada de alto valor sedimentológico, geomorfológico y de valor científico. En este Inventario se reconoce la urgencia de su protección en cuanto a evitar construcciones y extracciones.

Las alternativas que afectan al complejo kárstico del Carmen, catalogado con el número 22 en el Inventario Nacional de Puntos de Interés Geológico (de gran importancia hidrogeológica y geomorfológica), tendrán en cuenta la recomendación de protegerlo de construcciones y extracciones.

La Cueva de Tito Bustillo, número 108 del mencionado Inventario, se vería afectada en la medida que lo fuera el complejo kárstico.

2.º Tramo Los Pandales-Berbes: El impacto de la obra a su paso por el río Castañar, de interés paisajístico, debe valorarse para integrarla en el medio afectado.

3.º Tramo Berbes-río España: Destaca su proximidad de los acantilados costeros y como parte del mismo será visible desde el acceso norte al Mirador del Fito, el impacto paisajístico deberá ser objeto de especial valoración.

4.º Tramo río España-Venta de Buenos Aires: Se encuentra en el entorno paisajístico del acceso norte al Mirador del Fito, y por ello, se prestará

atención a esta circunstancia, aunque en principio no existe ningún aspecto destacable del medio.

5.º Tramo Venta de Buenos Aires-El Gobernador: El tramo constituye en sí una unidad paisajística, con un horizonte visual común, que coincide con la travesía de Villaviciosa. En la parte inicial del tramo las alternativas del trazado tienen gran coincidencia y su integración paisajística será objeto de especial atención.

Tras considerar las afecciones que pueden ocasionar las distintas alternativas, concluye que el Principado de Asturias ha elaborado un Plan Especial de Protección Paisajística y de Saneamiento de la ría de Villaviciosa (1988), en el cual, localiza una reserva de suelo para acoger una traza de carreteras de características similares a la planteada. Reserva que sitúa más al sur de todas las alternativas propuestas, atravesando la ría por su fondo sur. Por ello, esta alternativa, sería menos impactante que las sugeridas en el Estudio, para afectar éstas a zonas de más alto valor; afección que sería incompatible con la figura de protección (Reserva Natural), que se pretende para esta zona húmeda.

La zona final de tramo, desde la margen izquierda de la ría hasta El Gobernador, presentará problemas de integración paisajística.

6.º Tramo El Gobernador-Venta de la Esperanza: Las alternativas se sitúan en la rasa costera. La afección más importante es la integración paisajística, y por ello, habrá que realizar un adecuado programa de medidas correctoras.

7.º Tramo Venta de la Esperanza-Enlace de Lloreda: Transcurre en el ámbito periurbano, muy influido por el Plan Urbanístico Municipal. Sugiere 11 opciones que deberán coordinarse con este planteamiento.

El Consejo Rector de la Agencia de Medio Ambiente acuerda que el Estudio de Impacto Ambiental deberá:

1. Tener en cuenta las observaciones para cada tramo.
2. Excluir el que se afecte al carst de Ribadesella.
3. Las alternativas propuestas para la ría de Ribadesella no son asumibles por su fuerte impacto. En consecuencia, se buscarán trazados más al sur que preserven los altos valores ambientales de la ría, y para ello, ésta no debe verse afectada por las obras.

El Ayuntamiento de Gijón respondió que:

Se prestará atención a la afección del trazado al monte de Deva y Carbayera del Tragammón, así como a la zona de Cabueñes. Se considerarán las previsiones del PGOU y los niveles de emisión sonora previsibles, y por tanto, será preciso la adopción de medidas correctoras.

El Ayuntamiento de Villaviciosa proporcionó esta respuesta:

El ámbito territorial del Estudio de Impacto Ambiental debe abarcar la ría de Villaviciosa, el río España y la Rasa de la Marina, sobre todo en aquello que pudiera afectar a las parroquias de Argüero, Oles y San Justo, en razón de las explotaciones agrarias. En el caso de la ría se considerará el territorio comprendido en el Plan Especial de Protección de la misma y el nudo de Tornón. Este Plan contiene referencias «muy válidas» en orden a la incidencia de las vías de comunicación.

La Comisión de Urbanismo y Ordenación del Territorio de Asturias expone el análisis y estudio de un trazado adecuado en relación con el paso de la N-632 a la altura de la ría de Villaviciosa y considera, por tanto, que debe dejarse al futuro Plan Especial el análisis y valoración de las soluciones posibles.

El Plan Especial analiza el problema intentando encontrar una traza lo menos conflictiva posible, tanto desde el punto de vista ecológico como paisajístico. La traza propuesta por el Plan, en vez de atravesar la ría por un puente, en la zona donde se sitúa una ~~instalación industrial~~ la cruzaría más al sur, a la cota + 3,5 m, separando funcionalmente el suelo urbanizable de Villaviciosa del no urbanizable de la propia ría.

Cubera. Amigos del Paisaje de Villaviciosa, contestó del modo siguiente:

Existe desconexión entre los responsables regionales y los estatales. La Consejería del Medio Ambiente del Principado de Asturias está perfilando un Plan Especial sobre la ría de Villaviciosa, que estudia varios trazados alternativos para el paso de la carretera sobre la ría. El estudio del MOPU ignora la opción que el Gobierno Regional considera más favorable y es grave que lleve adelante una única propuesta para cruzar la ría.

El Plan Especial de Protección y Saneamiento de la ría de Villaviciosa propone que la nueva carretera cruce la ría por la parte más alta, cerca del núcleo urbano, reduciendo así, sensiblemente, el impacto visual, las repercusiones ecológicas y el aislamiento económico de un importante centro comarcal.

TRAMO UNQUERA-LLOVIO

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Delegación del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Cantabria	X
3. Delegación del Gobierno del Principado de Asturias	-
4. Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
5. Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cantabria	-
6. Ayuntamiento de Unquera	-
7. Ayuntamiento de Llovio	-
8. Ayuntamiento de Llanes	X
9. Ayuntamiento de Poo de Llanes	-
10. Ayuntamiento de Celorio	-
11. Ayuntamiento de Niembro	-
12. Ayuntamiento de Villahormes	-
13. Ayuntamiento de Coolera	-
14. Ayuntamiento de Vidiago	-
15. Ayuntamiento de Pendueles	-
16. Ayuntamiento de Colombres	-
17. FAPAS (Fondo de Asturias para la Protección de Animales Salvajes)	-
18. ANA (Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza)	X
19. ARCA	-
20. FOBENA (Asociación para el Estudio y Protección del Bosque Autóctono)	-

El ICONA expone que:

«No cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno Estudio de Impacto Ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitats deban ser preservados al amparo de la legislación vigente.»

La Delegación del Gobierno en Cantabria envió la respuesta siguiente:

«En relación con el proyecto de la autovía del Cantábrico, tramo Unquera-Llovio-Asturias, N-634, y de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1131/1988, he de comunicar a V. I. que por parte de este Centro, no existe ningún inconveniente para la ejecución del citado Proyecto, siempre y cuando se respeten las características ambientales y ecológicas de la zona.»

La Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias respondió a la consulta requerida del modo siguiente:

En lo relativo a las medidas preventivas y correctoras, se recomienda que se ponga especial interés en los Programas de Restauración Paisajística, basándose en las características de la región, su zonificación, la selección de especies vegetales y su distribución, dosis o densidades, así como en las técnicas de revegetación.

Existe la posibilidad de crear áreas y establecer en ellas puntos desde donde se visualizarán excelentes panorámicas, tanto de los Picos de Europa (Naranjo de Bulnes), como de las rasas costeras. Por ello, estas áreas podrían ser utilizadas como zonas de descanso y desde la perspectiva de la educación ambiental.

Especial mención merecen los pasos de los ríos existentes mediante viaductos, tales como el Bedón, en San Antolín y el del río Cabra, en la Franca, así como la proximidad a la costa, en puntos como Santiuste (La Franca), y la misma playa de San Antolín de Bedón, en donde se podrían plantear mayores impactos.

El Ayuntamiento de Llanes manifiesta que para opinar sobre el tema debe recibir un plano a escala adecuada, documentación y alternativas.

ANA (Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza) facilitó:

Inventario de áreas merecedoras de máxima protección.

Conclusiones.

Recomendaciones sobre el trazado.

Rechaza el actual proyecto de autovía, en el tramo Bustio-Llovio, por el grave impacto ambiental que cualquiera de sus trazados podría ocasionar, muy particularmente en el tramo La Arquera-Bustio. Recomienda las mejoras oportunas en el actual N-634.

TRAMO LLOVIO-LIERES Y VILLAVICIOSA-LIERES

Relación de consultados	Respuestas recibidas
1. ICONA	X
2. Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
3. Ayuntamiento de Villaviciosa	X
4. Instituto de Fomento Regional del P. A.	X
5. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas. Universidad de Oviedo	X
6. Delegado Principado de Asturias	-
7. Presidencia del Principado de Asturias	-
8. Instituto de Investigación Regional	-
9. FAPAS	-
10. ANA	-
11. MONFRECHU	-
12. Coordinadora Ecologista d'Asturies	-
13. S. E. Urtica	-
14. Facultad de Geografía	-
15. Facultad de Biología	-
16. Ayuntamiento de Llovio	-
17. Ayuntamiento de Arriendas	-
18. Ayuntamiento de Infiesto	-
19. Ayuntamiento de Lieres	-

El ICONA contestó a las consultas requeridas exponiendo que:

La CN-634 discurre próxima a la Reserva Nacional de Caza de Suevo, y, por tanto, no debería ser afectada, ya que se constatan especies animales catalogadas «de interés especial» entre las que destaca: La Nutria (*Lutra lutra*), el Desmán de los Pirineos (*Galemys pyrenaicus*) y el Urogallo (*Tetrao mogallus*), además de algunos ungulados silvestres, cuyos hábitats pueden ser afectados.

Para minimizar el impacto derivado de las obras y el posterior uso de la autovía sobre los ecosistemas, sería conveniente que el trazado corriera mayoritariamente sobre los trazados actuales de las carreteras, nacional y comarcal, de este tramo.

El control de desmontes, escombreras y vertidos, se deberá realizar de forma que no se alteren las características naturales de los hábitats afectados, muy especialmente en el caso de los cauces fluviales y la vegetación tanto riparia como palustre, así como en el relacionado con el caudal y calidad de las aguas.

La importancia salmonícola de los ríos Piloña y Sella ha de ser protegida o mejorada, para que las aguas sigan siendo aptas para la vida de los peces.

El medio biótico es afectado por el proyecto, ya que supone un riesgo para la supervivencia de algunas especies, al producirse perturbaciones durante la época de cría que pueden influir en un decremento del éxito reproductivo de las poblaciones. Así, la mortandad de animales en la calzada y la restricción o imposibilidad de dispersión o de efectuar los desplazamientos estacionales, favorecen la fragmentación de las poblaciones animales. Por otra parte, la contaminación por gases y metales pesados influyen en una merma de la diversidad genética.

Se debe garantizar:

El éxito reproductivo de las poblaciones animales afectadas, evitando las molestias relacionadas con las obras durante la época de cría (de mediados de abril a finales de junio).

La infraestructura debe permitir los movimientos naturales de las especies animales y la dispersión botánica, adaptándola a las características naturales del territorio.

El estudio de impacto ambiental debe contemplar una evaluación de las afecciones a vías pecuarias y montes de utilidad pública, la identificación de los lugares de paso de las distintas especies o grupos de Organismos, así como los emplazamientos y especificaciones técnicas del acondicionamiento de los pasos efectivos.

Se deben considerar las siguientes medidas:

Evitar las medianas que obstaculicen el posible paso de animales a través de la calzada, para evitar el riesgo de accidentes.

Si el trazado es vallado se deben aprovechar los desniveles topográficos para acondicionar pasos naturales.

En los lugares donde las características del terreno no permitan la construcción de pasos y sean necesarios, deben dejarse esos terrenos sin valla.

Seguimiento periódico de la emisión de contaminantes a la atmósfera y de la inmisión en Organismos, integrado en un control general del impacto de la autovía sobre los seres vivos afectados.

La Agencia del Medio Ambiente del Principado de Asturias facilitó las siguientes estimaciones:

Tramo Llovio-Lieres:

Se producirán afecciones sobre los ríos Piloña y Sella. El potencial piscícola de ambos es elevado, ya que en la zona afectada, el Piloña, cuenta con dos cotos trucheros, y el Sella, cinco salmoneros. En estos ríos también se encuentran otras especies de vertebrados de interés, como el Desmán y la Nutria (ambas especies de «interés especial», según el Decreto 439/1990 y la Nutria de «interés especial», según el Decreto 32/1990). Sobre el salmón del río Sella considera que pese a su estimación de «pescable» se encuentra sometido a un alto grado de amenaza.

Sobre la flora y la vegetación no se conocen especies amenazadas, pero parece importante que se respete la vegetación de ribera, imprescindible para el funcionamiento normal del río como sistema.

La fauna no parece tener gran importancia, salvo en el caso del avión zapador (especie acuática catalogada como de «interés especial» en el Decreto 32/1990) cuyas colonias suelen instalarse en los taludes arenosos de los ríos.

La afección sobre el paisaje será importante, ya que en algunos lugares alcanza una elevada calidad, debido a la variedad de formas y colores. En los tramos en donde los ríos indicados discurren encajados se pondrá mayor atención al impacto que se pueda producir.

No afecta a ningún espacio natural protegido, ni a proteger.

En relación con el trazado definitivo considera que éste podría afectar a la Cueva del Sidrón. Por tanto, debería estudiarse el impacto, ya que esta cueva se va a incluir en la relación de lugares a declarar como monumentos naturales.

Tramo Villaviciosa-Lieres:

El impacto producido será mayor que en el tramo anterior. Si fuera necesario salvar un desnivel que afectara a unos 400-500 metros, medidos en planta, ello exigiría un elevado movimiento de tierras que derivaría en cuestiones paisajísticas, y por ello, debería ser objeto del correspondiente Plan de Restauración.

El MOPT debería estudiar el impacto de este tramo de forma sinérgica con el producido por el nuevo trazado de la carretera Llovio-Gijón.

El Ayuntamiento de Villaviciosa respondió lo siguiente:

El posible trazado del tramo Lieres-Villaviciosa no está suficientemente detallado en la documentación remitida, y por tanto no permite formular sugerencias relacionadas con puntos concretos del recorrido.

A pesar de ello, parece que el estudio de impacto ambiental deberá tener muy en cuenta los múltiples y significados valores de Valdediós y su entorno, en toda la gran dimensión del Valle.

Este Ayuntamiento también remitió el acuerdo aprobado, unánimemente, por la Junta de Portavoces el 11 de junio de 1992, en el que se considera que:

Es evidente la utilidad pública de las comunicaciones por carretera sometidas a información pública, tanto de la autovía del Cantábrico como de la vía rápida Llovio-Gijón.

El trazado de ambas, a su paso por el término municipal de Villaviciosa, sea el determinado por el acuerdo plenario de esta misma Corporación Municipal de 30 de diciembre de 1991, complementado en el sentido de que la vía rápida Llovio-Gijón vaya, desde Cazanes, hacia la parroquia de Peón, evitando el valle de este nombre y descartando, en todo caso, el paso por Venta de las Ranas, en las proximidades del Puente de Arroes, y de aquí, hacia Gijón, para enlazar con la ronda sur. Y que la autovía del Cantábrico tome, desde Cazanes, último punto en común con la anterior, la dirección de Valdebárcena, y que los futuros nudos, enlaces y accesos se ejecuten de forma que se beneficie en todo lo posible a las parroquias, núcleos y pueblos afectados por los respectivos trazados.

Se adopten las medidas adecuadas que garanticen la reducción al mínimo del impacto ambiental.

La solución de Valdebárcena es la de menor impacto ambiental y la que salvaguarda mejor el patrimonio nacional del Valle de Valdediós y que, por último, se realice un estudio a nivel de anteproyecto del trazado

de la solución Peón, en el que se reflejen los accesos a los diferentes núcleos rurales existentes en la zona.

El Instituto de Fomento Regional del Principado de Asturias envió una respuesta indicando que las competencias medioambientales corresponden a la Agencia Regional de Medio Ambiente.

La Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Minas remitió un escrito solicitando más información sobre el proyecto.

ANEXO II

Descripción del proyecto

TRAMO ARROES-LLOVIO

El proyecto para estudiar las soluciones a adoptar desglosa este tramo en tres subtramos independientes para facilitar su descripción y análisis:

Subtramo I: Arroes-Sebrayo.

Subtramo II: Sebrayo-Berbes.

Subtramo III: Berbes-Llovio.

El subtramo I (Arroes-Sebrayo) comienza como vía rápida en el extremo más occidental del conjunto, pasado el enlace de Arroes, y en él se plantean tres opciones de trazado, que se unen pasado el núcleo urbano de Villaviciosa, a las que se denomina:

Solución costera.

Solución interior Valle de Peón.

Solución interior Valle de San Justo.

La solución costera mantiene un trazado paralelo a la costa. Atraviesa mediante un viaducto, en los primeros kilómetros, el cauce del río España, manteniéndose al norte de la CN-632, hasta Venta las Ranas. Pasado este núcleo cruza el cauce del río Tinto, mediante un viaducto de algo más de 520 metros, discurre siempre al norte de la carretera AS-156 y paralela a la misma. Cruza los núcleos de Cuatro Caminos y La Venta del Arenal, desde la cual cambia a dirección sureste primero y sur después, bordeando la margen izquierda de la ría de Villaviciosa. Esta se cruza mediante un viaducto, de 950 metros de longitud, al sur de las instalaciones de El Gaitero, en cuyos extremos se han proyectado los nudos de Fentanes y El Gaitero. Pasada la ría, toma dirección norte primero y este después, entre los núcleos de Pando, Villaverde y Sebrayo, donde termina, siempre a media ladera, antes de atravesar los cauces de San Cosme, con un viaducto de 475 metros, y de Miyares.

La longitud total de este tramo es de 18 kilómetros. Comienza en el punto kilométrico 0,000 (correspondiente al 20,0 del estudio informativo) y termina antes del viaducto de San Cosme, pasado el punto kilométrico 18,000 (correspondiente al 38,0 del estudio informativo).

La solución interior por el Valle del Peón empieza en el nudo de Arroes con dirección este-sureste, bordea a media ladera el alto de El Gomial, situado al norte del núcleo de San Miguel, y cruza el río España y la comarcal AS-331, mediante viaducto de 800 metros de longitud y casi 120 metros de altura, discurrendo a media ladera sobre la margen derecha de este cauce, para entrar, sobre el punto kilométrico 4,400, en el túnel de Brañaviella, con una longitud de 1.160 metros. A la salida de éste, cruza el arroyo del Escoria, para entrar de nuevo en túnel (punto kilométrico 5,800), denominado de Niévares, de 2.130 metros de longitud, apareciendo ya en el valle del río Valdediós, al norte de Villanueva. Desde este punto toma dirección noreste, pasando bajo Turueño, Niévares, para entroncar con la solución 01, ya con especificaciones de autovía según está proyectada en el estudio informativo (clave EI-1-E41), sobre la margen izquierda del río Valdediós, al norte de Grases de Arriba. Esta solución interior del Valle del Peón tiene una longitud total de 19,533 kilómetros.

La solución interior por el Valle de San Justo tiene, desde el enlace de Arroes hasta el nudo de Venta las Ranas, idéntico trazado que la alternativa costera. A partir del punto kilométrico 4,500, aproximadamente, toma orientación sureste, cruzando el río Tinto con un viaducto de 275 metros de longitud, para entrar en túnel (200 metros), al sur del núcleo de Llamadas. A la salida de éste, cruza en viaducto el arroyo de San Justo, de 170 metros de longitud, manteniéndose sobre su margen derecha y discurrendo entre los núcleos de Cueto, Villanueva y Cadamancio. Con orientación sur, discurre inicialmente por la margen izquierda del mismo y luego por la derecha, en las laderas del monte de la Cobertoria, del valle del citado arroyo, para en su cabecera cruzar el túnel el núcleo de El Pedroso, con una longitud de 550 metros, apareciendo frente al valle del río Valdediós, al este del núcleo de Niévares, desde donde cambia a dirección este, entroncando con la solución 01, del citado estudio informativo, mediante viaducto, con una longitud de 340 metros sobre el arroyo de la Rasa.

Desde este punto el trazado, ya con características de autovía, es coincidente, tanto para la solución Valle del Peón como para la solución Valle de San Justo, manteniéndose sobre la ladera izquierda del río Valdediós, al norte de los núcleos de Grases de Abajo y Mahojo, y bordeando Cazanes por el oeste, para bajo Felgueras cambiar a orientación este hacia Villaviciosa. Cruza la ría mediante un viaducto de 375 metros, apoyándose sobre los «porreos», para después, al norte del núcleo urbano en las proximidades del campo de fútbol, entroncar con la solución costera, pasado el núcleo de Carda. La longitud de esta solución es de 20,775 kilómetros.

El Subtramo II, Sebrayo-Berbes, se inicia en el punto final del tramo anterior, en el punto kilométrico 38,000 del estudio informativo. Este tramo presenta en su trazado inicial dos soluciones que bordean el alto de Caul Mayor. A la que lo bordea por el norte, se la denomina solución costera, y por el sur, solución interior. Sus trazados vuelven a coincidir en la cuenca del río Llovones, donde la traza discurre primero sobre su margen izquierda, pegada a la actual CN-632, y posteriormente cruza sobre su margen derecha, pasando por el sur del núcleo de Colunga. En esta localidad salvo el cauce del río Libardón, con un gran viaducto de algo más de 15 metros de altura y unos 400 metros de longitud.

La solución costera discurre entre Sebrayo y La Vega, con dos importantes viaductos sobre los arroyos de San Cosme y El Sordo, de longitud 475 y 360 metros, respectivamente. Pasada La Vega, al este, se ha proyectado el enlace de Bárcena, próximo al punto kilométrico 2,600. La traza discurre al norte de Torienzo, con un viaducto del mismo nombre, de 420 metros de longitud. Bordea por el norte el núcleo de La Rasa, embocando el túnel de Buenos Aires, de 560 metros de longitud. Desde este punto, se aproxima el trazado de la CN-632, sobre la margen derecha del río Llovones, que cruza con un viaducto, de unos 250 metros de longitud, pasado el cual entronca con la solución interior. La longitud de esta solución, desde el inicio del tramo, es de 8.740 metros, hasta su conexión con la denominada solución interior.

La solución interior, en su primer kilómetro mantiene un trazado similar a la solución costera, hasta el núcleo de Sebrayo, pasado el cual, toma orientación sureste, bordeando por el sur el monte de Cual Mayor. En el punto kilométrico 2,100, emboca el túnel de La Vega, de 950 metros de longitud, y cambia a orientación noreste, bordeando el monte de Viesca y cruzando el río Pernus, con un viaducto del mismo nombre, de 325 metros de longitud, manteniéndose el trazado en la margen derecha del río Llovones y entroncando con la solución costera, pasados 8.160 metros desde su inicio en este tramo.

Desde Colunga se orienta a dirección sureste y pasa al noreste del núcleo de Cocaña de Arriba y Gobiendes, para aproximarse a la línea de costa sobre la playa de La Espasa. Para el cruce de esta zona se han propuesto tres posibles soluciones, próximas entre ellas, y que se circunscriben al propio cauce del río Espasa, en su límite meridional, y a la CN-632 en su límite septentrional. El conjunto de alternativas vuelven a coincidir en su trazado a partir de Duesos, que es bordeado por el Norte, manteniéndose la traza paralela a la línea de costa, al norte del núcleo de Pumarín, donde termina este tramo. La longitud de estas soluciones completas es de 20.280 metros para la costera y de 19.700 metros para la interior, teniendo en común 11.540 metros.

El subtramo III, Berbes-Llovio, se inicia en el punto final del subtramo anterior, coincidiendo con el emplazamiento del nudo de Pumarín (Berbes), situado al norte del pico de La Forquita. Este tramo presenta dos corredores diferenciados, el más septentrional discurre más o menos paralelo a la línea de costa, para terminar en Llovio, al sur de Ribadesella, tras cruzar el río Sella, sobre la actual CN-634. Esta alternativa se denomina solución costera. Por contra, la denominada solución interior ocupa un corredor más meridional, paralelo al anterior, ajustado a las estribaciones de los picos de Grandamiana, Pozo La Hoya y La Florentina, discuriendo el final de su trazado sobre la margen izquierda del arroyo de la Cueva, para después cruzar el Sella y entroncar con la CN-634, en las proximidades del Monte Oba y La Felguera.

La solución costera parte del nudo de Berbes, discuriendo paralela a la costa, al norte del núcleo de Cerracín, a media ladera. Cruza el núcleo de Berbes para embocar el túnel de La Vega, de casi 450 metros de longitud, a cuya salida se ha proyectado el viaducto de Acebo, con más de 100 metros de longitud y 30 metros de altura aproximadamente, para salvar el río del mismo nombre, en pleno desfiladero de La Vega. La traza discurre hacia el este, aproximadamente a la CN-632, al norte de San Esteban. A la altura de El Cueto cambia a dirección sur, cruzando el cauce del río San Miguel, con un viaducto de algo más de 200 metros de longitud, manteniéndose sobre la ladera derecha de este río. A la altura de la población de Sardalla cambia a orientación este, embocado en túnel, con 400

metros de longitud, para finalmente cruzar perpendicularmente el cauce del río Sella, al norte de Llovio, sobre la traza de la actual CN-634, en un viaducto de algo más de 600 metros de longitud. La longitud total de la solución desde el origen es de 13 kilómetros.

La solución interior, en sus primeros metros, transcurre al norte de la solución costera, próxima a ella, cambiando a dirección sureste a los 500 metros de su inicio. Emboca un túnel de 1.200 metros de longitud, para aparecer en el valle del arroyo de Lloreo y cruzar posteriormente en viaducto el arroyo de Castañar. Se mantiene a media ladera al sur del núcleo de La Torre y cruza en viaducto el cauce del arroyo Acebo, con 340 metros de longitud. Discurre al sur de Bonese, con un túnel de 200 metros, salvando, después en viaducto el cauce del río San Miguel, al sur del núcleo de El Carmen. La traza se continúa al sur de Tozangos, a media ladera sobre la margen izquierda del arroyo de La Cueva. Seguidamente cruza perpendicularmente el cauce del río Sella, a través de un viaducto de 450 metros de longitud y poco más de 20 metros de altura, salvando igualmente la línea de FEVE (Oviedo-Santander) y la CN-634, embocando un túnel de 620 m de longitud bajo el monte y entroncando con la traza de la CN-634, donde termina. La longitud total de esta solución desde su origen es de unos 12.700 metros.

Los parámetros de diseño que se han adoptado en planta y alzado son los correspondientes a la norma complementaria de la 3.1.1C sobre trazado de autovías. La sección tipo corresponde a dos carriles por calzada de 3,5 metros cada uno, mediana de 8 metros y arcenes exteriores de 2,5 metros, arcenes interiores de 1 metro y bermas también de 1 metro.

TRAMO UNQUERA-LLOVIO

La actuación proyectada define un tramo de la autovía del Cantábrico, entre Unquera-Llovio, que divide en dos subtramos claramente diferenciados, el subtramo Llovio-Llanes y el subtramo Llanes-Unquera.

El subtramo Llovio-Llanes, con una longitud de 24,21 kilómetros, es una duplicación de la carretera actual N-634. En él, la nueva calzada discurre por la margen derecha, tomando como base la dirección hacia Santander. En este tramo destaca el desdoblamiento del viaducto de San Antolín.

El subtramo Llanes-Unquera, es de nuevo trazado, con una longitud de unos 22,0 kilómetros, contemplando el estudio varias soluciones a lo largo de su recorrido:

Solución básica: Comienza en el nudo de La Arquera (Llanes) y discurre paralelamente a la actual N-634, entre esta carretera y el ferrocarril de FEVE, hasta el nudo de Andrín, en el que se separa de la misma, dirigiéndose hacia el noroeste y acercándose unos 200 metros al núcleo urbano de Andrín, cruzando el río Purón a unos 400 metros de su desembocadura mediante un puente de 150 metros de longitud. Gira después en dirección sureste, para acercarse a la actual N-634, a la que cruza mediante el nudo de Pendueles, atravesando el núcleo de Buelna al norte, en una zona intermedia entre la N-634 y la costa, con trayectoria paralela a la N-634, franqueando el cerro de Santiuste en el borde oeste de la playa de La Franca, mediante un túnel de 350 metros, atravesando el río Cabra con un puente de 200 metros. Se aleja unos 200 metros del puente de la actual carretera y continúa paralelamente a la N-634, con la que se comunica a través del nudo de El Peral, dirigiéndose en dirección noreste hacia Pimiango, para girar de nuevo hacia el sur, donde finalmente cruza la ría de Tinamayor, bien mediante el desdoblamiento del actual viaducto, por su margen derecha, o construyendo uno nuevo para las dos calzadas adosado al actual.

Variante B. Coincide con la básica hasta el nudo de Andrín, separándose hacia el sur, para volver otra vez hacia la básica en las proximidades de Andrín. Atraviesa el río Purón en el mismo lugar que la básica, finalizando a la altura de Puertas de Vidiago.

Variante C. Se trata de una variante de la solución básica, que modifica la orientación del nudo de Pendueles para superponer la autovía a la actual N-634. Discurre preferentemente a lo largo de la citada carretera y cruza Buelna por el sur, enlazando nuevamente con la solución básica antes del túnel de La Franca.

Variante D. Parte de la solución básica en las cercanías de La Franca, una vez pasado Buelna, para cruzar el río Cabra, en el mismo lugar en el que se encuentra el puente actual, alargando en unos 350 metros el puente sobre el mismo. Afecta al ferrocarril de FEVE, el cual es necesario reponer unos 500 metros.

Variante E. Al igual que la variante D trata de alejarse de la playa de La Franca, tocando, tangencialmente, al ferrocarril y afectando a la N-634 en unos 600 metros, que será necesario reponer.

Variante F. Esta solución parte del nudo de El Peral, alejándose algo más del ferrocarril que la básica en su parte final y enlazando con ella en extremo final.

Variante G. Desde el nudo de Llanes discurre por el norte de la N-634, girando hacia el sur en las proximidades de San Roque del Acebal, para seguir paralela a la N-634, alejándose, posteriormente, mucho más al sur de Andrín, para cruzar el río Purón, también muy al sur, y conectando con la solución básica en las inmediaciones de Vidiago.

Variante H. Parte de la variante C, pasado el núcleo de Buelna, toca tangencialmente al ferrocarril y afecta a la N-634 en unos 600 metros, que será necesario reponer. Cruza el río Cabra, mediante un puente, en las proximidades del actual, para una vez pasada La Franca, enlazar con la solución básica.

El tramo total tiene una longitud aproximada de 46 kilómetros. La sección transversal de la plataforma tiene 31 metros y comprende 10 metros de mediana entre las bandas blancas. Si se le suma en zona mixta, desmonte-terraplén, 2,0 metros de cuneta, se obtiene un ancho total máximo de 33,0 metros.

En el primer tramo, de duplicación, existen dos curvas con radios máximos de 450 metros. En el segundo tramo se han adoptado radios mínimos de 800 metros, aunque en algunas variantes proyectadas hay curvas de radios mínimos de 600 metros.

Las pendientes máximas adoptadas, en el primer tramo, son siempre inferiores al 4 por 100, y en el segundo tramo, la pendiente máxima se localiza en el punto kilométrico 18,700 de la solución básica, con 4,025 por 100 en una longitud de 100 metros. Nunca se supera, en ninguna variante, el 4 por 100 de pendiente máxima.

TRAMOS LLOVIO-LIERES, VILLAVICIOSA-LIERES

El trabajo proyectado ha considerado independientemente dos alternativas diferentes para la autovía del Cantábrico San Sebastián-Santiago de Compostela: Una primera alternativa conecta los núcleos de Llovio y Lieres, sobre los valles del Piloña-Sella, y la segunda, entre Lieres y Villaviciosa, pasa por la cuenca del Norá-Valdediós.

TRAMO LLOVIO-LIERES

De las soluciones planteadas al inicio, finalmente han permanecido dos alternativas claramente diferenciadas, denominadas solución F y solución G, que se han fraccionado en tres subtramos:

- Llovio-Sevares.
- Sevares-Ceceda de Abajo.
- Ceceda de Abajo-Lieres.

En su trazado, parte del recorrido es coincidente. Comenzando desde Llovio, discurren las soluciones propuestas al sur del río Sella, en una alternancia de largos túneles y viaductos, la solución F se mantiene siempre al N, en los recorridos de diferente trazado. En las proximidades de Arriandas ambas opciones cruzan el cauce del Sella, circunvalando este núcleo por el sur, mediante sendos túneles. Antes de llegar a Sevares ambas mantienen la similitud de trazado pero se separan, quedando la solución G al sur del río Piloña y la F lo cruza hacia el norte, para retomar el trazado sur a la entrada de la población de Sevares. Entre Sevares y Ceceda de Abajo, el corredor discurre sobre la margen izquierda del río Piloña, cruzándolo antes de llegar a Villamayor, transcurriendo ambas soluciones en paralelo, hacia el noroeste, separadas por unos cientos de metros. Al norte de Cadanes, las soluciones planteadas cambian a dirección suroeste, fusionando sus trazados en un prolongado túnel, que acaba en Lodeña. Esta traza se mantiene hasta Llanacoya, pero al sur de la misma se separan las dos soluciones, para unificarse en Ceceda de Abajo, que es bordeada por el norte.

Desde Ceceda de Abajo parte un único trazado que nuevamente se bifurca, manteniéndose la solución F siempre al norte del Piloña, para bordeando los pueblos de Vegadali, Paraes, Llanés y El Remedio, acabar en las inmediaciones de Lieres. La solución G se ha proyectado al sur del Piloña, al que cruza entre La Vega y El Empalme, bordeando la población de Nava por el sur, desde donde se orienta hacia Lieres entre Robledo y Quintana. Las principales características técnicas de estas soluciones, en el tramo antes citado son:

	Solución n F	Solución G
Longitud (m)	47.110	47.790
Pendiente máxima (porcentaje)	4	4
Radio mínimo (m)	450	450

	Solución n F	Solución G
Curvas con radio mínimo	24	8
Movimiento de tierras:	3.877	3.395
Desmonte Mm ³		
Terraplén Mm ³	1.874	1.554
Viaductos:	10	10
h < 15 m		
Longitud (m)	4.145	6.590
h > 15 m	13	13
Longitud (m)	7.775	3.400
Túneles:	14	16
Número		
Longitud	15.405	18.430

TRAMO LIERES-VILLAVICIOSA

Estos núcleos se han conectado a través de diversos trazados alternativos, de los que se han desechado algunos, para analizar dos opciones generales que, en las cercanías de Villaviciosa, se desglosan en seis, bordeando el núcleo por el este y el oeste, para permitir la conexión entre ambas.

Se contemplan dos soluciones, solución 01 y solución B, que partiendo desde Lieres discurren, con dirección norte, en un único trazado hasta el punto kilométrico 1,500. Desde este punto, la solución 01 avanza sobre la ladera izquierda del Arroyo de Fuenfernandí y al sur del núcleo de Barbecho, bordea La Vega por el norte, embocando con dirección noreste un túnel de unos 2 kilómetros que sale a la ladera derecha del río Rozadas, a la cota 240 metros. A continuación la traza se mantiene en esta media ladera, bordeando las poblaciones de La Huelga, Trías, La Piñera, y se orienta posteriormente hacia el Valle de Valdediós, sobre su margen izquierda, para cruzar Grases de Arriba y Grases de Abajo. En este punto (punto kilométrico 14,500) la solución 01 presenta dos posibilidades, según la orientación del paso del núcleo de Villaviciosa: 01 oeste y 01 este. La primera (01 oeste) bordea Villaviciosa por el oeste, a su vez con dos alternativas a partir del punto kilométrico 18,500, la 01 oeste norte y la 01 oeste, según la ubicación del cruce de la ría de Villaviciosa.

En el primer caso, lo hace por la opción situada más al norte, entroncando con la solución en viaducto de la carretera Infanzón-Llovio, al sur de las instalaciones de El Gaitero. La solución 01 oeste, pasa más próxima al núcleo de Villaviciosa, sobre las instalaciones deportivas municipales y al sur del núcleo de Carda. Sus trazados vuelven a coincidir pasado el punto kilométrico 2221,500, al norte de Pando y San Cosme, donde termina.

La solución 01 este es única, bordea por el norte la localidad de Mahojo, en dirección sureste el río Valdediós y en dirección este el río Valdebárzana, entre los pueblos de La Parra y Bozanes. Desde este punto la traza cambia a dirección norte, bordeando el núcleo de Villaviciosa por el este, a media ladera, para entroncar con los trazados planteados en las soluciones 01 oeste y 01 oeste norte, en el punto kilométrico 19,000.

La solución B discurre por la margen izquierda del fondo del valle del río Nora, al sur de la Masanti y de la actual A5.113. Los núcleos más próximos son los de Santianes, Nozaleda, Nora, El Rebollar y San Román. Desde este último emboca en dirección noreste, a cota 310 metros, un túnel de unos 2.800 metros, apareciendo la traza ya en el término municipal de Villaviciosa, al sur de Mogovio y la Viesca. Desde el punto kilométrico 13,000 esta alternativa se desdobra en dos, conceptualmente similares a las descritas para la opción 01, según la orientación del paso del municipio de Villaviciosa, resultando las soluciones B oeste y B este, con el núcleo entre las dos.

La primera toma orientación norte, pasando Peruyero, con un túnel de lago más de 1 kilómetro, y atraviesa el río Valdediós con un viaducto. Mantiene siempre dirección norte, a media ladera, para entroncar en el punto kilométrico 17,000 con el mismo trazado planteado para las opciones de la alternativa 01, resultando en este caso las opciones B oeste y B oeste norte.

La solución B este es única, pasa al sur del núcleo de Peruyero y se orienta sobre las laderas del río Valdebárzana, al sureste de Bozanes, para bordear la ciudad de Villaviciosa por el este, con idéntico trazado al descrito para la solución 01 este a partir del punto kilométrico 16,000, aproximadamente.

Características generales de las alternativas

	01 Oeste N	01 Oeste	01 Este	B Oeste N	B Oeste	B Este
Longitud (Km)	23.611	23.673	24.63	24.390	24.46	23.19
Pendiente máxima (m)	5	5	7	5	4	5
Longitud con pendiente máxi- ma (Km)	1.100	1.100	1.100	2.781	2.653	2.156
Radio mínimo (m)	450	450	450	450	450	450
Curvas con radio mínimo	3	4	4	11	12	7
Movimiento de tierras:						
Desmorte Mm ³	2.882	2.890	2.540	1.956	1.964	1.940
Terraplén Mm ³	1.987	1.943	1.708	1.993	2.002	1.304
Viaductos:						
h < 15 m	9	7	7	6	4	4
Longitud (m)	2.300	1.340	1.070	1.660	700	500
h > 15 m	1	3	5	3	5	5
Longitud (m)	350	850	1.640	1.325	1.825	1.280
Túneles:						
Número	1	1	2	3	3	2
Longitud	2.330	2.330	3.035	3.925	3.925	3.555

ANEXO III

RESUMEN DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

Contenido

TRAMO LLOVIO-ARROES

Describe ampliamente los medios abióticos y bióticos, para concluir que el área afectada por el trazado contiene valores naturales excepcionales, representados por la ría de Villaviciosa, de alto interés biótico, debido tanto a su vegetación autóctona de gran representatividad, rareza y fragilidad, como a la fauna asociada, y el río Sella, con su gran complejo ribereño asociado. No propone medidas correctoras que eviten la contaminación de las aguas.

En cuanto al medio socioeconómico y cultural se refiere, destaca la buena calidad del suelo para pastos, el éxodo de la población hacia zonas industriales y la existencia de una estructura demográfica claramente regresiva, haciendo especial hincapié en las afecciones al patrimonio arqueológico, histórico y etnográfico.

En el estudio de alternativas expone varias para los distintos subtramos, eligiéndose las siguientes:

Subtramo I: Llovio-Berbes (autovía). Solución interior.

Subtramo II: Berbes-Villaviciosa (autovía). Solución intermedia.

Subtramo III: Villaviciosa-Arroes (considerando vía rápida en la solución interior correspondiente al valle de Peón y autovía desde Villaviciosa al nudo de Grasas).

Los efectos negativos más importantes que identifica son:

Subtramo I

Se crearán desmontes y terraplenes en el Pozo de la Hoya y el Arroyo de la Cueva, donde se verá alterada la topografía y se modificará el sistema de escorrentía superficial.

La nueva traza ocupará el cauce del arroyo de Lloreo.

Las alteraciones que se pueden plantear en el esquema de flujo y los problemas puntuales sobre la calidad de las aguas en el Arroyo de la Cueva. El paso por el curso del río San Miguel también puede producir variaciones en la red de drenaje.

La zona, especialmente sensible, del Carst del Carmen puede ser afectada.

Las afecciones a ecosistemas de alto valor faunístico como el complejo de ribera del Arroyo de la Cueva y del Arroyo Lloreo, el bosque autóctono de Camparón, las masas de repoblación del arroyo del Acebo y las laderas de La Florentina.

La contaminación de las aguas superficiales del río Sella.

Se modifican las condiciones del río Sella, de alto valor faunístico, para los desplazamientos reproductores del salmón, la trucha y la anguila.

El impacto paisajístico crítico que se producirá en La Torre, Bornes, El Carmen, Tozangos, el Alisal y en el valle del Arroyo de Lloreo.

Subtramo II

En el túnel San Cosme y La Vega se producirá una elevada concentración de sustancias contaminantes.

La ocupación del cauce del río Llovones por la nueva traza.

Se alterará el acuífero de la Sierra de Sueve.

Las alisedas de los ríos Espasa y Libardón se verán afectadas por la construcción de los respectivos viaductos.

Las alteraciones en las formaciones ripícolas, que constituyen el hábitat de numerosas especies de aves y mamíferos de valor singular, en el río Espasa, Arroyo Royaza, río del Sordo y especialmente en el río Llovones.

La afección paisajística sobre la cuenca de Villaviciosa, río Sordo y río Sebrayo, por su alto grado de fragilidad, así como en el valle del Arroyo Estaquero y en el viaducto de la zona la Espasa.

La destrucción de actividades terciarias ligadas a las actuales carreteras N-632 y N-637.

Subtramo III

Las alteraciones en el confort sonoro de la población en los núcleos de Fernández y Grasas de Abajo.

En la solución adoptada a través del Valle del Peón, la afección a la ría de Villaviciosa, un curso principal y nueve secundarios.

Las afecciones a suelos de buena calidad, especialmente a los «porreos» situados en las inmediaciones de la ría de Villaviciosa.

Las modificaciones de carácter geológico y paisajístico en el entorno de la ría de Villaviciosa.

El impacto sobre la hidrología superficial, al disminuir la calidad del agua por el aumento de sólidos en suspensión, especialmente en la ría de Villaviciosa, con las consecuencias imprevisibles, en la actualidad, sobre las corrientes marinas.

El nuevo trazado afectará de manera notable la vegetación de ribera en el Valle de Valdiediós, en Cueto, en la aliseda del Arroyo de Caés y en la vegetación típica de la ría de Villaviciosa.

Las afecciones sobre los hábitat faunísticos en la ría de Villaviciosa, ecosistema muy frágil con gran valor y riqueza en cuanto aves acuáticas y fauna piscícola.

La generación de un fuerte acarreo, almacenamiento o desplazamiento de los materiales sobrantes por la construcción de los túneles de Brañaviella, Niévares y La Rasa.

La construcción del viaducto sobre el río España provocará una alteración sobre las alisedas del citado río.

Los castañares de Brañaviella, masas de bosque autóctono de gran rareza y valor faunístico, se verán afectados por el nuevo trazado.

Las alteraciones que provocarán las voladuras sobre la fauna durante la fase de construcción.

Una fuerte incidencia visual que se producirá por el viaducto sobre el río España y el impacto paisajístico que se originará en la ría de Villaviciosa al crearse un nuevo microhorizonte.

El Estudio de Impacto Ambiental propone las siguientes medidas correctoras en relación a los impactos mencionados:

Los elementos arbóreos se reutilizarán en las tareas de restauración y revegetación.

Se crearán fajas de cortafuegos o fajas auxiliares.

Se revegetarán las zonas de taludes en terraplén con especies del tipo de las existentes en el entorno de la zona afectada.

Se retirará, almacenará y acondicionará la tierra vegetal útil procedente de los terrenos ocupados por la construcción de la carretera.

En los vertederos de excedentes se adoptarán las medidas de revegetación para su integración paisajística.

Selección de áreas de extracción de materiales, escombreras y vertederos.

Eliminación final de instalaciones de obra.

TRAMO UNQUERA-LLOVIO

Describe ampliamente los medios abióticos y bióticos, para concluir que el área afectada por el trazado contiene algunos valores naturales excepcionales, por extensión y rareza, y que el paisaje rural-natural que se encuentra mejor conservado corresponde a las zonas de San Antolín, La Franca y los alrededores del río Purón (Andrín, Puertas y Vidiago). No propone medidas para evitar la contaminación de riberas, cauces y

caudales en las fases correspondientes al movimiento de tierras y la construcción de infraestructuras.

En cuanto al medio socioeconómico, destaca la buena calidad agrológica del suelo, la evolución irreversible hacia el uso urbano, industrial y de corredor de comunicaciones. En cuanto al patrimonio arqueológico, histórico y etnográfico, destaca que, en el subtramo Llovio-Llanes, existen una serie de cuevas de gran interés, con manifestaciones, en algunos casos, de arte rupestre, mobiliario y parietal que son afectadas directamente por el nuevo trazado.

En el subtramo Llovio-Llanes (autovía en desdoblamiento) no presenta alternativas en el EIA por tratarse de un desdoblamiento de la calzada actual.

En el subtramo Llanes-Unquera (autovía de nuevo trazado), elige, entre las distintas alternativas presentadas, las siguientes:

Variante G, desde el punto kilométrico 0,000 al punto kilométrico 7,146.
Solución básica, del punto kilométrico 7,146 al punto kilométrico 8,248.
Solución C, desde el punto kilométrico 8,248 al punto kilométrico 14,348.

Solución H, desde el punto kilométrico 14,348 al punto kilométrico 17,327.

Solución básica desde el punto kilométrico 17,327 al punto kilométrico 21,520.

Los efectos negativos más importantes que identifica son:

La alteración de los depósitos coluviales de Los Angeles y de las proximidades de Silviella, por pérdidas de fitoestabilización, que conllevará un aumento de la inestabilidad.

La afectación de los elementos geológicos y geomorfológicos en las rasas en formación Belmonte-Nueva y de los depósitos de las mismas características, situados al norte de Villahormes y Bricia.

Las modificaciones que se producirán en las formaciones geológicas y geomorfológicas del Área de San Antolín, la transformación de los depósitos kársticos en la dolina situada en las proximidades de Pancar y las alteraciones que sufrirán las dolinas de la Tejera, Bufón de las Arenillas, La Arquera y Somada, así como las dolinas y cubetas de descalcificación del Pico de La Tranca, Vidiago y Pendueles.

Las alteraciones que se causarán sobre los elementos singulares del paisaje, en el área de San Antolín.

La afección al encinar relicto situado sobre el anticlinario de la Arquera y a la formación riparia del río Purón.

La fauna de las proximidades de la ensenada de Buelna se verá afectada por el desbroce y limpieza de la franja de carretera.

Las alteraciones que se producirán sobre los depósitos y rasas marinas atravesadas por el río Novalés y sobre las series riparias del mismo. La pérdida de fitoestabilización que sufrirán los depósitos coluviales de las estribaciones septentrionales de la Sierra Plana de la Borbolla.

La alteración de la vegetación natural en las formaciones bien conservadas de la Playa de la Franca.

En la ría de Santiuste se perturbará a poblaciones de animales en peligro, raras o vulnerables, de gran valor específico.

El impacto sobre las morfologías fluviales del río Cabra.

Los depósitos aluviales del Arroyo de Llovio, los coluviones de Los Angeles y Silurella, los posibles aportes a los ríos Guadama y Millares y los depósitos aluviales de los ríos Nueva, San Cecilio y Bedón serán alterados por la traza.

Los nuevos desmontes en el área de San Antolín que ocasionarán aportes de derrubios y terrígenos afectarán al río Bedón y además pueden incrementar la turbidez de la ría de Villaviciosa.

La pérdida de fitoestabilización, derivada del desbroce previo, afectará a los cauces de los ríos Carrocedo y Purón.

Un grave impacto sobre los elementos preceptuales en Santiuste, Playa y ría de la Franca.

Peligro de contaminación sobre los cauces del arroyo de Llovio y los ríos Guadama, Millares, Nueva, San Cecilio y Bedón.

La alteración del paisaje en el cruce del viario con el río Purón.

Las voladuras que afectarán a importantes colonias de aves en el área de San Antolín.

La alteración de la flora, por la supresión del sustrato donde se asienta, y la fauna de los acantilados, en las cercanías de Vidiago y Buelna.

La presencia del Puente del río Cabra, sobre el área de Santiuste, que provocará un impacto sobre la fauna de gran importancia.

En la desembocadura del río Deva, la fauna especializada existente se verá afectada.

El nuevo trazado afectará directamente a 15 cuevas de gran valor arqueológico por sus manifestaciones de arte rupestre y parietal, como son: Cueva de Balmorí, Cueva del Quintanal, Cueva de la Leona, Covacho

del río Purón, Cueva de Cordoveganes, Cueva Sepulcral del Bufón de Vidiago, Cueva de Entrecueva, Cueva de la Huerta del Monje, Cueva de la Caraba, Abrigo del Puerto de Vidiago, Abrigo del Sollero, Abrigo de la Jartosa, Abrigo de Pendueles, Abrigo de Arenillas y Cueva de Mazaculos II.

El Estudio de Impacto Ambiental propone las siguientes medidas correctoras en relación a los impactos mencionados:

Los movimientos de tierras se adaptarán a la topografía natural. Se respetará el sistema natural de drenaje.

La acumulación de materiales de obra se realizará en puntos previamente seleccionados.

Se controlará la emisión de polvo, mediante el riego con cubas.

Limpieza de residuos y eliminación total de escombros, al finalizar la obra.

Se regenerará la cubierta vegetal modificada utilizando, en lo posible, especies autóctonas.

TRAMO VILLAVICIOSA-LIERES, LLOVIO-LIERES

El estudio de impacto hace una descripción del proyecto y de las actuaciones derivadas del mismo susceptibles de producir impactos, tanto en la fase de ejecución como en la de explotación, pero no incluye una previsión de las emisiones a la atmósfera (ruido y gases), ni medidas para evitar la contaminación de riberas, cauces y caudales durante la fase de construcción. Enumera una serie de medidas correctoras que no valora.

Describe ampliamente los medios abióticos y bióticos, para concluir que el área afectada por el trazado contiene valores naturales excepcionales, por extensión y rareza (entorno de Valdediós y área de la ría de Villaviciosa), asignando el mayor valor ambiental al ecosistema integrado por la ría anteriormente mencionada.

En cuanto al medio socioeconómico y cultural se refiere, destaca la evolución del suelo hacia el uso urbano, industrial y de corredor de comunicaciones, y hace hincapié en las afecciones al patrimonio arqueológico, histórico y etnográfico.

En el estudio de alternativas analiza dos soluciones (F y G), para el tramo Llovio-Lieres, y dos soluciones (01 oeste y B este), con seis posibilidades en Villaviciosa, para el tramo Villaviciosa-Lieres. El trazado de Llovio a Lieres se desestima en base al informe presentado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Asturias, en el que se expresa «... ya que da lugar a unos sacrificios ambientales gravísimos... donde los elementos más alterados son los ecosistemas de río Sella, las formaciones vegetales climáticas, la fauna asociada y la capacidad paisajística del entorno... A esto se añaden, también, inconvenientes funcionales». Por todo ello la Demarcación selecciona la solución 01 oeste en el tramo Villaviciosa-Lieres como menos impactantes.

Los efectos negativos más importantes que identifica son:

La pérdida de la cubierta vegetal protectora frente a la erosión.

El cambio de uso de algunas extensiones de terreno.

El peligro de desprendimientos en los grandes taludes en desmonte.

La afección al paisaje por los movimientos de tierra.

El efecto barrera de la autovía sobre la permeabilidad transversal entre ambas márgenes de la misma.

La afección por ruido a zonas sensibles (residenciales, deportivas y docentes).

Las afecciones al patrimonio arqueológico, histórico y etnográfico, fundamentalmente las que se producirán sobre el conjunto del valle de Valdediós.

El estudio de impacto ambiental propone las siguientes medidas correctoras en relación a los impactos mencionados:

Se reducirán las zonas utilizadas para acumular materiales y maquinaria.

Se restringirá el movimiento de maquinaria pesada al parque de maquinaria y a las pistas abiertas provisionalmente.

Se revegetarán los taludes y terraplenes, mejorando la estructura del suelo con aportes de materia orgánica.

Se dispondrá de un sistema de drenaje adecuado para evitar los arrastres por escorrentía.

Finalizadas las obras, se llevará a cabo un Plan de Restauración del medio natural.

Se recuperará la cobertura edáfica superficial y se realizarán tareas de laboreo en las superficies afectadas por fenómenos de compactación del suelo.

Se regenerará la cubierta vegetal mediante siembras y plantaciones con especies autóctonas, en las superficies alteradas.

Análisis del contenido

Se considera, desde un punto de vista exclusivamente ambiental, que la elección del corredor costero (Llovio-Villaviciosa-Lieres) frente al interior (Llovio-Lieres), es la más apropiada para unir Llovio con Lieres por medio de autovía. Esta consideración se basa, además de en las razones que aporta el estudio de impacto ambiental, en que el corredor formado por los emblemáticos ríos asturianos Sella y Piloña está ya fuertemente afectado por la línea de ferrocarril, la carretera N-634 y la presencia humana que se asienta en sus vegas, así como por el sector servicios asociado a la carretera. Por otra parte, a escala regional, el territorio comprendido entre la divisoria cantábrica, por el sur, la línea de costa, por el norte, Llovio, por el este, y Lieres por el oeste, se puede dividir por bandas de distinto grado de naturalidad. La banda costera sería la más antropizada y los pisos montanos de la cordillera Cantábrica los más naturalizados. Esta hipotética clasificación por bandas paralelas, se encuentra penetrada por la cordillera de Sueve, considerada como un derrame de la cordillera Central que llega prácticamente al mar. De realizarse la solución interior (Llovio-Lieres), la autovía supondría un nuevo obstáculo, prácticamente insuperable para las relaciones de la fauna terrestre entre la cordillera de Sueve y la cordillera Cantábrica, a añadir al que representa el cauce del Piloña y la CN-634.

En lo referente a la elección de la solución 01-oeste, frente a la solución B propuesta en el estudio informativo, se considera correcta ambientalmente, ya que en el caso de adoptar la solución B, el casco urbano de Villaviciosa quedaría estrangulado, en su zona norte, por la vía rápida Arroes-Villaviciosa y, en la sureste, por la autovía de Lieres a Villaviciosa, situación que plantearía un impacto sobre el medio socioeconómico que tendría un efecto mayor que los que se pretenden evitar adoptando la solución B.

Por otra parte, y en lo que respecta al tramo Unquera-Llovio se considera que para el subtramo Llovio-Llanes la solución en desdoblamiento, seleccionada por el estudio de impacto ambiental, es efectivamente la que resulta menos lesiva para el territorio. Por el contrario, para el subtramo Llanes-Unquera el estudio de impacto ambiental se limita a considerar variaciones puntuales sobre una única alternativa costera, sin estudiar como alternativa al corredor costero un trazado que discorra más al sur, evitando de esta forma las afecciones al sistema kárstico.

Sobre el contenido específico de los estudios de impacto ambiental se hacen las siguientes consideraciones:

Al estudiar los distintos estudios de impacto ambiental correspondientes a los tramos en que se dividió previamente el trazado de la autovía, se aprecia la dificultad de evaluar y analizar conjuntamente los distintos tramos propuestos y la falta de conexión funcional y geográfica de los mismos. Por otra parte, al presentarse tres estudios de impacto diferentes, existe una clara desconexión entre los objetivos y valores utilizados en cada uno de ellos, al estar elaborados con distintas filosofías y criterios de evaluación. Esta circunstancia se hace más notable en las zonas y puntos de los estudios informativos comunes a los distintos estudios de impacto ambiental. Esta confusión manifiesta surge de un cambio de criterio a lo largo del proceso de redacción, iniciado al considerar como estudios informativos independientes los correspondientes a los distintos tramos en los que se dividió previamente el trazado de la autovía y que posteriormente fueron presentados conjuntamente al proceso de información pública.

Del análisis de los estudios de impacto ambiental y de la cooperación de éstos con los estudios informativos correspondientes y el informe del expediente de información pública se deduce la ausencia de un criterio unificado, ya que en ellos se asignan distintos nombres para los mismos tramos, produciendo así una gran confusión.

Los estudios presentados desarrollan todos los epígrafes exigidos por el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, aunque confunde alternativas de trazado con corredores de comunicación.

La cartografía carece de la información suficiente para poder identificar las alternativas de trazado y los puntos de interés ambiental. En el tramo Llovio-Aroes la cartografía no permite diferenciar los subtramos de autovía de los de vía rápida. Por otra parte, sería conveniente un plano único que recoja las distintas soluciones, ejes, tramos, puntos de interés, espacios singulares, etcétera.

Los estudios de impacto ambiental, proponen la realización de una serie de medidas correctoras, pero al presentarse estos estudios anexados a los estudios informativos que, por norma, no incluyen la definición de las unidades de obra, la redacción del pliego de prescripciones técnicas y el presupuesto con desglose por unidades, ello da lugar a que estas medidas no estén proyectadas, definidas y presupuestadas. Esta situación genera, en consecuencia, la proposición de una serie de actuaciones,

expuestas en el condicionante de la declaración de impacto ambiental, para que estas medidas correctoras sean recogidas a nivel de proyecto.

Los documentos de síntesis exceden de las veinticinco páginas que exige el artículo 12 del Real Decreto 1131/1988, no estando redactados de forma asequible a la comprensión general.

ANEXO IV**RESUMEN DE LA INFORMACION PUBLICA DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL**

Al expediente de información pública de los estudios informativos EI-1-0-2010, EI-1-E-20 y EI-1-1-E-41 que corresponda respectivamente a los tramos: Llovio-Villaviciosa y Villaviciosa-Aroes, Unquera-Llovio, Llovio-Lieres y Villaviciosa-Lieres se han presentado 576 alegaciones; 36 escritos proceden de Instituciones, Organismos, Asociaciones o Sociedades y 540 son de particulares.

*Alegantes***Alegaciones de Instituciones y Organismos:**

Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias.
Ayuntamiento de Ribadesella.
Ayuntamiento de Llanes.
Ayuntamiento de Llanes.
Junta Vecinal de San Roque.
Ayuntamiento de Siero.
Ayuntamiento de Sariego.
El Colegio de Oficiales de Automovilismo Principado de Asturias.

Alegaciones de partidos políticos:

Centro Democrático y Social de Llanes.
Unidad Nacionalista Asturiana.

Alegaciones de Asociaciones:

Asociación de Vecinos y Amigos del Carmen «Les Pedroses».
Defensa del Patrimonio Asturiano.
Sociedad de Cazadores Los Llanos de Colunga.
SIF Motor (Subida Internacional al Fito Motor).
Agrupación de Vecinos y Amigos de Llanes (AVALL).
Federación Asturiana de Espeleología.
Defensa del Patrimonio Asturiano.
Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA).
Asociación de Vecinos de Valdediós.
CUBERA (Asociación Amigos del Paisaje de Villaviciosa).
Grupo Asturiano para el Estudio y Conservación de los Murciélagos.
ANA (Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza).
Defensa del Patrimonio Asturiano.
Unión Deportiva Sariego.
Asociación de Padres de Alumno del Colegio «Salvador Vega Berros».

Alegaciones de particulares:

Don Omar García Montoto.
Don Guillermo Rodríguez Martínez y cuatro firmas más.
Doña Rufina Álvarez Díaz y 174 firmas más.
Doña Elvira Fraga Fernández y 68 firmas más.
Don José Luis Vega Amado.
Don Julio Fernández Paraja y 70 firmas más.
Don José Iglesias Piniella.
Don Angel Álvarez Cofiño y 33 firmas más.
Doña María Dolores Covián Suárez.
Don Fidel Valle Viñes y 22 firmas más.
Vecinos de Junco.
Vecinos de Tezangos.
Vecinos de Barredo.
Vecinos de San Roque del Acebal.
Industriales y Obreros de Bricia.
Vecinos de Bricia.
Don Eduardo Carrero Gutiérrez.
Comisión de Vecinos del Barrio de Trías (Rozadas-Villaviciosa).
Don Carlos Aybar Martín.
Don Carlos de la Concha García-Mauriño y cinco firmas más.
Vecinos de la parroquia de Grases.
Don Iván Puente Espina.
Don José Luis Meana Fonseca y 148 firmas más.
Profesores del Colegio público «Salvador Vega Berros».

Consejo Escolar del Colegio público comarcal «Salvador Vega Berros». Don Joaquín Rubio Riya.

Los aspectos medioambientales más significativos mencionados en las alegaciones son:

TRAMO LLOVIO-VILLAVICIOSA Y VILLAVICIOSA-ARROES

Instituciones y Organismos:

El Colegio de Oficiales de Automovilismo Principado de Asturias alega que: El trazado más conveniente para la autovía es el que discurre entre Lieres y Llovio, debido al peso poblacional, local y turístico de la zona de los Picos de Europa, y que el medio natural costero sería incompatible con la autovía.

Asociaciones:

La Asociación de Vecinos y Amigos del Carmen «Les Pedroses» alegan que: La solución 5 secciona El Carmen y su complejo kárstico, donde se ubica la cueva de Les Pedroses, y que en esta zona existen riesgos de hundimientos en las cavidades del macizo kárstico; en el punto 4.2 del estudio de impacto ambiental no se indica que el trazado discurre por la mitad del Carts del Carmen, y que por ello la evaluación queda desvirtuada; en el punto 5.9 del mencionado documento no se incluye la zona de El Carmen como singularidad paisajística, catalogada como punto de interés geológico de primer orden; se provocan gravísimas modificaciones del terreno en la zona arqueológica del macizo de Les Pedroses, El Carmen, Soto y la Granda; el río San Miguel se verá afectado por la autovía y ello influirá negativamente en la cueva de Tito Bustillo y en la fuente Nicín, que abastece a varias localidades; en el punto 5.7, los datos socioeconómicos están desfasados; en el estudio sonoro no se citan localidades afectadas: El Carmen, Soto y la Granda, y también el trazado afectará negativamente al paisaje por los desmontes y terraplenes de la autovía.

Defensa del Patrimonio Asturiano expone que: Rechaza la valoración paisajística o de impacto ambiental que se da al proyecto costero y se opone al mismo, solicitando que se opte por el recorrido interior, con las necesarias adecuaciones para minimizar el impacto ambiental y social.

La Sociedad de Cazadores Los Llanos de Colunga considera que: La propuesta de trazado es incoherente por las afecciones que causa en los municipios de Parres, Piloña y Nava y que la solución busca el mínimo coste, relegando las cuestiones ambientales, destruyendo tierras fértiles y habitadas y huyendo de la construcción en túnel.

SIF Motor (Subida Internacional al Fito Mayor) alega que: Teniendo en cuenta la importancia de la protección ambiental, se opone al trazado costero de la autovía y aboga por el acondicionamiento de la N-632.

Particulares:

Don Omar García Montoto expone que: La propagación del ruido se manifiesta claramente en la zona al reproducirse por eco en el valle, y por ello, la autovía originará una contaminación acústica importante (solicita medidas correctoras que palien el impacto); la autovía atraviesa en viaducto el río Llovones, pudiendo afectar la belleza y estética del valle, y se construye por una ladera inestable. Y también, que cualquiera de las otras dos variantes estudiadas son más favorables para el paisaje y evitarían el viaducto.

Don Guillermo Rodríguez Martínez y cuatro firmas más alegan que: La mejor solución sería la de la costa, por tener mejor trazado y ser geotécnicamente más estable, y que por S. Justo, la única ventaja sería medioambiental.

Doña Rufina Álvarez Díaz y 174 firmas más alegan que: Si se construye una nueva carretera se afectaría grave e irreversiblemente, tanto la actividad agrícola como la naturaleza y el paisaje; la solución EI-0-2010 está mal fundamentada en el estudio de impacto ambiental, porque el inventario de los componentes del medio es incompleto y está mal localizado.

El estudio ignora que la autovía divide los núcleos de Soto, El Carmen y la Granda, así como que el complejo kárstico del Carmen está catalogado como singularidad paisajística, punto de interés geológico de primer orden, y que el trazado lo secciona. Y también, que el manantial del río San Miguel, único en la zona, se vería afectado, y por ello, el abastecimiento de agua a los pueblos de San Miguel, La Granda, Soto, El Carmen, Fresno, Pando y Sebreño.

Doña Elvira Fraga Fernández y 68 firmas más alegan que: Lamentan la alteración irrecuperable de un paisaje esplendoroso y exigen que dicha modificación sea mínima.

Don José Luis Vega Amado expone que: La nueva carretera Berbes-Llovio evitará o modificará la solución interior, subsanando un grave atentado contra el patrimonio paisajístico y geológico español.

Don Julio Fernández Paraja y 70 firmas más alegan que: Se alejen los trazados de los asentamientos, para evitar los efectos negativos sobre la población.

Don José Iglesias Piniella expone que: A su paso por Colunga la traza cruza la zona industrial, haciendo imposible el desarrollo del polígono industrial, ya que la ley impide construir a menos de 100 metros.

Don Angel Alvarez Cofiño y 33 firmas más alegan que: El impacto ambiental será gravísimo en el municipio de Caravia, porque ocupará la meseta costera, única zona por el desarrollo futuro de Caravia.

Doña María Dolores Covián Suárez alega que: Se opone a las soluciones 1, 2 y 3 del tramo II, Venta del Pobre-Llovio, por los impactos ambientales que genera en la zona de vega.

Don Fidel Valle Viñes y 22 firmas más alegan que: En el tramo II, Venta del Pobre-Llovio, la solución costera es la más perjudicial desde el punto de vista ambiental.

Los vecinos de Junco formulan una alegación semejante a la anterior.

Los vecinos de Tezangos alegan que: En el tramo II, Venta del Pobre-Llovio, solución 5, límite con Tezangos, el estudio no considera los manantiales ni las aguas subterráneas, y por tanto, si el agua es afectada, los habitantes de esta zona se verán dañados, ya que se abastecen de ellos. Los trabajos de excavación del túnel del Arroyo la Cueva podrían alterar los cursos de agua subterránea y dejar de brotar las fuentes.

Los vecinos de Barredo alegan que: Se oponen a las soluciones 1, 2 y 3 del tramo II: Venta del Pobre-Llovio, por los impactos ambientales que genera en la zona de Barredo.

TRAMO UNQUERA-LLOVIO

Instituciones y Organismos:

El Ayuntamiento de Llanes alega que: Se considere el paso de la carretera LI-4, Buelna-Pie de la Sierra, bajo la autovía, y que se repongan los depósitos y captaciones de agua; en los pueblos de Vidiago, Puertas y Riego se proceda a la reposición de caminos a las zonas agrícolas; en San Roque del Acebal, la solución G debería ir más al norte, con objeto de eludir tanto las zonas edificadas como el paso de caminos y, por último, que se estudien los pasos a las zonas agrícolas y los vecinales que queden interferidos.

La Junta Vecinal de San Roque elaboró una alegación igual a la enviada por los vecinos de San Roque del Acebal.

Alegaciones de partidos políticos:

El Centro Democrático y Social de Llanes realiza la misma alegación que la Agrupación de Vecinos y Amigos de Llanes (AVALL).

Unidad Nacionalista Asturiana alega que: En el tramo Unquera-Llovio se extremen las medidas que eviten el impacto o agresión a los bienes naturales, culturales y sociales.

Asociaciones:

La Agrupación de Vecinos y Amigos de Llanes (AVALL) alega que: Teniendo en cuenta los factores de población, usos territoriales, comunicaciones, paisaje, asentamientos rurales, patrimonio cultural y arqueológico, así como el turismo, estima que el trazado de la autovía del Cantábrico entre La Arqueta y Colombres, debería discurrir al norte de los núcleos de Somada y del Cueto para en las Coradielles, desviarse hacia el sur, cruzar en túnel la sierra de Purón, salvar el río Purón mediante viaducto y asentarse al sur de la sierra Plana, en el valle Oscuro. El trazado debería pasar al norte de los pueblos Pie de la Sierra, Santa Eulalia, Carranzo y Tresgrandas, hasta alcanzar el río Cabra, para llegar a ubicarse al sur de la Franca e incorporarse a la solución propuesta por el MOPT. Con este trazado se evitaría el gravísimo impacto sobre la franja litoral.

La Federación Asturiana de Espeleología alega que: La autovía Llovio-Unquera, en su tramo I: Llovio-Llanes, pasa sobre materiales muy kárstificados en profundidad, donde aparecen las cuevas de La Llera, entre Posada, Barro y Balmorí, y cruza las cavidades del Joulagua (complejo del río Calambres) y de la Eria en Balmorí.

Defensa del Patrimonio Asturiano presenta una alegación en la que recoge los problemas que puede plantear el trazado, en la estrecha franja litoral que se extiende entre las desembocaduras de los ríos Deva-Cares y Sella (especialmente en el tramo comprendido entre Llanes y Unquera), limitada al sur por las estribaciones de la sierra del Cuera, la cual posee unas características singulares geomorfológicas, arqueológicas, ecológicas y paisajísticas.

En cuanto a los aspectos geomorfológicos, destaca la existencia en la plataforma costera (o Llanes, por ser éste su conejo central) de un paleokarst adaptado, ejemplo extraordinario de un karst tropical en España.

Entre los aspectos arqueológicos subraya: La gran riqueza de yacimientos prehistóricos en el entorno de la plataforma de Llanes, donde se descubrió una nueva cultura prehistórica: El Asturiense y la existencia de más cuevas, covachas y abrigos rocosos de los que recogen los planos, así como la gran importancia de las culturas paleolíticas y mesolíticas de esta zona, indicando que las secuencias estratigráficas establecidas en algunos yacimientos (Cueto de la Mina, la Riera, etc.) documentan la continuidad de la ocupación humana durante más de 30.000 años. Y también, que la zona donde la actuación alcanzaría mayor gravedad es la que se extiende a ambos lados del río Purón, en las erías de Vidjago, Puertas y Andrín.

En relación con los aspectos paisajísticos y ecológicos, considera que: El mayor daño en el medio biótico tendría lugar en el sector que se conserva más intacto, alrededor del río Purón (erías de Andrín, Puertas y Vidiago) y que en el tramo final del río Purón subsisten aún especies animales, como la nutria o el martín pescador, tan escasas que resistirían difícilmente el impacto múltiple de la autovía. Por otra parte, afirma que sería sumamente crítica la destrucción de los encinares relictuales de Mijates, el río Cabra, la Arquera y Buelna, así como de la vegetación de ribera de los ríos Deva y Tinamayor, de la playa levantada de Santiuste, etc., y subraya el incomparable marco paisajístico de la zona, especialmente en la ería de Puertas, indicando que su gran potencial turístico se perdería irremisiblemente con la construcción de la autovía y que la población autóctona se vería afectada desde el punto de vista económico, por la pérdida de las escasas tierras de labor y pastos (sobre todo en Santiuste y Andrín) y humano, al ser destruidos sus lugares tradicionales de paseo y distracción en las erías costeras.

A este respecto, establece como conclusiones que:

La construcción de la autovía del Cantábrico, en cualquiera de las variantes proyectadas, supondría la destrucción irreparable del contexto geomorfológico relictual, conservado de forma prodigiosa durante miles de siglos, especialmente en las erías de Vidiago, Puertas y Andrín.

Todas las variantes propuestas resultan inaceptables por la destrucción del patrimonio arqueológico que conllevan. En especial la variante G, que arrasa directamente la cueva de Cordoveganes y la covacha del río Purón, y la solución básica y la variante B, que destruyen varias cuevas y abrigos en esta misma zona de los cuetos de Puertas y Andrín, aparte de otras en diversos sectores de los tramos I y II (zonas de Barro, Vidiago, Pendueles, La Franca, etcétera).

Por otra parte, considera que el tramo de la actual carretera N-634, entre Llovio y Unquera, constituye la vía de circulación más rápida y cómoda de todas las carreteras (no autopistas), de la región asturiana, y por tanto, que la autovía en este sector sólo supondría, para el usuario, un ahorro de un par de minutos con respecto a la carretera actual.

Este ahorro, y aún más, afirma que se podría conseguir, al cubrir las distancias indicadas, si se habilitase un nuevo carril, en uno o los dos sentidos, en todos aquellos tramos de la actual N-634 que lo permiten sin grandes problemas, por ejemplo, en el tramo Llovio-Llanes que ya se está ejecutando en parte, acentuando así el carácter de vía rápida que ya posee la N-634.

También indica que la intensidad media diaria anual del tráfico (IMD), es de sólo 1.700 vehículos y que ésta no justifica en absoluto la construcción de la autovía.

Esta asociación alega también que: Es improcedente el modo en que se ha realizado la información pública; se han adoptado criterios economicistas al buscar la solución de menor costo; la actuación del MOPT en Asturias ha de revestir un carácter especial, con soluciones de ingeniería civil únicas en el Estado, dada la singularidad del medio natural.

Particulares:

Los vecinos de San Roque del Acebal piden que se lleve a cabo el trazado situado más al norte de la solución recomendada, para evitar las zonas construidas y el paso de caminos.

Los industriales y obreros de Bricia solicitan que se transforme la O. F. número 47, situada en el tramo I: Llovio-Unquera de la autovía, a su paso por Bricia, en un paso superior.

Los vecinos de Bricia exponen igual alegación.

Don Eduardo Carrero Gutiérrez solicita un paso subterráneo en Puertas de Vidiago para comunicar el barrio del «Cueto La Viña» con la ería y que se proteja al pueblo de la autovía, tanto visual como acústicamente.

TRAMO LLOVIO-LIERES Y VILLAVICIOSA-LIERES

Instituciones y Organismos:

La Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo del Principado de Asturias alega que: El cruce de la ría de Villaviciosa se ha previsto por una zona de suelo catalogado como reservado en el Plan Especial de Protección Paisajística de la ría y que este espacio está contemplado en el PORN, donde está aprobado inicialmente, como una Reserva Natural. Y que deberían realizarse los estudios en detalle, a nivel de proyecto, para procurar el menor volumen de obra posible y la menor cota de paso de la ría.

El Ayuntamiento de Siero alega que: La variante Llovio-Lieres afectaría a una pequeña parte del suelo calificado como vega, según el planeamiento del Concejo, y en consecuencia, sería preciso tramitar una modificación del P.G.O.U. de Siero para ajustarlo al nuevo trazado.

El Ayuntamiento de Sariego considera que: La traza dará lugar a la desaparición de bosque y sotobosque y a una alteración del paisaje del valle, originando gran impacto sobre la ecología, hidrografía, flora, fauna y el hábitat rural. Por otra parte, indica que el trazado producirá efecto barrera, inutilizará gran cantidad de terrenos llanos, de uso agrícola y ganadero y que pasa próximo a un colegio público y al recinto deportivo del mismo.

Asociaciones:

CUBERA (Asociación Amigos del Paisaje de Villaviciosa) alega que: La nueva vía ha de salvar, en la parroquia de Carda, la torre medieval de Ayones y la capilla de Santa Lucía y que el nudo de Grases gran afección al Valle de Valdediós.

El Grupo Asturiano para el Estudio y Conservación de los Murciélagos expone que: No se cita ni una sola área de alimentación en los refugios, ni se hace referencia a ninguna especie como característica de algún hábitat.

ANA (Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza) alega que: El viaducto, al cruzar dos veces el río Sella sobre su vega, a la altura de Fuentes, resultará muy impactante, y por ello, las obras deberán ser especialmente cuidadosas.

Defensa del Patrimonio Asturiano alega que: El tiempo disponible para estudiar el proyecto es insuficiente, entre otras razones, porque se somete a información pública una gran cantidad de documentos y longitud desproporcionada de autovía, con múltiples tramos, variantes, nudos, etcétera. En consecuencia, pide ampliar el plazo para la presentación de alegaciones.

Por otra parte expone que, para el tramo Llovio-Lieres, hay dos concepciones diametralmente opuestas, por la costa y por el interior, y ello significa, en la realidad, exponer a información pública dos autovías diferentes. Y además, que el MOPT descarta, antes de concluir el periodo de información pública, las opciones interiores.

La Unión Deportiva Sariego alega que: La traza indicada en el EI 1-E-41 pasa muy cerca del campo municipal de deportes y que, incluso, puede ocupar parte de la esquina noroeste del estadio allí existente, utilizado por el Unión Deportivo Sariego y por los alumnos del Colegio público «Salvador Vega Berros».

La Asociación de Padres de Alumnos del Colegio «Salvador Vega Berros», de Sariego, alega que: El trazado de la autovía pasa a 20 metros del Colegio público y del polideportivo, causando ruidos y peligro físico para los alumnos.

Particulares:

La Comisión de Vecinos del barrio «de Trías» (Rozadas-Villaviciosa), alega que: El trazado se llevará los terrenos más llanos, actualmente de uso agrícola y ganadero y que será necesaria la destrucción de árboles autóctonos. También indica que desaparecerá parte de la fauna del valle y que la traza pasará muy cerca de las casas de Trías, originando contaminación atmosférica y acústica.

Don Iván Puente Espina considera que: El trazado no debe pasar por el valle de Valdediós, al ser éste un lugar único por su abundancia de monumentos, fauna y flora.

Don José Luis Meana Fonseca y 148 firmas más alegan que: La autovía pasará a escasos metros del Colegio público «Salvador Vega Berros», afectando gravemente al único complejo deportivo de la localidad, y que, a su paso por el municipio, causará un gran impacto sonoro y provocará un efecto barrera.

Profesores del Colegio público «Salvador Vega Berros» (15), exponen que: La proximidad de la autovía al Colegio puede suponer graves riesgos físicos y ambientales para las personas y que el trazado supone la pérdida del único espacio deportivo existente, lesionando con ello la formación de los alumnos y jóvenes de la localidad.

El Consejo Escolar del Colegio público comarcal «Salvador Vega Berros» presenta idénticas alegaciones que los Profesores.

Don Joaquín Rubio Riva alega que: Que es propietario, en Carda (Concejo de Villaviciosa), de la Casa de los Hevia y los Solares, la Torre de Santa Lucía de Ayones y la Vallera (siglo XVI), y la capilla de Santa Lucía (siglo XVII), y que todo este conjunto monumental está enclavado en el Camino de Santiago y podría ser destruido por el nuevo trazado.

Los vecinos de la parroquia de Grases exponen que: Grases es un lugar emblemático de Asturias, cultural e históricamente, situado en el valle de Valdediós y que se vería damnificado económica, histórica y culturalmente.

Don Carlos de la Concha García-Mauriño y cinco firmas más alegan que: El trazado penetra en el valle de Valdediós y afectaría al patrimonio artístico y arqueológico, ya que obligaría al derribo de la torre y capilla de Ayones, en Carda y a su paso por Niévares, perjudicaría el conjunto de Sariego Muerto, iglesia y torre, y al bosque de Niévares que es una reserva de fauna protegida: *Mystherum* de Niévares. Por otra parte, el trazado afectaría la visibilidad del Castro de Camoca y su iglesia Románica, en el mismo enclave. Y también a la vegetación y fauna del valle, así como a las aves que se mueven del valle a la ría y viceversa.

La Asociación de Vecinos de Valdediós considera que: Se producirá un deterioro paisajístico irreparable del valle y que el trazado afectará a la fauna forestal de los montes de Rozadas, Niévares y Peón, así como a las mejores vegas.

Don Carlos Aybar Martín alega que: La traza cruza el valle de Valdediós originando un grave atentado ecológico, contaminación acústica y atmosférica, un gran impacto paisajístico y provocando afecciones a los valles de Rozadas y Fabares.

16260 RESOLUCION de 25 de mayo de 1993, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se declara la homologación de un sistema marino de escape para su utilización en buques de bandera española (marca «Viking»).

Visto el expediente iniciado a instancias de Viking, con domicilio en Dinamarca, A/S Nordisum Gummibadsfabrik, 6710 Esbjerg, solicitando la homologación de un sistema marino de escape para su empleo en buques de bandera española,

Visto el resultado satisfactorio de las pruebas realizadas en Esbjerg, ante la presencia de los Inspectores de la Dirección General de la Marina Mercante, durante las fechas 10 a 13 de agosto de 1992, y comprobando que están de acuerdo con lo exigido por la Dirección General de la Marina Mercante, a este tipo de sistemas, de acuerdo con la regla 5 del capítulo I del Convenio Internacional de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1974 (Enmiendas 81/83),

Esta Dirección General ha resuelto declarar homologado lo siguiente:

Elemento: Sistema de escape marino de 7, 8, 10, 12 y 14 metros de longitud. Marca y modelo: «Viking». Número de homologación: 010/0593.

La presente homologación tiene un período de validez de cuatro años. La renovación será el 30 de junio de 1997.

Madrid, 25 de mayo de 1993.—El Director general de la Marina Mercante, Rafael Lobeto Lobo.

16261 RESOLUCION de 31 de mayo de 1993, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo, en grado de apelación, sobre aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Haro.

En el recurso de apelación número 2.985/1990, interpuesto por la representación de doña María del Carmen y doña María Teresa Hagemann Valdés, como herederas de doña Carmen Valdés del Val ante el Tribunal Supremo contra la sentencia de 17 de febrero de 1987, recaída en el recurso contencioso-administrativo número 153/1983, promovido ante la entonces Audiencia Territorial de Burgos (hoy Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León), sobre aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbana de Haro, se ha dictado sentencia con fecha 21 de diciembre de 1992, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que con desestimación del recurso de apelación deducido por la representación procesal de doña María del Carmen y doña María Teresa Hagemann Valdés, como herederas de doña Carmen Valdés del

Val, contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la extinta Audiencia Territorial de Burgos de 17 de febrero de 1987, dictada en los autos número 156/1983 de los que dimana el presente rollo, debemos confirmar y confirmamos la indicada sentencia, sin hacer especial declaración en cuanto a costas.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

De esta resolución y de la sentencia debe darse traslado a la Comunidad Autónoma de La Rioja, a los efectos que pudieran proceder de conformidad con lo dispuesto en el artículo 104 de la mencionada Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 31 de mayo de 1993.—El Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Política Territorial y Urbanismo.

16262 RESOLUCION de 31 de mayo de 1993, de la Subsecretaría, por la que se dispone el cumplimiento, en sus propios términos, de la sentencia recaída en el recurso contencioso-administrativo sobre resolución del contrato de las obras de reparación del muelle del faro de Monteagudo en las Islas Cíes.

En el recurso contencioso-administrativo número 426/1986, interpuesto por «Elosúa y Cia., Sociedad Limitada», ante el Tribunal Supremo contra las Resoluciones de 13 de marzo de 1985 y 11 de junio de 1986, sobre resolución del contrato de las obras de reparación del muelle del Faro de Monteagudo en las Islas Cíes, se ha dictado sentencia, con fecha 11 de marzo de 1993, cuya parte dispositiva, literalmente, dice:

«Fallamos: Que desestimamos el presente recurso contencioso-administrativo. Y sin costas.»

Esta Subsecretaría, de conformidad con lo establecido en los artículos 103 y siguientes de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la referida sentencia.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y cumplimiento.

Madrid, 31 de mayo de 1993.—El Subsecretario de Obras Públicas y Transportes, Antonio Llardén Carratalá.

Ilmo. Sr. Director general de Costas.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

16263 ORDEN de 4 de mayo de 1993 por la que se autoriza la implantación del segundo ciclo de la Educación Infantil, a partir del curso 1993/1994, en determinados Centros.

Vistas las solicitudes de los Centros relacionados en el anexo, este Ministerio, en uso de la atribución que le confiere el artículo 3.º1 de la Orden de 12 de septiembre de 1991, ha dispuesto:

Primero.—Los Centros docentes privados de Educación Preescolar relacionados en el anexo, implantarán el segundo ciclo de la Educación Infantil, a partir del curso 1993/1994.

Segundo.—Se modifica la denominación genérica de los Centros mencionados que, a partir del curso próximo será la de «Centros de Educación Infantil». Dichos Centros deberán usar esta denominación en todo tipo de relaciones que mantengan con la Administración o con terceros.

Tercero.—En base a la disposición transitoria quinta número 3 del Real Decreto 1004/1991, de 14 de junio («Boletín Oficial del Estado» del 26), por el que se establecen los requisitos mínimos de los Centros, que imparten