

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

22677 *RESOLUCION de 3 de octubre de 1995, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción del laboratorio «Ingenieros Consultores y Control de Calidad, Sociedad Limitada» (CONTROLEX), sito en Gandía (Valencia) en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el control de calidad de la edificación, y la publicación de dicha inscripción.*

Vista la comunicación del Director general de Arquitectura y Vivienda de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes de la Generalidad Valenciana, de la Resolución de 28 de julio de 1995 concediendo acreditaciones al laboratorio «Ingenieros Consultores y Control de Calidad, Sociedad Limitada» (CONTROLEX), sito en Letor Romero, 43, Gandía (Valencia), para la realización de ensayos en el área técnica de acreditación para el control de calidad de la edificación: «Área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua», esta Dirección General, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre, acuerda:

Primero.—Inscribir el citado laboratorio en el Registro General de Laboratorios de Ensayos para el control de calidad de la edificación, en el área técnica de acreditación «Área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de agua», con el número 07023HC95.

Segundo.—Publicar la inscripción en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de octubre de 1995.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

22678 *RESOLUCION de 3 de octubre de 1995, de la Dirección General para la Vivienda, el Urbanismo y la Arquitectura, por la que se acuerda la inscripción de diversos laboratorios en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el control de la calidad de la edificación.*

Vistas las órdenes del órgano competente de la Junta de Andalucía concediendo acreditaciones a diversos laboratorios para la realización de ensayos en áreas técnicas de acreditación para el control de calidad de la edificación y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17 de las disposiciones reguladoras generales para la acreditación de laboratorios de ensayos para el control de la calidad de la edificación, aprobadas por el Real Decreto 1230/1989, de 13 de octubre,

Esta Dirección General resuelve:

Inscribir en el Registro General de Laboratorios de Ensayos acreditados para el control de la calidad de la edificación a los siguientes laboratorios:

Laboratorio «Auxilabor del Sur, Sociedad Limitada», sito en polígono «Vereda de Castro», calle Mármoles, 3, Lucena (Córdoba), para la realización de ensayos en el «área de control de hormigón en masa, de cemento, de áridos y de aguas», con el número 11126HC95, acreditado por la Comunidad Autónoma en fecha 3 de julio de 1995.

Laboratorio «Instituto Onubense para la calidad de la Edificación, Sociedad Anónima» (IOCESA), sito en Isaac Albéniz, sin número, transv. Francisco Montenegro-Huelva, para la realización de ensayos en el «área de suelos, áridos, mezclas bituminosas y sus materiales constituyentes en viales», con el número 11127SV95, acreditado por la Comunidad Autónoma en fecha 3 de julio de 1995.

Publicar dichas inscripciones en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 3 de octubre de 1995.—El Director general, Borja Carreras Moysi.

22679 *RESOLUCION de 21 de julio de 1995, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto básico de «Nuevos accesos ferroviarios y estación de Oviedo RENFE-FEVE» (Asturias), de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades.*

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 de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, remitido, con fecha 30 de septiembre de 1994, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la memoria-resumen del proyecto mencionado con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento con fecha 10 de febrero de 1995, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades sometió el proyecto básico y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 11 de abril de 1995.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 8 de junio de 1995, la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el proyecto básico de nuevos accesos ferroviarios y estación de Oviedo RENFE-FEVE (Asturias)

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se establecen, por la presente declaración, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, las siguientes condiciones:

1. *Protección de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la nueva línea férrea, se asegurará la continuidad de los servicios existentes, destacando en el tramo IV-2 los cruces que se producen con el gasoducto enterrado, así como con las líneas aéreas, tanto de electricidad como telefónicas. Asimismo, se protegerán y restituirán, en su caso, las acequias y canales que sirvan para el riego de los cultivos de la zona que pudieran verse afectados.

Con relación a las vías de comunicación se asegurará mediante las actuaciones necesarias el nivel actual de servicio y acceso de las distintas carreteras, caminos rurales y vías vecinales atravesadas por el proyecto, en especial aquellos puntos reflejados en el estudio de impacto ambiental relativos a la carretera de Villapérez, carretera de Lugones, así como la serie de caminos interceptados por las obras.

2. *Protección del sistema hidrológico.*—Con objeto de no impactar significativamente las características del sistema hidrológico formado por los ríos Nalón y Nora, no se localizarán canteras ni préstamos, ni se verterán materiales, ni se ubicarán instalaciones auxiliares de obra en áreas desde las que, directamente o por escorrentía o erosión, se afecte a dicho sistema fluvial.

En particular en la construcción del viaducto sobre el río Nalón, en la cola del embalse de El Furacón, la franja de afección a la vegetación de ribera se limitará al ancho de ocupación de la plataforma, actuando en la colocación de las pilas conforme a las prescripciones establecidas por la Confederación Hidrográfica del Norte y procediéndose a la retirada de sedimentos que la construcción del viaducto hubiera originado. En las obras de encauzamiento del río Nora se seguirá lo que al respecto establezca la citada Confederación; atendiendo, de manera general, en todo el proyecto el contenido de la respuesta incluida en el anexo I de esta declaración.

3. *Protección del riesgo de inundaciones.*—Dado que el trazado de la vía discurre en el tramo IV-2 por un territorio caracterizado por su escaso relieve, y considerando la existencia de periodos estacionales con una pluviometría elevada, se elaborará un estudio hidrológico en el que se detallen las características de los drenajes de la infraestructura y el desagüe de los pasos inferiores. El citado estudio deberá ser informado por la Confederación Hidrográfica del Norte.

4. *Prevención del ruido en áreas habitadas.*—Deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por la puesta en servicio de la nueva vía no sobrepase los 55 db(A) Leq. nocturnos ni los 65 db(A) Leq. diurnos, ni un L max de 90 db(A) medidos en las áreas habitadas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura. En principio se consideran zonas sensibles las señaladas en el capítulo 7.2 del estudio de impacto ambiental, no obstante, del resultado de los niveles reales alcanzados se inferirá la necesidad de completar las medidas adoptadas con anterioridad a la puesta en explotación de la vía.

5. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Dadas las características arqueológicas de la zona y con objeto de preservar potenciales restos arqueológicos, citados en el estudio de impacto ambiental y en las sugerencias de la Consejería de Educación, Cultura, Deportes y Juventud del Principado de Asturias, se elaborará un plan de actuación a observar durante la obra, que deberá obtener previamente la conformidad de la citada Consejería de Cultura.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra. El proyecto deberá dedicar especial atención a la recuperación de los taludes y terraplenes que se producen a lo largo de la traza, así como al cruce del río Nalón y embocadura de túneles y contemplará la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para canteras, préstamos, escombreras y vertederos, parque y tránsito de maquinaria, almacén de materiales y plantas de hormigonado.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la obra.

Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

7. *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 condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de la obra:

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección contra el riesgo de inundaciones, realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido, en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre la prospección arqueológica, y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 6.

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

Informe sobre los niveles reales de ruido en las áreas a que se refiere la condición 4 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 6.

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

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

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Actuaciones Concertadas en las Ciudades remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión en la documentación de contratación de las obras, de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas pertinentes para no afectar significativamente al sistema hidrológico a causa de las excavaciones necesarias para situar la traza de la vía, a que se refiere la condición 2.

Diseño de las medidas de prevención del ruido, en áreas habitadas, a que se refiere la condición 4.

Proyecto de recuperación e integración paisajística, y localización de canteras, préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 21 de julio de 1995.—El Director general, José Razón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Asturias	X
Presidencia del Principado de Asturias	—
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Dirección Territorial del M.O.P.T. en el Principado de Asturias	—
Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo	X
Consejería de Educación, Cultura, Deportes y Juventud	X
Consejería de Medio Rural y Pesca	—
Ayuntamiento de Oviedo	X
Ayuntamiento de Siero	X
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA)	—
Colectivo Naturalista «Monfrechu»	—
Coordinadora Ecologista d'Asturies-Comisión Espacios Naturales	—
Estudiantes de Biología Asociados (EBA)	—
Grupo Ecologista Universitario Urtica	—
Cuelmu Ecologista Pescicu	—
Organización Ecoloxista Asturias	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
ADENA	—
SEO Facultad de Biología. Universidad Complutense	—
ICONA	—
Ilustrísimo señor Director general del Cedex (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas)	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental ..	—

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Delegación del Gobierno en Asturias se manifiesta conforme con las Previsiones en cuanto a zonas de obtención de materiales y repoblación de taludes con plantaciones iguales a las que actualmente existen, no existiendo objeción ni observación alguna que formular.

La Consejería de Educación, Cultura, Deportes y Juventud realiza las siguientes «sugerencias arqueológicas»:

Tramo I. No están catalogados yacimientos arqueológicos en esta terraza del río, sin embargo el hallazgo de materiales líticos sueltos en otras partes cercanas a la Vega en la que se interviene [yacimiento de Oviedo n. 34 «Los Camales» (Trubia) (Rodríguez Asensio 1976:85), y en Oviedo 32 «La Barquera» (Nora) (González y Fdez 1968:84)] hace necesario un control arqueológico.

Se podría prever la localización en deposición secundaria de material lítico y de cerámicas medievales (patrón de asentamiento contrastado en las Cartas Arqueológicas de Asturias).

Tramo IV.2 No aparecen recogidos yacimientos arqueológicos en el mismo recorrido. Como en el caso del Tramo I, la intervención en zonas de terrazas plantea la posible alteración de restos arqueológicos secundarios, sobre todo en esta zona en la que está documentado el yacimiento paleolítico de «Paredes» (yacimiento de Siero n. 3 y Rodríguez Asensio 1983:100 a 104) y el de «Matablma» (Junquera Lantero 1982/83:40 y Rodríguez Asensio 1983:104 a 108).

Asimismo, la parte final del tramo IV.2 acaba muy cerca de la iglesia de Santa Eulalia (Colloto) donde están documentados restos medievales de tumbas antropomorfas (Prieto Bances 1976:1.185) y tumbas de lajas (Comisión de Monumentos 1911 y 1912).

Por todo ello, sugerimos la realización de un control arqueológico en el trayecto del tramo IV.2.

La Consejería de Medio Ambiente y Urbanismo con respecto al tramo I, considera como alternativa más deseable la que figura como 3.2.

En cuanto al tramo N.2, consideran más deseables las alternativas que imparten lo menos posible la vegetación ribereña del río Nora, como puede ser la 409. En cualquier caso, parece posible que sean necesarias obras complementarias de defensa de márgenes en varias de las opciones que deberían referirse en el estudio de impacto ambiental.

La Confederación Hidrográfica del Norte realiza las siguientes consideraciones, respecto a las obras en cauces y en zonas sujetas a algún tipo de servidumbre:

Deben preverse las medidas necesarias en orden a evitar un enturbiamiento apreciable de las aguas durante la ejecución de las obras.

Los terraplenes próximos a los ríos se protegerán de la erosión mediante siembras de madera que eviten el arrastre de materiales hacia dichos ríos. La zona de los terraplenes, que pueda ser alcanzada por las aguas con motivo de la presentación de avenidas, se protegerá con escollera.

En la ejecución de cortas y desvíos de cauces debe contemplarse la adopción de medidas para la protección de la fauna piscícola.

A ambos lados del cauce debe quedar expedita una zona de servidumbre de cinco metros de anchura para el uso público que se regula en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico («Boletín Oficial del Estado» de 30 de abril de 1986), incluso bajo las estructuras y obras de fábrica.

En lo que concierne a las extracciones de áridos y a las solicitudes de aprovechamiento de agua para su utilización en la obra o en sus instalaciones manifiesta que estas actividades precisan de la autorización administrativa de esa Confederación Hidrográfica, en la que se fijará el condicionado correspondiente, que, entre otras cuestiones, contemplará el aspecto a las zonas de freza y a las especies arbóreas. En consecuencia a la hora de establecer los yacimientos de áridos deberán abandonarse aquellas zonas ocupadas por densas masas arbóreas o consideradas como de freza.

En cuanto a los vertidos sólidos debe tenerse en cuenta que no está permitido arrojar materiales al río ni depositarlos en sus márgenes. Los vertidos de aguas residuales de las instalaciones de obra precisarán la autorización administrativa de la Confederación, en la que se fijarán las condiciones en que dichos vertidos puedan producirse.

En algunos casos las afecciones a los aprovechamientos existentes pueden hacer necesaria su expropiación, por lo que deben preverse estas situaciones con suficiente antelación a efectos de tramitar el correspondiente expediente de caducidad.

El Instituto Tecnológico Geomínero de España considera que se debe prestar especial atención al impacto visual, a los impactos sobre la población (especialmente en el tramo IV), y a las medidas que corrijan el efecto barrera. Respecto a los taludes de los desmontes, en el cálculo de la pen-

diente de los mismos, considera que se deben tener en cuenta las medidas que se propongan para evitar la erosión y minimizar el impacto visual, y no limitarse al cálculo de pendientes estables.

Asimismo señala que las nuevas canteras que se puedan abrir, incluidas las de préstamos, deberán presentar los correspondientes planes de restauración (Real Decreto 2994/1982 de 15 de octubre).

El Ayuntamiento de Siero remitió escrito de fecha 27 de enero de 1995, en el que comunicaba que examinada la memoria-resumen por la Comisión Informativa de Urbanismo no existían reparos que formular al proyecto.

El Ayuntamiento de Oviedo señala aquellos puntos de cruce de ferrocarril y red viaria que aconsejan, a su juicio, una adecuada intervención para mejorar las condiciones de accesibilidad a las zonas al norte del trazado ferroviario.

1.º Paso inferior conocido como puente de la Zurraquera y que corresponde al punto kilométrico 2,283 del tramo II.

2.º Paso inferior de la calle Nicolás Soria.

3.º Nuevo acceso a Ciudad Naranco desde la nueva vía con trazado sobre los terrenos que liberará el ferrocarril FEVE entre Económicos y avenida del Mar.

4.º Paso inferior a la avenida de Pando.

5.º Paso con la carretera de Villapérez.

De todos estos puntos sólo corresponden a tramos que son objeto de esta declaración (tramo I y tramo IV.2) el punto 5.

ANEXO II

Descripción del proyecto

La obra que se proyecta realizar consiste en la construcción de un nuevo trazado ferroviario de vía estrecha destinado a ser utilizado por las circulaciones de FEVE en los accesos a la ciudad de Oviedo, de manera que se puedan liberar los suelos del trazado actual que discurren por la zona urbana (el llamado «Cinturón de Hierro» de Oviedo), para integrarles con el resto de la ciudad, de forma que se mantenga operativo el sistema ferroviario de la ciudad de Oviedo. La obra proyectada se integra en una actuación de rehabilitación del entorno urbano de la ciudad de Oviedo, denominada «Cinturón Verde», en la que en los terrenos liberados del uso ferroviario se integrarán como calles y nuevas edificaciones de la trama urbana de la ciudad de Oviedo, evitando que se interrumpa el trazado de calles por la presencia del ferrocarril.

La ejecución de esta obra significa la realización de unos nuevos tramos ferroviarios que permitan enlazar los accesos ferroviarios existentes actualmente fuera de la zona del núcleo urbano de Oviedo, y lo más alejado posible de las zonas de crecimiento de la ciudad. La actuación se completa con la creación de unas nuevas instalaciones en la estación de RENFE de Oviedo, para incluir en la estación del Norte una nueva estación de vía estrecha suprimiéndose las actuales estaciones de Económicos y Jovellanos. Se mantendrán todos los actuales itinerarios ferroviarios, de forma que no perderá la comunicación ferroviaria ninguna de las localidades que actualmente tienen servicio de FEVE.

Los tramos de vía que quedan sin servicio fuera del núcleo urbano de Oviedo serán desmontados, quedando estas zonas destinadas a actividades de ocio y abiertas al libre tránsito de las personas. Estos son el tramo de ferrocarril que hay desde San Lázaro hasta Fuso La Reina y el tramo de ferrocarril que hay desde el Centro de Reclutamiento hasta el polígono del Espíritu Santo.

La actuación proyectada se desarrolla básicamente en el término municipal de Oviedo y va desde el río Nalón al río Nora, en donde se ocupan algunos suelos incluidos en el término municipal de Siero. El conjunto de toda la actuación se divide en cuatro tramos:

Tramo I. Enlace de la actual vía de FEVE en la margen izquierda del río Nalón (junto al acceso a Trubia) con la vía de RENFE situada en la margen derecha del río, a la altura del embalse de El Furacón y antes de acceder a San Pedro de Nora.

Tramo II. Acondicionamiento de la plataforma ferroviaria actualmente existente de RENFE desde el tramo anterior hasta la actual estación de RENFE en Oviedo, para permitir las circulaciones en vía estrecha de FEVE.

Tramo III. Acondicionamiento de la actual estación de RENFE en Oviedo (estación del Norte) para adaptarla como estación conjunta de RENFE y de FEVE, suprimiendo las actuales estaciones de Jovellanos y de Económicos.

Tramo IV. Este trazo se desarrolla desde el cruce con la avenida de Pando hasta el nuevo enlace con la doble vía existente (línea Oviedo-San-

tander de FEVE) en la zona de Colloto. Se subdivide a su vez en dos subtramos:

Tramo IV.1 Realización de una doble vía para las circulaciones de FEVE, paralela a la actual plataforma de RENFE por su margen izquierda desde la avenida de Pando hasta el cruce bajo la vía doble de RENFE, a la altura del cruce con la carretera a Villapérez.

Tramo IV.2 Realización de una nueva plataforma con doble vía electrificada desde el punto anterior hasta enlazar con la actual doble vía de FEVE en la zona de Colloto.

Los únicos tramos que producen un nuevo trazado ferroviario son los tramos I y IV.2, por lo que de acuerdo con la legislación vigente en materia ambiental solamente dichos tramos se someten conjuntamente a la evaluación de impacto ambiental.

El tramo I consiste básicamente en el cruce del río Nalón en la zona de la cola del pantano de El Furacón, en un paraje denominado «La Barquera», enlazándose la actual vía de FEVE con la plataforma de la vía de RENFE del ramal Oviedo-Trubia; la nueva vía a realizar consiste en una plataforma para vía única de 6,30 metros de ancho. El tramo IV.2 se desarrolla en la zona del valle del río Nora, en el punto en el que éste cruza la depresión de Oviedo, discurriendo desde el pie del monte Naranjo hasta la zona de Colloto; se realizará una nueva vía doble electrificada sobre una plataforma de 11,80 metros de ancho.

Las alternativas que se han estudiado se han individualizado por tramos, ya que cada uno de ellos tiene un tratamiento diferenciado.

El tramo I, situado en la zona próxima a Trubia no admite considerar más hipótesis de trabajo que realizar un enlace entre la margen izquierda y la derecha del río Nalón, situándolo entre el embalse de El Furacón y el puente de la carretera N-634 sobre el río Nalón, ya que las posibilidades se limitan por la existencia del propio núcleo de Trubia y por la necesidad de que exista una diferencia de cotas entre las vías existentes que no sea superior a la técnicamente superable (se ha limitado la pendiente a 20 milésimas para que sea técnicamente viable la explotación). Las soluciones que se manejan pasan por utilizar al máximo las infraestructuras ferroviarias actualmente existentes de manera que se mantengan las plataformas de FEVE y de RENFE. En este tramo la plataforma a ejecutar es para vía única sin electrificar con 6,3 metros de ancho.

En el tramo IV las posibles soluciones pasan por enlazar la nueva plataforma paralela a la actualmente existente de RENFE con la plataforma de FEVE en la zona de Colloto. Las posibles soluciones deben separarse suficientemente de la zona de desarrollo de Oviedo sin alejarse demasiado para no alargar excesivamente el nuevo trazado; esas consideraciones llevan a considerar alternativas que se desarrollan en las proximidades de la zona de influencia del río Nora. Para este tramo se ejecuta una plataforma para vía doble electrificada con ancho de 11,80 metros.

Con estas consideraciones de partida, las posibles alternativas que se han considerado presentan muy pocas diferencias en cuanto a las posibles zonas a ocupar, existiendo sólo pequeñas diferencias entre unas y otras, que afectan únicamente a puntos concretos de implantación de actividades humanas o de edificaciones, pero que no plantean variaciones significativas en cuanto a las características naturales de las zonas a atravesar.

En el tramo I todas las alternativas consideradas cruzan el río Nalón mediante un viaducto que a su vez salva también la zona de embalse del pantano de El Furacón, habiéndose optado por la alternativa que salva con un único viaducto el desnivel, cruzando con poco sesgo el cauce y no afectando al farallón rocoso de la margen derecha a la vez que se separa lo máximo posible del mirador existente junto a la carretera AS-233. El tramo se realiza en viaducto a partir del punto en que la altura del terraplén supera los seis metros.

En el tramo IV.2 todas las alternativas estudiadas discurren básicamente paralelas al cauce del río Nora, cruzándolo en algún punto. En estas condiciones, y debido a que los trazados ferroviarios deben tener unos radios mínimos de curvas, no se consigue evitar el tener que destruir varias de las edificaciones destinadas a vivienda que existen en la zona; para evitar esto no quedaba otra opción que ocupar algunos tramos del cauce del río Nora, rectificando su trazado en algunos puntos. Por otra parte toda la zona próxima al río Nora sufre inundaciones periódicas como consecuencia de las crecidas del río y de la baja cota de sus márgenes, encontrándose una parte importante de éstas en continuo encharcamiento como consecuencia de las crecidas, que no como consecuencia de la existencia de corrientes subálveas que aporten aguas al río. La importancia de la zona como paso de las diferentes infraestructuras de transporte del área central de Asturias junto con las consideraciones anteriores han llevado a considerar una solución conjunta para el problema de la inundabilidad de la zona y del nuevo trazado ferroviario, optándose por pro-

ceder al encauzamiento del río Nora con un nuevo trazado en algunos puntos de forma que el nuevo trazado ferroviario pueda evitar demoler las edificaciones existentes en la zona (ya se encontraba previsto realizar por la Confederación Hidrográfica del Norte el encauzamiento del río Nora a la altura del polígono industrial de Los Peñones, desde el cruce por la carretera AS-18).

La solución adoptada comienza en el final del tramo IV.1 que trae la plataforma de vías de FEVE a una cota de unos siete metros inferior a la de la plataforma existente de las vías de RENFE, pasando por debajo de éstas y de la carretera a Villapérez y ajustándose al máximo posible al Instituto del Carbón, a fin de conseguir afectar lo menos posible al suelo urbanizable programado; se cruza mediante un paso superior la carretera a Lugones AS-18 siguiendo un trazado que procura separarse lo más posible de las edificaciones existentes en la margen izquierda del río Nora, cruzando en dos puntos el actual cauce del río Nora para posteriormente atravesar mediante un paso inferior la autovía A-66 salvando la red de caminos existente en la margen izquierda, así como su cruce bajo la autovía. El trazado continúa por la margen izquierda del río Nora ajustándose para salvar las edificaciones existentes y pasando entre el río Nora y el núcleo de edificaciones junto a la plataforma actual y al río, para enlazar con las vías actuales pasado el polígono industrial de El Espíritu Santo y antes de llegar a la estación de Colloto. La alternativa significa el encauzamiento del curso actual del río Nora para conseguir evitar la inundabilidad de la zona, considerando conjuntamente el trazado de la vía y la planta del encauzamiento que se ejecutará, de forma que en algún caso se ocupan suelos que constituyen actualmente el cauce del río.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio en sus epígrafes se estructura con arreglo a lo establecido en el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental en su artículo 7, desarrollando un inventario ambiental sobre el medio físico y socioeconómico.

Del resultado de la identificación y valoración de impactos efectuada se deducen los siguientes efectos:

Desplazamiento de la población por expropiaciones de viviendas o de exploraciones agropecuarias en las que se reside.

Las obras proyectadas y la solución adoptada producen la expropiación de dos viviendas en el tramo IV.2, que es la mínima incidencia que se ha podido obtener tras sucesivas adaptaciones del trazado. La realización de las obras significa eliminar las vías actuales de unas zonas urbanas de alta densidad con una afección a más de 10.000 personas.

Sobre este impacto las actuaciones protectoras que se han realizado en la fase de proyecto han consistido en elegir la alternativa técnicamente viable que menores desplazamientos de población produzcan. Las medidas correctoras consistirán en valorar las expropiaciones adecuadamente de manera que sea posible el realojo en una zona próxima de las familias afectadas manteniendo su actividad agropecuaria, lo cual debe realizarse a través de una correcta valoración de los bienes inmuebles y de los costes de nueva instalación para la continuación de las actividades agropecuarias, teniendo en cuenta el valor de compra de los suelos agrarios y la disponibilidad de éstos.

Efecto barrera de la vía férrea en la movilidad local de la población existente en la zona.

El trazado de la nueva vía férrea divide propiedades existentes y altera los movimientos que se producían anteriormente y que cruzaban el eje de la vía; en este caso los movimientos interceptados tienen una baja intensidad, por lo que deben de agruparse los puntos de cruce, de manera lógica y coherente.

En fase de proyecto la actuación protectora sobre este impacto ha consistido en definir los trazados de las alternativas de manera que se afectase al menor número de caminos existentes, cuando esto era posible por no existir otros condicionantes más determinantes. Las medidas correctoras consistirán en construir un paso superior sobre la vía del ferrocarril en el tramo IV.2, y en el tramo I permitirse el cruce bajo el tablero del viaducto que salva el río Nalón junto a su estribo en la zona que no llegará a ocuparse por la línea de máximo embalse; simultáneamente en el trazo IV.2 se realizarán caminos de servicio paralelos a la vía que recojan los caminos existentes y los comuniquen con los puntos de cruce.

Efecto barrera de la vía férrea en la ordenación territorial.

En el tramo I este efecto no es significativo, ya que se cruza el río Nalón y la cola del pantano de El Furacón mediante un viaducto que salva estas zonas, y el resto del sistema de comunicaciones que se apoya en el valle del río Nalón no se ve afectado. En el tramo IV.2 se cruza

transversalmente un pasillo llano que tiene una importancia estratégica como único corredor factible a nivel regional para el sistema de comunicaciones entre la zona central de Asturias y la comunidad castellano-leonesa.

La actuación correctora consiste en cruzar a diferente nivel las infraestructuras de comunicaciones existentes, de manera que no se afecte al funcionamiento de éstas aunque sea en algún caso necesario realizar desvíos provisionales durante la ejecución de las obras. La actuación correctora se ha desarrollado en el proyecto a través de buscar crecimientos perpendiculares siempre y cuando sea técnicamente posible y definir el trazado y sus obras complementarias de manera que se puedan en el futuro ubicar nuevas vías de comunicación mediante obras de paso de luces y flechas técnicamente razonables.

Desaparición de la vegetación en las zonas afectadas por las obras. La realización de la vía férrea supone la eliminación de la vegetación en la zona que ocupa la infraestructura construida, pero además la realización de las obras conlleva el tránsito de maquinaria y la ocupación de zonas anejas en las que se destruye la vegetación y se altera la estructura de los suelos existentes. El alcance de la ocupación de la zona de obras se limita al dominio público de la propia infraestructura y en los casos en los que pueda ser esto insuficiente se realizará una ocupación temporal del suelo que se restituirá en las mismas condiciones en que se ocupó. Los caminos de acceso a las obras son o bien caminos existentes o terrenos que se ocupan temporalmente, en ambos casos se producirá la reversión de los elementos a su estado original a la terminación de las obras.

Además de las actuaciones con carácter corrector y protector mencionadas en el párrafo anterior y que forman parte del concepto de la obra, se realizará como medida correctora una revegetación de los taludes del movimiento de tierra generado y del terreno circundante que se haya utilizado en la fase de realización de obras, realizándose en este caso un escarificado de los suelos; para la revegetación se utilizarán especies autóctonas, plantadas en general de estacas obtenidas de las propias especies retiradas y se reextenderán los suelos de la zona de actuación que previamente se habrán acoplado para este fin.

Modificación del régimen hidrológico en la zona como consecuencia de las obras realizadas.

En el tramo I no se produce alteración significativa ya que se cruza el río Nalón mediante un viaducto, no afectándose ni a la cola del embalse de El Furacán ni a cauce que desaguan sobre este río. En el tramo IV.2 la traza ferroviaria se lleva a una cota sobre el terreno que permite el desagüe de los arroyos que la cruzan transversalmente. La cuestión fundamental en esta zona es el carácter de inundables que tienen estos terrenos como consecuencia de los desbordamientos del río Nora, para lo cual se diseña una solución que incorpora el encauzamiento del río Nora como obra conjunta que permitirá evitar las inundaciones que periódicamente se producen y conseguir un tratamiento conjunto a un problema de mayor alcance que de antiguo afecta a la zona.

Alteraciones significativas en el paisaje de la zona. Este efecto no se considera significativo y por tanto que origine un impacto a considerar, salvo que en la ejecución de la obra se produjesen ocupaciones más importantes que las inicialmente previstas. Dado que en la fase de proyecto se han limitado los terraplenes máximos generados que no superan los ocho metros de altura, y que está contemplada la revegetación de toda la zona afectada por las obras (lógicamente excluyendo la plataforma de la vía), no se estiman necesarias medidas correctoras complementarias considerándose como medidas suficientemente protectoras las actuaciones de revegetación previstas.

Emisiones de ruido durante la construcción de las obras. Este impacto temporal se considera que tendrá un carácter moderado y se actuará sobre él marcando unos niveles máximos de ruido que serán controlados a través del programa de vigilancia ambiental, marcándose también una duración máxima para los tiempos de obra en cada zona de actuación en los casos en los que existan personas afectadas por niveles superiores a los máximos admisibles.

Emisiones de ruido diurnas y nocturnas como consecuencia de la explotación de la vía férrea.

Para los casos en los que la población existente en la zona próxima a los nuevos trazados tenga que superar niveles equivalentes de ruido de 65 dbA en el período de día (de 07 horas de la mañana a 22 horas de la noche), o de 55 dbA en el período de noche (de 22 horas de la noche a 07 horas de la mañana), se instalarán pantallas protectoras de ruido que permitan evitar los niveles de ruido superiores a los valores anteriormente indicados, y si fuese necesario se recurriría a medidas puntuales de protección directa sobre el elemento receptor.

Análisis del contenido

Con carácter general el inventario ambiental es válido, caracterizando suficientemente el medio afectado por la ejecución del proyecto.

En la identificación de impactos el estudio describe correctamente los previsibles impactos generados por la ejecución del proyecto, realizando una adecuada valoración de cada uno de ellos.

Las medidas preventivas y correctoras propuestas son las adecuadas para este proyecto.

ANEXO IV

Resumen del resultado de la información pública del estudio de impacto ambiental del proyecto

De acuerdo con lo previsto en el artículo 228.1 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) se remitió a la Consejería de Infraestructuras y Vivienda del Principado de Asturias, a los Ayuntamientos de Oviedo y Siero y al Delegado del Gobierno en el Principado, el proyecto básico, a efectos de que durante el plazo de dos meses informaran sobre el mismo.

Una vez transcurrido el plazo sólo la Delegación del Gobierno en Asturias realizó observaciones, en las que destaca desde el punto de vista ambiental los aspectos referentes a posibles afecciones al cauce del río Nora.

Posteriormente y una vez finalizado, el plazo el Ayuntamiento de Siero remitió una certificación en la que mostraba su disconformidad con la solución propuesta en el proyecto básico, con una argumentación que desde el punto de vista ambiental no es significativa.

Asimismo, y con independencia de la información oficial antes citada, el proyecto básico y su estudio de impacto ambiental fueron sometidos a información pública, no habiéndose recibido notificación o alegación por parte de ningún organismo, asociación o particular en respuesta al citado procedimiento de información.

22680 RESOLUCION de 23 de septiembre de 1995 conjunta de la Secretaría General de Comunicaciones y de la Subsecretaría de Economía y Hacienda sobre emisión y puesta en circulación de cuatro emisiones de sellos de Correos denominadas «Exfilna'95», «América UPAEP», «Arqueología» y «Pintura Española».

De conformidad con lo establecido en el artículo 99.Uno.2.d), de la Ley 31/1990, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, y artículo 2.º, 1.d), de los Estatutos del organismo autónomo Correos y Telégrafos, aprobados por Real Decreto 1766/1991, de 13 de diciembre, la Secretaría general de Comunicaciones y el Subsecretario de Economía y Hacienda dictan la presente Resolución sobre emisión y puesta en circulación de sellos de Correos: «Exfilna'95», «América UPAEP», «Arqueología» y «Pintura Española».

En su virtud, hemos resuelto:

Artículo 1.

Por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre se procederá a la estampación de cuatro emisiones de sellos de Correos con las denominaciones de:

- 1. «Exfilna'95».
2. «América UPAEP».
3. «Arqueología».
4. «Pintura Española».

Artículo 2.—«Exfilna'95».

Con motivo de la celebración de la exposición filatélica nacional se pondrá en circulación un sello de Correos en formato de hoja-bloque, dedicado a Málaga, ciudad que acogerá la muestra.

Características técnicas:

- Valor facial: 130 pesetas.
Procedimiento de impresión: Calcografía y offset, en papel estucado, engomado, mate, fosforescente.
Tamaño del sello: 28,8x40,9 milímetros (vertical).
Tamaño de la hoja bloque 105x78 milímetros (horizontal).
Dentado: 13 3/4.
Tirada: 2.000.000 de ejemplares.