

Vegetación forestal en el entorno del río Cabriel y de la sierra de Rubial: Predominan las masas de pino carrasco, puras o entremezcladas con matorral en el que participan especies como coscoja, romero, tomillo, torvisco, ericas, madroño, enebros, sabinas, retamas, matas de encina, etc.

Vegetación agrícola, en las zonas de topografía adecuada: A lo largo de la mayor parte de los ocho primeros kilómetros de la traza y, ya en la provincia de Valencia, pasada la sierra de Rubial. El cultivo mayoritario es el de la vid; también hay presencia de olivo y almendro.

El estudio recoge las unidades de vegetación o unidades morfológicas (que se distinguen para la descripción de la fauna) existentes en la zona, cultivos, matorral mediterráneo, bosques de pinos y zonas de roquedos. Este último medio está caracterizado por grandes cortados, ya sea en bosque o matorral, que permiten la presencia de diversas especies, fundamentalmente aves, que se reproducen allí. Se halla presente el cruce de la alternativa E1_a en el Rabo de la Sartén, y en el de las alternativas C y C''' sobre el río Cabriel. En estos roquedos nidifican, entre otras especies, el águila real, el halcón peregrino y el águila perdicera.

El estudio diferencia cuatro unidades distintas de paisaje: Un paisaje agrícola homogéneo y monótono, constituido por cultivos de olivo, almendro, viñedo y asociación entre éstos; un paisaje de matorral de relieve más abrupto, con especies de jaras, romero, carrasca y enebro; un paisaje de monte arbolado con un área muy extensa cubierta de pinar, y un paisaje rocoso localizado en torno al río Cabriel, constituyen este paisaje las Hoces del Cabriel y el embalse de Contreras (de considerable menor valor que las anteriores).

En cuanto a las especies de interés natural, de las alternativas propuestas en el proyecto objeto de estudio, sólo las situadas más al sur (C y C''') atraviesan la Reserva Natural de la Hoces del Cabriel, regulada en cuanto a usos por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales de la Zona Oriental de la Manchuela Conquense, aprobado en octubre de 1995.

Respecto al viario rural susceptible de una especial atención, destaca la vía pecuaria, inicialmente afectable, denominada Vereda de la Dehesa y la Evilla, en la provincia de Valencia.

Con referencia al patrimonio arqueológico, el estudio indica que se han realizado prospecciones de los pasillos afectados por cada una de las alternativas. En la alternativa E1_a no se han hallado restos en la provincia de Valencia, aunque se conoce la existencia de una serie de cuevas. Una de ellas, denominada Cueva de Mulatillas, es la que presenta un mayor interés. En la provincia de Cuenca no se han hallado restos de interés. En el corredor de las alternativas C y C''' se han hallado algunos restos cerámicos de la Edad de Bronce, ibéricos, romanos y medievales. Su importancia no es grande y no resultan afectados de forma directa por la autovía.

El estudio de impacto ambiental realiza una identificación y caracterización de impactos, confeccionando matrices distintas para cada una de las alternativas. Las conclusiones en la descripción de dichos impactos es la siguiente:

Superficie de suelo afectado por la autovía, 39 hectáreas en la alternativa E1_a y 41 hectáreas en las alternativas C y C'''.

Mayor longitud de taludes de más de 5 metros y de más de 20 metros en las alternativas C y C''' que en la alternativa E1_a.

Escaso impacto debido al ruido por el alejamiento del trazado de los dos núcleos urbanos de la zona, Minglanilla y Villagordo del Cabriel.

Impacto severo sobre la fauna en la fase de construcción. Mayor afección de las alternativas C y C''' al cruzar el río Cabriel próximas a la sierra de Rubial y a las Hoces. Impacto de la alternativa E1_a, en esta fase, sobre un área de posible nidificación de halcón peregrino situada en las inmediaciones del Cerro del Castillo.

La vegetación más afectada por la obra está constituida por terreno forestal (matorral y pinar). Mayor superficie de vegetación eliminada en las alternativas C y C''' que en la alternativa E1_a.

Impacto producido sobre el espacio natural protegido de la Reserva Natural de las Hoces del Cabriel, al ser atravesado por las alternativas C y C'''. La alternativa E1_a no la cruza.

El estudio hace una valoración de los impactos y una elección de alternativas, considerando que la opción de menor impacto utilizando exclusivamente criterios ambientales es la alternativa E1_a, seguida de la alternativa C''' y, finalmente de la alternativa C.

El estudio propone una serie de medidas correctoras de los diversos impactos, siendo las más destacadas: El diseño de obras de drenaje transversal, el seguimiento arqueológico durante la fase de obras, la instalación de pasos de fauna, las plantaciones de ocultamiento o tratamiento pai-

sajístico de las zonas próximas a las estructuras previstas, la reposición de los caminos afectados, la revegetación y las hidrosiembras.

El estudio incluye también un capítulo sobre el programa de vigilancia ambiental, el documento de síntesis, un apéndice sobre estudios arqueológicos y un inventario de aves rupícolas.

Análisis de contenido

El estudio de impacto ambiental tiene todos los epígrafes con arreglo al Reglamento 1131/1988, de 30 de septiembre.

Con carácter general, el inventario ambiental está bien especificado tanto en el medio físico como en el medio socioeconómico afectados por la presencia de la nueva vía.

El estudio contiene una variada cartografía temática, aunque se echa en falta un plano hidrológico donde figuren las zonas carstificadas susceptibles de impactos a los acuíferos.

La valoración de impactos está realizada de forma aceptable, especialmente en lo referente a suelos, geomorfología, fauna y vegetación.

Los estudios no contemplan la localización de canteras y vertederos.

El capítulo de medidas correctoras incluye medidas generales, sin figurar ni su diseño ni su presupuesto.

El programa de vigilancia ambiental se limita a unas recomendaciones generales.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Alegantes:

Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca).

Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana.

Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana.

El resumen general de contenido ambiental de la información pública es el siguiente:

El Ayuntamiento de Minglanilla (Cuenca) solicita en su escrito se tenga en cuenta la red de distribución de aguas a Minglanilla, que puede ser afectada por las obras. Pide la pavimentación de dos caminos y de la antigua N-III, así como la reposición de todos los caminos que se corten como consecuencia de las obras. Finalmente, solicita para Minglanilla la construcción de un área de servicio.

La Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Generalidad Valenciana, a través del Servicio de Programación y Evaluación de Impacto Ambiental, adscrito a la Dirección General de Calidad Ambiental, informa favorablemente la alternativa E1_a, con las variaciones introducidas por ésta respecto a la alternativa E1. Respecto de las medidas correctoras a establecer en el proyecto de construcción, considera necesario se analice con detenimiento el plan de restauración de las obras.

La Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de la Generalidad Valenciana considera correcta en términos generales la alternativa E1_a recomendada en el estudio informativo, si bien apunta la conveniencia de que el proyecto constructivo trate de ajustar al máximo la rasante de la nueva vía al terreno circundante, para minimizar el impacto en el entorno.

4831

RESOLUCIÓN de 20 de enero de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía del Cantábrico CN-634. Tramo: Unquera-Llames (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 de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La antigua Dirección General de Política Ambiental, con fecha 13 de abril de 1993, formuló declaración de impacto ambiental sobre estudio

informativo del tramo Unquera-Llío de la autovía del Cantábrico. En la condición 5 de dicha declaración, se dice:

Condición 5, defensa del karst Lloio-La Franca. Aparado 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 silicea del piedemonte de la rasa litoral, con objeto de que su impacto sobre el medio físico, económico 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».

En cumplimiento de lo recogido en la citada condición 5, la Dirección general de Carreteras redactó un nuevo estudio informativo y un nuevo estudio de impacto ambiental, en los que se estudia la alternativa presentada en el anterior estudio, ahora denominada «Alternativa Norte», y otra nueva al sur de ésta. Esta nueva alternativa, denominada en los nuevos estudios «Alternativa Sur», discurre por la vertiente norte de las sierras de Jabunte y La Borbolla alejándose de la alternativa norte un máximo de 800 metros.

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 11 de julio de 1995, y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Asturias», de 10 de julio de 1995, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 11 de diciembre de 1995, la Dirección General de Carreteras remitió, a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, el expediente consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

En el anexo I incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Analizado el expediente remitido y considerando las alegaciones presentadas durante la información pública del estudio de impacto ambiental relativas a la consideración de una alternativa de trazado por el Valle Oscuro, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental requirió a la Dirección General de Carreteras información complementaria relativa a un posible trazado de autovía por dicho valle. El anexo IV incluye un resumen de esa información complementaria.

Concluido el trámite de información pública, con fecha 13 de diciembre de 1996, la Consejería de Fomento del Principado de Asturias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, una Resolución en la que se resuelve, de acuerdo con el informe del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección Regional de Medio Ambiente, la no conveniencia de adoptar la alternativa por el Valle Oscuro por los impactos ambientales críticos que produciría la misma. En la Resolución se indica que la alternativa sur es preferible ambientalmente a la alternativa norte. Un resumen del informe del Servicio de Impacto Ambiental de la Dirección Regional de Medio Ambiente del Principado de Asturias se acompaña como anexo V.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad 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 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 el estudio informativo de la autovía del Cantábrico CN-634, tramo: Unquera-Llanes (Asturias).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente se considera ambientalmente viable la alternativa sur siempre y cuando se asegure, conforme a la condición 2 de la presente declaración, el abastecimiento a las poblaciones. La ejecución de dicha alternativa deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. *Ajustes de trazado a considerar en la redacción del proyecto de trazado.*—El proyecto de trazado que desarrolle al alternativa sur deberá considerar los siguientes ajustes de trazado:

Desplazamiento de la traza al objeto de alejar al autovía de la Capilla de San Felipe (punto kilométrico 20,379).

Ajuste de la traza, entre el punto kilométrico 0,960 y el punto kilométrico 1,742, al objeto de disminuir la afección sobre la zona biótica de interés natural de la finca de Bustio.

2. *Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico.*—El proyecto desarrollará, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, las medidas de prevención y control encaminadas a evitar la turbidez de las aguas superficiales y vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes procedentes de la actividad de la obra.

Se redactará, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, un estudio específico que caracterice el comportamiento del sistema hidrogeológico de la sierra Plana de Puertas-Buelna-Pendueles-Vidiago, identifique los manantiales que se abastecen de dicho sistema y determinen las posibles afecciones derivadas de la ejecución del proyecto.

De los resultados del anterior estudio hidrogeológico se derivarán, en su caso, las correspondientes medidas dirigidas a asegurar el abastecimiento actual a las poblaciones.

3. *Protección de la fauna.*—Considerando los valores faunísticos presentes en el entorno de los acantilados de Santiuste y de la ría de Tina Mayor, el plan de obra del proyecto se redactará, previa consulta a la Dirección Regional de Montes y Medio Natural del Principado de Asturias, de forma que garantice la ausencia de voladuras durante el período de cría de la fauna protegida.

Siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, se elaborará un estudio faunístico específico, dirigido a delimitar la ubicación, características y funcionalidad de los pasos de fauna que deberá incorporar el proyecto.

4. *Localización de vertederos.*—Siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, el proyecto determinará la ubicación de los vertederos destinados a albergar los materiales sobrantes de la excavación no pudiendo establecerse los mismos en las siguientes áreas:

a) Puntos de interés geológico y geomorfológico, enumerados en el apartado 3.2.3 del estudio de impacto ambiental.

b) Zonas bióticas de interés singular, descritas en el apartado 3.3.3 del estudio de impacto ambiental.

c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos recogidos en el apartado 3.5.3 del estudio de impacto ambiental. Además, se considerarán las conclusiones de la prospección arqueológica a que se refiere la condición 6.

d) Aluviales de todos los ríos atravesados por el trazado.

Tampoco podrán establecerse en las anteriores áreas plantas de hormigonado y asfaltado, y parques de maquinaria.

El emplazamiento final de los vertederos se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento.

5. *Contaminación acústica.*—Se redactará un estudio acústico detallado que determinará la necesidad de adoptar medidas de protección acústica en el entorno de los núcleos de Bustio, Colombes, El Peral, Buelna, Vidiago, Las Puertas, San Roque del Acebal, La Galguera, Soberrón y Parrés. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB (A) leq, entre las veintitrés y las siete horas, y los 65 dB (A) leq, entre las siete y veintitrés horas, medidos a dos metros de las fachadas, y para cualquier altura, de las viviendas próximas a la vía.

El estudio acústico deberá concluir con la previsión de niveles de inmisión en el entorno de los citados núcleos.

En el caso de adoptarse medidas de protección acústica éstas deberán estar detalladas y valoradas, especificando, en cada caso, la disminución de inmisión acústica prevista. Las medidas de protección acústica quedarán instaladas previamente a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

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

6. *Protección del patrimonio arqueológico.*—Dado el importante potencial arqueológico de la zona por la que discurre el trazado de la autovía, y siguiendo las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, se elaborará, en coordinación con la Dirección Regional de Cultura del Principado de Asturias, una prospección arqueológica tanto documental y gráfica como sistemática sobre el terreno. La memoria final de dicha prospección podrá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada

protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

7. *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, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes, pasos sobre los ríos Cabra, Novales y Purón, entorno del monumento de Peña Tú, entorno de la capilla de San Felipe, salidas de los túneles de Santiuste y El Peral, zona próxima a la finca de Bustio, y entorno de la ría de Tina Mayor.

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.

8. *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 las condiciones de esta declaración.

En el programa se detallará el modo de 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 Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las actuaciones relativas a protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna, realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección acústica, 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 7.

b) Anualmente y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre la eficacia de las medidas dirigidas a asegurar el abastecimiento a las poblaciones, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros en los núcleos a que se refiere en la condición 5 y, en su caso, revisión de las medidas mitigadoras adoptadas.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto a que se refiere la condición 7.

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 Calidad y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

9. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación del proyecto de trazado, un informe sobre contenido y conclusiones del estudio hidrogeológico y medidas dirigidas a asegurar el abastecimiento, a que se refiere la condición 2.

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Ajustes de trazado finalmente adoptados, a que se refiere la condición 1.

Diseño de actuaciones relativas a la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 2.

Estudio faunístico y pasos de fauna, a que se refiere la condición 3.

Localización de vertederos conforme a las prescripciones y estudio específico, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico, diseño de las medidas de protección acústica y efectividad prevista, a que se refiere la condición 5.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 6.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 7.

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición 8.

10. *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 con memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa 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, 20 de enero de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto la recopilación y análisis de los datos necesarios para definir la mejor solución de trazado del tramo de la autovía del Cantábrico comprendido entre los núcleos de Unquera y Llanes.

El estudio informativo considera las siguientes alternativas:

Alternativa norte: Se corresponde con la alternativa seleccionada por el estudio informativo del tramo Unquera-Llío. Tiene su origen en la ría de Tina Mayor, la cual cruza en un punto cercano a la estructura actual. A partir de ese punto el trazado discurre próximo a la línea del FEVE, alejándose un máximo de 700 metros de la actual CN-634. Una vez cruzado el río Cabra, mediante una estructura aneja a la existente actualmente, el trazado se acopla al de la actual CN-634 hasta el cruce del río Novales. A partir del cruce de dicho río, la alternativa norte se aleja hacia el norte de la actual carretera, hasta un máximo de 500 metros, y discurre entre los núcleos de Vidiago y Las Puertas y la línea de costa. Salva el río Purón mediante una estructura situada 200 metros aguas abajo de punto de cruce de la actual carretera. Finalmente, el trazado se acerca a la actual carretera hasta alcanzar el núcleo de Parrés.

La alternativa norte tiene una longitud de 22,445 kilómetros y presenta cuatro enlaces en las proximidades de los núcleos de El Peral, Pendueles, Andrín y La Arquera.

Alternativa sur: Cruza la ría de Tina Mayor mediante la misma estructura que la prevista para la alternativa norte. Una vez cruzada la ría discurre próxima a la CN-634, al norte de ésta, hasta el núcleo de El Peral, donde se proyecta un túnel artificial de 350 metros de longitud entre el citado núcleo y el cementerio. A partir de ese punto, el trazado se aparta de la carretera actual hacia el sur para salvar el cruce del río Cabra, mediante un viaducto situado 650 metros aguas arriba del punto de cruce actual. Inmediatamente a la salida del viaducto se proyecta un túnel de 530 metros de longitud (túnel de Santiuste) para aproximarse a la actual carretera y discurrir inmediatamente al sur de la misma hasta el cruce del río Novales. Una vez cruzado el río Novales la alternativa sur continúa próxima a la carretera actual hasta el cruce del río Purón, el cual se realiza mediante un viaducto situado 400 metros aguas arriba del punto de cruce actual. A partir de ese punto el trazado se aleja hacia el sur de la actual carretera, hasta un máximo de 800 metros, para volver a unirse a la misma al norte del núcleo de Parrés.

La alternativa sur tiene una longitud de 22,900 kilómetros y presenta dos enlaces en las proximidades de los núcleos de La Franca y Parrés.

El estudio informativo concluye que:

Las características geométricas de ambas alternativas son similares y por tanto no se considera un factor de elección fundamental.

Aunque el coste de construcción de la alternativa sur es un 12,3 por 100 mayor que la alternativa norte, no se considera un factor relevante, ya que el estudio de la citada alternativa sur, a nivel de proyecto de trazado, podría modificar a la baja su coste de construcción.

Las condiciones medioambientales constituyen por sí mismas el factor más importante en la elección de la solución final, y dado que la alternativa sur producirá un impacto ambiental de menor importancia y una mayor aceptación social, se considera como opción más favorable dicha alternativa sur.

ANEXO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se insertan las alternativas estudiadas atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología, geomorfología, edafología, hidrología, hidrogeología, vegetación, fauna, paisaje, zonas bióticas de interés singular, patrimonio histórico-arqueológico, contexto socioterritorial, sistema demográfico y sistema económico.

De la información del inventario de la situación preoperacional se deducen como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Geológica y geomorfológicamente la zona de estudio se caracteriza por presentar una morfología abrupta, siendo la región más cercana a la costa, donde se sitúa la actual CN-634, la que presenta un relieve más suave aunque con múltiples colinas, depresiones y valles. Hacia el sur el relieve se hace más acusado, dado que asciende hasta formar las sierras cuarcíticas de Jabunte y La Borbolla. En varios puntos de la región se observan las planicies generadas por la erosión marina anterior (rasas marinas). Las citadas sierras tienen una orientación este-oeste y están cortadas por varios ríos y arroyos, de dirección norte-sur, que vierten al Cantábrico. En la zona occidental de la región estudiada, la morfología se suaviza al atravesar materiales carbonatados mesozoicos, aunque se presentan relieves abruptos en los valles donde los ríos cortan estos materiales. El estudio identifica determinados puntos de interés geológico y geomorfológico.

Las cuencas presentes en la zona de estudio corresponden a las de los ríos Carrocedo, Purón, Novales, Cabra y Deva, todas ellas dependientes de la Confederación Hidrográfica del Norte.

Climatológicamente la zona pertenece al piso colina del dominio euro-siberiano, y presenta una gran diversidad climática debido a la existencia de unos gradientes termopluviométricos muy marcados como consecuencia del efecto barrera ocasionado por las estribaciones septentrionales de la cordillera Cantábrica.

Las principales series de vegetación presentes en la zona de estudio son: Serie colino-montana orocantabroatlántica mesofítica del fresno, serie colino-submontana de la encina; serie colino-montana oligotrofa del carbayo, y serie edafohigrófila colina, orocantábrica, galaico asturiana y cantabro-cuscalduna del aliso. La intensa actividad humana ha generado que la vegetación, aun correspondiendo potencialmente en la mayoría de la superficie a un bosque mixto de robles y fresnos, esté representada actualmente por amplias superficies de prados y pastos naturales, alternando con repoblaciones de eucaliptos y pinos. No obstante todavía es posible reconocer reducidos enclaves en los que persisten robledales (proximidades de los ríos y finca cercana a Bustio), encinares (sur del núcleo de la Franca, cantiles del margen derecho del río Cabra, finca de la Ermita de Vidiago, y karst situado entre Andrín y el río Purón), avellanares (zona central del karst de Andrín) y alisedas (ríos Cabra, Novales y principalmente, río Purón).

Faunísticamente el área de estudio no alberga relevantes valores, destacando únicamente los acantilados de Santiuste donde anidan ejemplares de cernícalo, halcón peregrino, cormorán moñudo y roquero solitario.

Se identifican como zonas bióticas de interés singular las siguientes áreas: Alisedas del río Purón, zona kárstica de Andrín, zona costera entre la desembocadura del río Cabra y Andrín, finca próxima a Bustio y Ría de Tina Mayor.

El conjunto paisajístico es predominantemente rural, con importantes elementos seminaturales, todos de alto valor, en su consideración unitaria y de conjunto, si bien los elementos más valiosos se emplazan en los valles fluviales.

Presencia en el área de estudio de abundantes yacimientos arqueológicos pertenecientes al círculo cultural asturiense-cantábrico. También están presentes en la zona restos pertenecientes a la cultura megalítica y a uno de los primeros pueblos asentados en la zona, los cántabros. El estudio aporta un inventario de yacimientos arqueológicos y elementos singulares monumentales.

El sector económico predominante es el sector primario, siendo las parcelas explotadas agrícola y ganadería de pequeño tamaño.

El estudio identifica y valora los impactos previstos para cada alternativa sobre cada elemento del medio para la fase de construcción y para la fase de explotación de la autovía. De la comparación entre la alternativa norte y la alternativa sur se desprenden las siguientes conclusiones:

La alternativa sur presenta un grado de complejidad y singularidad geológica menor ya que, al discurrir en gran parte de su trazado por el piedemonte de la sierra Plana de La Borbolla, se asienta sobre litologías cuaternarias de escasa competencia. Por el contrario, la alternativa norte discurre entre el punto kilométrico 2,250 y el punto kilométrico 15,350 (prácticamente entre el nudo de Andrín hasta antes del cruce del río Cabra) sobre formaciones calizas en las que son muy abundantes las huellas de disolución de carbonatados, las dolinas y las cubetas de descalcificación y, además, afecta directamente a los siguientes puntos de interés geológico: Anticlinal de La Arquera, depósitos de rasas marinas a la altura de Piñeres, depósitos mareales de marismas y depósitos de la ría de La Franca y de Tina Mayor.

La alternativa sur precisa de una menor longitud de obras de fábrica.

En el trazado de la alternativa sur dominan los bosques de eucaliptos; no obstante, afecta de un modo muy marginal al encinar situado en las proximidades de La Franca. La alternativa norte discurre, en la mayor parte de su recorrido, sobre formaciones de pastos naturales, pastizales de diente y cultivos forrajeros; además, afecta en su recorrido a los encinares reliquias de La Arquera, Buelna y Pendueles.

Ninguna de las dos alternativas presenta impactos significativos sobre la fauna. No obstante, la alternativa norte se acerca más a acantilados costeros donde anidan especies de aves de interés.

Respecto a las áreas bióticas de interés singular, ambas alternativas atraviesan las áreas de la ría de Tina Mayor y de las alisedas del río Purón. Al alternativa norte transita 750 metros por el límite de la zona kárstica de Andrín. La alternativa sur afecta al límite norte de la finca próxima a Bustio a lo largo de 650 metros.

El trazado de la alternativa sur afecta menos a los elementos perceptuales del paisaje, ya que discurre más próximo a la infraestructura existente y además, al discurrir sobre el piedemonte de la sierra Plana de La Borbolla, su incidencia sobre las morfologías específicamente costeras es menor.

La alternativa norte afecta directamente a los yacimientos arqueológicos de Cobacha del río Purón, Cueva de Cordoveganes, Cueva del Bufón de Vidiago y Cueva de Caraba. La alternativa sur discurre próxima a diversos yacimientos arqueológicos pero, según prospección extensiva realizada en una franja de 200 metros, no afecta directamente a ninguno.

La afección sónica en poblaciones y viviendas aisladas es mayor en la alternativa norte, puesto que atraviesa la franja litoral donde se concentra la mayor parte de la población.

El estudio de impacto ambiental selecciona como alternativa de menor impacto la alternativa sur. Los impactos significativos característicos de la alternativa elegida son los derivados de la afección a elementos singulares del paisaje y la afección acústica, durante la fase de construcción, a la fauna presente entre la ría de Tina Mayor y la salida del túnel de Santiuste.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados tanto en la alternativa norte como en la alternativa sur. Las medidas propuestas para la alternativa sur son:

Medidas preventivas de carácter general durante la fase de construcción.

Pantallas de protección visual entre el túnel de Santiuste y el viaducto sobre el río Cabra.

Medidas de tratamiento paisajístico y revegetación de taludes, enlances y medianas.

Medidas preventivas sobre el patrimonio arqueológico e histórico.

Instalación de pantallas acústicas en las inmediaciones de los núcleos de Bustio, Colombres, El Peral, Buelna, Vidiago y Soberrón. La longitud total de pantallas propuesta es de 2.980 metros.

El estudio de impacto ambiental excluye como posibles ubicaciones de vertederos las siguientes áreas:

Puntos de interés geológico y geomorfológico, enumerados en el apartado 3.2.3 del estudio.

Zonas bióticas de interés singular, descritas en el apartado 3.3.3 del estudio.

En general, los aluviales de todos los ríos atravesados por el trazado.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental se ajusta en su estructura a lo requerido en el Real Decreto 1131/1988.

El estudio de impacto ambiental debería haber considerado la alternativa del Valle Oscuro u, al menos, haber expuesto los argumentos técnicos, económicos y ambientales que han hecho aconsejable no considerar dicha alternativa en el proceso de toma de decisión.

La identificación de impactos es incompleta al no incorporar el estudio de la posible afección sobre el sistema hidrogeológico. Esta omisión es de máxima importancia al alimentar dicho sistema a varios manantiales que abastecen, al menos, a los núcleos de Buelna, Pendueles, Vidiago y Puertas.

Considerando el valor paisajístico del corredor alterado, hubiera sido conveniente la elaboración de fotomontajes en los que se ilustrara cómo se pretende que sea el estado final de la obra.

Respecto a la afección sobre el patrimonio cultural, la prospección extensiva realizada parece indicar la ausencia de afecciones significativas sobre la parte conocida de dicho patrimonio. No obstante, el estudio no propone medidas específicas a aplicar en el entorno del Monumento de Peña Tú, dirigidas a ocultar la infraestructura desde el emplazamiento del monumento.

El anejo de afección acústica presenta la franja en que se prevén unos niveles máximos superiores a los recomendados sin dar sus valores. Los planos que representan esa franja de afección no incluyen ninguna referencia relativa a la calificación del entorno afectado acústicamente en los correspondientes PGOU's ni a la población afectada. No obstante el estudio propone 2.980 metros de barreras acústicas en la alternativa sur y 5.078 metros en la alternativa norte, sin concretar la tipología de las mismas ni la eficacia prevista, que, como es conocido, tiene una eficacia nula si los niveles superiores a los recomendados son suficientemente altos.

A la vista del resultado de la información pública, el estudio debería haber incluido un análisis del grado de aceptación social de cada alternativa.

El estudio recomienda, de forma genérica, la instalación de pasos de animales en la autovía sin definir la funcionalidad pretendida, ubicación y características de los mismos. En este aspecto vuelve a ser total la indefinición de las medidas que se pretenden aplicar y por tanto de difícil previsión la eficacia de las mismas.

El programa de vigilancia ambiental se limita a definir los objetivos generales del mismo.

ANEXO III**Información pública del estudio de impacto ambiental***Relación de alegantes*

- Consejería de Infraestructuras y Vivienda del Principado de Asturias.
- Ayuntamiento de Llanes.
- Izquierda Unida de Asturias.
- Grupo Mixto del Ayuntamiento de Llanes.
- Grupo Independiente de Ribadeva.
- Junta local del Partido Popular de Llanes.
- Coordinadora Ecoloxista d'Asturies.
- Asociación para el Desarrollo de Ribadeva (ADERIBA).
- Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano.
- Vecinos de San Roque del Acebal.
- Vecinos de Puertas, Riego, Vidiago y otros núcleos.
- Vecinos de Andrín.
- Vecinos de los barrios de Pie de la Sierra, Santa Eulalia de Carranzo, Tresgandas y La Borbolla, todos ellos barrios del Valle Oscuro.
- Vecinos de La Galguera.
- Agrupación de Vecinos y Amigos de Llanes (AVALL).
- Vecinos de Llanes y Ribadeva.
- Vecinos de Pendueles.
- Vecinos de Soberrón.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Consejería de Infraestructuras y Vivienda informa favorablemente la alternativa sur propuesta en el estudio informativo y en el estudio de impacto ambiental.

El Ayuntamiento de Llanes propone como alternativa menos lesiva y, por tanto, más respetuosa con el entorno la siguiente:

Alternativa sur desde Unquera hasta Pendueles (punto kilométrico 201,5 de la actual N-634).

Desde Pendueles hasta cruzar el río Purón (punto kilométrico 286,5 de la actual N-634), la alternativa norte.

Desde el río Purón hasta pasar el nudo de Andrín (punto kilométrico 300 de la actual N-634), la alternativa norte desplazada hacia el norte.

Desde el nudo de Andrín hasta La Arguera propone la alternativa norte.

Izquierda Unida de Asturias considera inaceptable los dos trazados propuestos por las siguientes razones:

La alternativa norte fue desestimada en la declaración de impacto ambiental de 13 de abril de 1993. Considera que las modificaciones puntuales en Andrín y Buelna no la habilitan globalmente como alternativa.

La alternativa sur adolece de graves deficiencias en el orden ambiental y social, destacando el impacto sobre los núcleos de Parrés, La Galguera y Soberrón, el entorno del Ídolo de Peña Tú, los núcleos de Puertas, Vidiago, Pendueles y Buelna, sin que se prevean medidas de atenuación del impacto acústico, del impacto provocado sobre acuíferos y manantiales, y del impacto visual.

Propone como solución alternativa la siguiente:

La Arguera-río Purón: Alternativa norte.

Río Purón-río Cabra: Trazado por la ladera sur de la sierra de La Borbolla por el Valle Oscuro.

Río Cabra-Unquera: Alternativa sur alejándose de la ensenada de la Franca hacia el interior.

El Grupo Mixto del Ayuntamiento de Llanes indica la incorrecta ubicación en el estudio de impacto ambiental del Ídolo de Peña Tú. Indica que la alternativa sur afecta muy gravemente a nueve núcleos de población, no considerándose la construcción de barreras acústicas y visuales. Manifiesta su apoyo a los vecinos de San Roque del Acebal.

El Grupo Independiente de Ribadeva alega que la alternativa norte no corrige efectos negativos adversos descritos en la declaración de impacto ambiental de 13 de abril de 1993.

Señala, como afecciones generadas por la alternativa sur, la partición de todos los pueblos entre Unquera y Llanes a excepción de Pendueles; la existencia en las áreas por donde discurre ese trazado de elementos del patrimonio arquitectónico; la incomunicación del núcleo de San Roque del Acebal, respecto a los pastos de la Sierra Plana; el impacto acústico, que precisaría para su corrección de una pantalla acústica de 3 kilómetros; la afección sobre manantiales y acuíferos que abastecen a determinados núcleos.

Señala que ambas alternativas discurren por el futuro paisaje protegido de la costa oriental afectando la alternativa norte los siguientes monumentos naturales: Bufones de Arenillas, Bufones de Santiuste, Complejo de Cobjera y desembocadura del río Purón.

Destaca el potencial turístico del Concejo de Llanes fundamentado en sus altísimos valores naturales y relaciona elementos arquitectónicos y yacimientos arqueológicos presentes en el territorio por el que discurren ambas alternativas y recogidos en el catálogo de las normas subsidiarias municipales. Propone como alternativa la siguiente:

La Arguera-río Purón: Alternativa norte.

Río Purón-río Cabra: Nuevo trazado por el Valle Oscuro.

Río Cabra-Unquera: Alternativa sur desplazando su trazado hacia la sierra en el cruce de la marisma de la ría de Tina Mayor con objeto de no afectar a las alisedas pantanosas únicas en Asturias.

La Junta local del Partido Popular de Llanes, considera la alternativa sur absolutamente inviable en base a: Los grandes desmontes que comporta; la afección sobre el conjunto hidrogeológico que abastece a poblaciones; la desaparición de la reserva boscosa del Soberrón que constituye una de las mejores muestras de bosque litoral; la afección sobre la faunal especialmente jabalíes y cérvidos; la modificación sustancial del paisaje; el peligro de heladas, inundaciones y desprendimientos de rocas; la afección a pueblos limitando su expansión hacia la sierra; el notable aumento de la contaminación acústica; es aproximadamente 3.000.000.000 de pesetas más cara que la alternativa norte; sólo presenta dos nudos; y por último, se pondría en peligro el Ídolo de Peña Tú y la Capilla de San Felipe.

Considera la alternativa norte como menos mala al no precisar de grandes desmontes; salvar los ríos Purón y Novales con simples puentes; discurrir lo suficientemente alejada de la costa; no afectar al pueblo de Andrín ni a su futura expansión y aprovechar el nudo de la Arguera. Finalmente propone una modificación de trazado en esa alternativa norte, con objeto de evitar la división del pueblo de San Roque del Acebal, consistente en desviar el trazado en el cruce de Andrín para, discuriendo centrado y casi en línea recta entre la Torre de Andrín y La Asomada, se incorpore de nuevo a la alternativa norte en el lugar conocido como Vega del Vivero del río Purón.

La Coordinadora Ecoloxista d'Asturies rechaza la alternativa norte y la alternativa sur por diversas razones ya expuestas en otras alegaciones. Propone la búsqueda de soluciones alternativas más al sur donde el territorio se encuentra menos poblado.

La Asociación para el Desarrollo de Ribadeva (ADERIBA) presenta una alegación en los mismos términos que el Grupo Independiente de Ribadeva.

La Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano, expone que ni las intensidades de tráfico, ni el ahorro de tiempo en recorrer el tramo justifican la construcción de la autovía.

Advierte sobre el incumplimiento de la declaración de impacto ambiental, de 13 de abril de 1993, al no haberse considerado un verdadero corredor meridional con sus diversas alternativas. Indica que la declaración ordena estudiar una nueva solución más meridional que discurra por la zona detrítica silíceo del piedemonte de la rasa litoral y que, según diversos estudios geomorfológicos, este nivel comienza tras el último de los escalones de arrasamiento de la sierra Plana de la Borbolla, por tanto sólo un trazado por esta zona lograría el objetivo de dicha declaración. Indica que lejos de estudiarse un verdadero corredor meridional con sus alternativas se presenta un único trazado, que califica como falsa alternativa sur, y un segundo trazado al que califica como ilegal, ya que fue desechado ambientalmente en la referida declaración. La alegación considera que la falta de alternativas incumple el Real Decreto 1131/1988, la Orden de Estudio de la Dirección General de Carreteras y la declaración de impacto ambiental.

Respecto al propio estudio de impacto ambiental la alegación expone que no se analizan las consecuencias que tendría la autovía sobre la población humana y las relaciones sociales de la zona afectada, ni se analiza el grado de aceptación social y las implicaciones económicas que generaría la actividad; no se hace alusión a las graves afecciones sobre manantiales y acuíferos; en cuanto al análisis del paisaje existe una evidente discrepancia entre las premisas y las conclusiones al calificar los valores paisajísticos como altos y muy altos y concluir que los efectos sobre el mismo quedan fuertemente mitigados por su proximidad a la actual CN-634. Sobre este último aspecto la alegación advierte que el estudio entra dentro del artículo 28.2.a) del Real Decreto 1131/1988, en lo relativo a ocultación, falseamiento o manipulación maliciosa de datos.

Respecto al paisaje, continúa la alegación, se significa la falta de un fotomontaje que recree la afección sobre el medio perceptual.

Indica que la cartografía empleada es deficiente ya que sitúa de manera incorrecta el monumento nacional de Peña Tú y data incorrectamente la edad del mismo. Igualmente advierte sobre la mención en el estudio de hasta 56 tumbas megalíticas en la sierra Plana de Vidiago que no se encuentran localizadas en el mapa de recursos arqueológicos y culturales.

La alegación indica que la autovía, lejos de activar el potencial turístico del oriente asturiano, constituirá una gravísima agresión al mismo al incidir sobre los valores ambientales demandados por el turismo.

La alegación concluye solicitando el estudio de trazados alternativos al sur de los diversos sectores de arrasamiento litoral que culminan en las sierras planas por encima de los 200 metros (por ejemplo por el Valle Oscuro) y la consideración seria de la alternativa cero.

Vecinos de San Roque del Acebal exponen que la alternativa norte generaría la desaparición del barrio denominado Corral de Encima y afectaría seriamente a los barrios de El Cueto, Escareto, La Asomada, La Concha y Cañamal. Solicitan que se deseché la alternativa norte debido a los graves perjuicios sociales, económicos y ambientales.

Otros vecinos de San Roque del Acebal alegan que cualquiera de las dos soluciones estudiadas afectaría a San Roque del Acebal. La alternativa norte afectaría a determinados barrios y la alternativa sur afectaría igualmente a otros barrios y dejaría el cementerio al otro lado de la autovía. Señalan las infraestructuras que afectan actualmente a San Roque del Acebal e indican que la autovía supondría la desintegración definitiva de este núcleo. Exponen el impacto acústico generado por ambas alternativas, la existencia de varios manantiales aprovechados para abastecimiento que se ven afectados por la alternativa sur, la afección de la alternativa sur sobre la única zona en estado natural de que disponen los habitantes de los pueblos afectados y la incomunicación generada por la alternativa sur, respecto a la rasa denominada Cuesta de Purón, que dificultaría o impediría su aprovechamiento ganadero.

Solicitan que se adopte el trazado aprobado por la resolución del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente por la que se aprobó el expediente de información pública y definitivamente el estudio informativo del tramo Unquera-Llovio, esto es, la variante G de aquel estudio informativo desplazada hacia el norte para ajustarse al planeamiento urbanístico de Llanes.

Vecinos de Puertas, Riego, Vidiago y otros núcleos consideran superior el impacto acústico generado por la alternativa sur. Indican que la consideración, por parte del estudio de impacto ambiental, de la afección sobre los manantiales de abastecimiento habría invalidado la alternativa sur ya que las soluciones a este grave problema serían técnicamente complicadísimas, económicamente muy costosas y medioambientalmente inaceptables, debido a que el agua dulce más próxima en cantidad suficiente se encuentra en el nacimiento del río Purón.

Consideran que el estudio no incluye las necesarias pantallas visuales y acústicas.

Indican que la declaración de impacto ambiental de 13 de abril de 1993, en el punto 5.b) consideraba el hecho de que el corredor seleccionado discurría por una plataforma kárstica en donde se concentra la población para desaconsejar ambientalmente su elección y que ahora la solución sur no puede considerarse una alternativa ya que discurre directamente sobre los núcleos de población.

Señalan la presencia del Ídolo de Peña Tú y de 40 enterramientos tipo necrópolis tumular distribuidos por la sierra Plana.

La alegación concluye con una manifestación de profundo rechazo a la alternativa sur y la recomendación de una serie de medidas a incluir en la alternativa norte relativas a permeabilidad de la infraestructura y pantallas acústicas y visuales.

Los vecinos de Andrín señalan que ninguno de los trazados propuestos afectan al núcleo de Andrín pero sí a su término. Exponen su rechazo en el caso de que la autovía fuese proyectada próxima al núcleo rural de Andrín por entender que perjudicaría al estuario del río Purón, a la masa arbórea de encinas que se extiende de este a oeste, en esa latitud, a varios acuíferos, a la torre medieval, al paisaje y generaría ruido.

Los vecinos de varios barrios del Valle Oscuro rechazan cualquier tipo de estudio que considere el paso de la autovía por el Valle Oscuro, en base a: Estado inalterado del valle, riqueza de fauna, riqueza de especies de arbolado, inconvenientes de comunicación con las tierras de labor de la sierra Plana, impacto visual y acústico e impacto en el valle del río y río Purón. En solidaridad con los pueblos de la marina costera creen que debe llevarse a cabo la alternativa norte.

Los vecinos de La Galguera exponen su disconformidad con la alternativa sur por diversos motivos ambientales ya descritos en otras alegaciones.

La Agrupación de Vecinos y Amigos de Llanes (AVALL), y vecinos de Llanes y Ribadeva presentan alegaciones en los mismos términos que el Grupo Independiente de Ribadeva.

Vecinos de Pendueles alegan que la alternativa norte implica la conversión de la carretera local que atraviesa ese núcleo en vía de servicio. Advierten sobre el aumento de accidentes de tráfico, las dificultades de movimiento para el ganado y el aumento de ruido dentro de la población. Proponen la ejecución de la alternativa sur con un acceso directo lo más próximo al núcleo de Pendueles.

Vecinos de Soberrón expresan su oposición a la alternativa sur por razones ya recogidas en otras alegaciones.

ANEXO IV

Resumen de la información complementaria presentada por la Dirección General de Carreteras

La solución de trazado por el Valle Oscuro se tanteó en su día observando que no existía posibilidad de encajar la rasante con respecto a las exigencias recogidas en la norma de trazado 3.1 I.C. para autopistas, al no poder combinar la planta con el alzado o longitudinal resultante. El desarrollar una alternativa por el Valle Oscuro significaría la ejecución de desmontes y terraplenes que alcanzarían los 30 metros de altura sobre el eje de la rasante por lo que la ocupación, con el ancho de plataforma de autovía, superaría los 100 metros. La información complementaria incluye planos relativos a la alternativa tanteada.

ANEXO V

Resumen del informe de la Dirección Regional de Medio Ambiente

Las alternativas planteadas por el estudio de impacto ambiental para el tramo de la autovía del Cantábrico, entre Unquera y Llanes, son las denominadas norte y sur, ambas al norte de la sierra Plana de la Borbolla. Como consecuencia de la información pública del estudio de impacto ambiental ha surgido una alternativa, denominada Valle Oscuro, que se desarrolla en la vertiente sur de la citada sierra.

Los usos del territorio en la zona afectada por la alternativa Valle Oscuro son de carácter residencial dominando en ellos las explotaciones

agropecuarias de carácter familiar. Las laderas sur por las que debería encajarse esta alternativa tienen fuertes pendientes y vocación forestal confiriendo al paisaje un singular valor y transmitiendo al entorno una imagen de calidad medioambiental. Fruto de esta calidad ambiental es la demanda creciente de turismo rural en el Valle Oscuro.

La implantación de una autovía en dicho valle, con desmontes y terraplenes que pueden alcanzar 30 metros sobre el eje de la rasante, generaría impactos críticos sobre el paisaje aun adoptando medidas correctoras.

Desde el punto de vista de flora y fauna, las zonas afectadas por la citada alternativa se enmarcan dentro de áreas de matorral y praderías en los valles y pequeñas expresiones de Carbayeras así como plantaciones arbóreas de repoblación. Al mismo tiempo, en este borde norte de la sierra del Suevo se identifican especies vegetales muy diversas que contribuyen a elevar su calidad paisajística.

Por contra, las alternativas que transcurren al norte de la sierra Plana de La Borbolla, las denominadas alternativas norte y sur, diferenciables por su mayor o menor ocupación de la rasa costera, inciden en un territorio objeto de aprovechamiento humano con mayor poblamiento y receptor de numerosas infraestructuras en la actualidad. Este territorio presenta unos niveles de vegetación más destacables y singulares en zonas próximas a la costa, destacando la presencia de encinares y robledales, así como alisedas de alto valor en las vegas fluviales. Al mismo tiempo el borde de acantilado alberga algunas de las especies de la fauna vertebrada catalogada en el Principado de Asturias como amenazada, tal es el caso del cormorán moñudo y del paíño.

Dentro de la rasa, la zona más próxima a la costa mantiene unos usos agropecuarios que han configurado un paisaje con grandes extensiones de prados y un carácter aún natural a pesar de la presión creciente.

En consecuencia, se considera que:

La alternativa Valle Oscuro debe desestimarse por los impactos críticos que generaría.

La alternativa sur es la alternativa que menores costes ambientales produciría al evitar la afección a las zonas anteriormente descritas por su trazado en la ladera norte de la sierra Plana de La Borbolla.

Desde la óptica ambiental, con la adopción de la alternativa sur se cumpliría un objetivo de interés para el Principado como es la menor afección posible a dos futuros espacios protegidos en la zona. Uno, el paisaje protegido de la sierra del Cuera y otro, el paisaje protegido de la Costa Oriental, ambos recogidos en el Decreto 38/1994, por el que se aprueban el plan de ordenación de los recursos naturales de Asturias y sobre los que existe una protección preventiva.

BANCO DE ESPAÑA

4832

RESOLUCIÓN de 4 de marzo de 1997, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 4 de marzo de 1997, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	144,623	144,913
1 ECU	164,552	164,882
1 marco alemán	84,644	84,814
1 franco francés	25,091	25,141
1 libra esterlina	233,812	234,280
100 liras italianas	8,491	8,507
100 francos belgas y luxemburgueses	410,278	411,100
1 florín holandés	75,262	75,412
1 corona danesa	22,192	22,236
1 libra irlandesa	226,567	227,021
100 escudos portugueses	84,304	84,472
100 dracmas griegas	54,000	54,108
1 dólar canadiense	105,587	105,799
1 franco suizo	97,527	97,723
100 yenes japoneses	118,709	118,947
1 corona sueca	18,968	19,006
1 corona noruega	20,836	20,878
1 marco finlandés	28,363	28,419
1 chelín austriaco	12,027	12,051
1 dólar australiano	114,166	114,394
1 dólar neozelandés	101,887	102,091

Madrid, 4 de marzo de 1997.—El Director general, Luis María Linde de Castro.