

de la N-401 en Ciudad Real, coincidente con la alternativa 3-4 del estudio informativo EI-4-CR-19.

Asimismo, en dicho escrito se plantean como nuevas previsiones del Plan General (aún no aprobado por el Ayuntamiento), las siguientes cuestiones:

Avance de modificación del Plan General para reclasificación como suelo urbano y urbanizable del Área de suelo rústico diseminado de La Atalaya.

Declaración de Interés Regional para el Parque Temático denominado «Reino de Don Quijote», del que se adjunta copia del plano de Clasificación de suelo E 1/10.000.

2. Información cartográfica relativa al patrimonio arqueológico en el entorno de las alternativas consideradas: Se adjunta escrito de la Consejería de Cultura de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha de 23 de febrero de 2001, donde se envía la documentación que figura en sus inventarios hasta la fecha.

3. Delimitación cartográfica de ZEPAS, áreas propuestas como LICs y Área de Importancia para las Aves, así como información sobre los valores naturales que han motivado su designación. Delimitación cartográfica de hábitats prioritarios de acuerdo con la Directiva 92/43/CE en el entorno de las alternativas consideradas: En contestación a los aspectos citados se adjunta copia de escrito de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de fecha 20 de marzo de 2001, remitiendo información sobre la existencia de lugares incluidos en la red NATURA 2000, que pudieran verse afectadas por el proyecto de la variante noreste de Ciudad Real y copia de los correspondientes planos a escala 1/200.000 de propuesta de LICs y ZEPAs existentes en el entorno de Ciudad Real.

4. Zonas faunísticas disponibles en la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en el entorno de las alternativas consideradas, especialmente referidas a especies acuáticas y esteparias: En los puntos 2 y 3 del referido escrito de la Dirección General del Medio Natural se dice lo siguiente:

«2.º Esta Dirección General no dispone de información concreta sobre las poblaciones de aves esteparias del área inmediata a Ciudad Real por el sector nordeste, información que habría que recabar en campo. Si dispone de información sobre la avifauna esteparia de la ZEPA del Campo de Calatrava, situada al sur de Ciudad Real, que podemos facilitar a esa Demarcación de Carreteras si fuera de su interés.

3.º El Embalse de Vicario está declarado Refugio de Fauna, por lo que son de aplicación las disposiciones del capítulo II del título III de la Ley 9/1999 para las Zonas Sensibles. La justificación de la declaración como Refugio de Fauna es la conservación de la comunidad de aves acuáticas.»

5. Relación e interferencia de esta variante con otras carreteras previstas como la Autopista Toledo-Ciudad Real y la Autovía Ciudad Real-Atalaya del Cañavate:

Indica que en la actualidad se está redactando el estudio informativo EI-1-E-139, autopista de peaje Toledo-Ciudad Real N-IV, en la que se contempla el aprovechamiento del corredor propuesto en el estudio informativo EI-4-CR-19 para las alternativas 3 y 4.

Asimismo señala que la variante noreste de Ciudad Real (alternativas 3 y 4) conectará con el enlace sobre la N-430 al este de Ciudad Real previsto en el proyecto de construcción: 12-CR-3160. Autovía de Ciudad Real (N-430) a Atalaya del Cañavate (A-31). Tramo: Enlace de Miguelturra-Daimiel (Este).

6. Alternativa propuesta:

La Demarcación considera las alternativas 3 y 4 como las más adecuadas desde el punto de vista de la mejora de la Red de Carreteras, del planeamiento urbano existente y de la previsión de la autopista de peaje. Finalmente indica que deberá ser en el proyecto de construcción donde, una vez conocidos con mayor detalle los condicionantes existentes, se adopte entre las alternativas 3 y 4 la solución más conveniente.

10457 *RESOLUCIÓN de 17 de mayo de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto del «Nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares», de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y

su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió, con fecha 13 de julio de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo del proyecto del «Nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 24 de febrero de 1999, y en los siguientes boletines autonómicos y provinciales: «Boletín Oficial del Principado de Asturias» de 26 de febrero de 1999; «Boletín Oficial de Castilla y León» de 25 de febrero de 1999, y «Boletín Oficial de la Provincia de León» de 1 de marzo de 1999.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de marzo de 2000, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Analizado el expediente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó, con fecha 9 de octubre de 2000, a la Dirección General de Ferrocarriles una mayor definición en la ubicación y el análisis ambiental de los vertederos, caminos de acceso a obra y rampas y pozos de acceso a los túneles de base propuestos en el estudio informativo, así como el estudio de las repercusiones del proyecto sobre las poblaciones de Oso Pardo y Urogallo existentes en la zona. Asimismo, se solicitó un informe en el que se valoraran las afecciones sobre los Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) denominados «Montaña central de León» (ES4130050) y «Peña Ubiña» (ES1200011), afectados por las alternativas propuestas. También se requirió el estudio de una nueva alternativa que teniendo como base la alternativa propuesta por el promotor evitara las afecciones ambientales que ésta produciría sobre el valle del Huerna.

Como respuesta a la citada solicitud, la Dirección General de Ferrocarriles remitió, con fecha 28 de noviembre de 2000, un documento denominado «Vertederos. Información complementaria». Asimismo, con fecha 30 de enero de 2001, se remitió el llamado «Informe de viabilidad de un trazado por el margen derecha del Huerna» y un informe sobre propuestas de medidas compensatorias a aplicar en los LICs de la «Montaña central de León» y de «Peña Ubiña», con el título «Informe de propuesta de medidas compensatorias».

Con fecha 5 de marzo de 2001, se realizó consulta a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, a la Fundación Oso Pardo y a la Universidad de Oviedo, para obtener más información acerca de las repercusiones de las alternativas planteadas en el estudio informativo sobre dos de las especies animales más emblemáticas de la zona por la que discurre el proyecto: El Oso Pardo y el Urogallo. Asimismo se pretendía conocer las posibles interferencias que el proyecto pudiera tener sobre los planes de protección de estas especies.

Analizada la información aportada en el documento «Vertederos. Información complementaria» y completada la misma con visitas sobre el terre-

no, se constató la improcedencia y falta de definición de alguno de los vertederos propuestos, así como de las rampas y pozos de acceso a los túneles de base. Por ello, con fecha 9 de abril de 2001 se solicitó a la Dirección General de Ferrocarriles una nueva propuesta de vertederos y una mayor definición de las rampas y pozos de acceso a los túneles. La anterior solicitud tuvo respuesta de la Dirección General de Ferrocarriles el 28 de noviembre de 2001, fecha en la que remitió un nuevo documento titulado «Informe de vertederos. Ampliación».

El 4 de octubre de 2001 se solicitó informe a la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental y el 5 de noviembre de 2001 a la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas, de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias, sobre la afección del proyecto al LIC de «Peña Ubiña» y las interferencias que la propuesta pudiera tener sobre el Plan de Recuperación del Oso Pardo en Asturias. La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León fue consultada el 4 de octubre de 2001 sobre la afección del proyecto al LIC de la «Montaña central de León».

Un resumen del contenido de los informes y documentos solicitados al promotor se resume en el anexo V.

El anexo VI recoge la síntesis del resto de los informes recibidos en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto del «Nuevo acceso ferroviario a Asturias. Variante de Pajares».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo objeto de la presente declaración contempla cuatro alternativas, cuyas principales implicaciones ambientales se describen a continuación:

Las alternativas 1 (P20BH con PAET en La Robla) y 2 (P20BH con PAET en la variante de La Robla) parten de Pola de Lena y presentan una orientación norte-sur en sus primeros 15 kilómetros, discurren por la margen izquierda del río Pajares y posteriormente del río Huerna (afluente del anterior), y atraviesan al río Naredo, al arroyo del Teso y al barranco de Jomezana. Las alisedas asociadas a todos estos cursos de agua son hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE. A pesar de que el trazado discurre en gran parte en túnel, dado lo accidentado del terreno en esta zona, se producen graves afecciones a la geomorfología y al paisaje. Entre los pp. kk 10+800 - 11+340 y 15+110 - 15+270 se afecta en superficie al Paisaje Protegido de Peña Ubiña, propuesto también como Lugar de Importancia Comunitaria por el Principado de Asturias. Entre los pp. kk. 15+110 y 15+270, por donde la traza discurre dentro de la zona distribución actual del oso pardo de acuerdo con lo establecido en el Plan de Recuperación de esta especie en Asturias, las alternativas cruzan el río Huerna y comienza el trazado del túnel de base con una orientación sureste.

La construcción del túnel de base de las alternativas 1 y 2 preveía en un principio la ejecución de cuatro accesos intermedios. El primero de ellos, denominado rampa de Valgrande, afectaría al bosque de Valgrande, lugar de gran importancia ambiental por sus valores paisajísticos, ya que es una zona montañosa muy poco humanizada y bien conservada; por su vegetación, pues se trata de un hayedo maduro; y por su fauna, pues acoge cantaderos de urogallos y es una zona de distribución actual de oso pardo, además de ser un lugar clave para el establecimiento de un corredor entre las poblaciones oriental y occidental de oso, proyecto para el que se están invirtiendo fondos de la Unión Europea. El segundo pozo y rampa de acceso (denominada de Viadangos) afectaría al Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Montaña central de León». En la salida del túnel de base termina la zona común de ambas alternativas. La principal afección ambiental a partir de este punto se produce sobre el río Bernesga que es atravesado en cuatro ocasiones por la alternativa 2 y en seis por la 1, que también tiene un fuerte impacto sobre la población de La Robla.

Las alternativas 3 (P20BPH con PAET en La Robla) y 4 (P20BPH con PAET en la variante de La Robla) coinciden en sus primeros 6 kilómetros con las anteriores, cruzando los ríos Naredo y Huerna (ambos contienen hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE). Al sur de Campomanes toma una orientación sureste, atraviesa el río Pajares (que también contiene hábitats prioritarios de la Directiva 92/43/CEE) y comienza el túnel de base, que prevé la construcción de tres accesos intermedios, dos de los cuales se situarían dentro del LIC de la «Montaña central de León». Al

igual que la otra pareja de alternativas, en la salida del túnel de base termina el trazado común de las ahora descritas. La principal afección medioambiental a partir de este punto se produce sobre el río Bernesga que es atravesado en dos ocasiones por la alternativa 4 y en cuatro por la 3, que también produce un fuerte impacto sobre la población de La Robla.

El estudio de impacto ambiental llega a la conclusión de que, si bien todas las alternativas son ambientalmente viables, las alternativas 3 y 4 son preferibles desde el punto de vista medioambiental, y de ellas es preferible la 4 que tiene el PAET en la variante de La Robla. Por su parte el estudio informativo, de acuerdo con el análisis multicriterio, propone para su desarrollo posterior la alternativa 2 que destaca por su funcionalidad y seguridad.

Sobre las alternativas planteadas en el estudio informativo se introducen algunas modificaciones como consecuencia del proceso de información pública en unos casos y de la optimización del proceso constructivo del túnel de base en otros. Estas modificaciones quedan plasmadas por el promotor en el «Informe de alegaciones» de la información pública y en el «Informe de vertederos. Ampliación», documento remitido por la Dirección General de Ferrocarriles a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el 28 de noviembre de 2001. Desde el punto de vista ambiental destacan las siguientes modificaciones:

Para disminuir los impactos sobre la geomorfología y el paisaje en la zona común a todas las alternativas estudiadas se propone la construcción de un falso túnel de 890 metros de longitud que alarga un túnel ya proyectado.

En las alternativas 1 y 2, para disminuir la afección sobre el río Huerna y su vegetación de ribera, se proyecta un puente sobre el río en sustitución de la obra de drenaje planteada inicialmente para atravesarlo.

Se propone un sistema constructivo del túnel de base de las alternativas 1 y 2 que evita la construcción de la rampa de Valgrande, lo que elimina la afección a este paraje de la máxima importancia ambiental. Asimismo reconsidera la rampa y pozo de Viadangos, proponiendo la construcción de un pozo fuera del LIC de la «Montaña central de León».

Dadas las características de la actuación, que discurre en túnel o desmonte en su práctica totalidad, uno de los mayores problemas ambientales que su ejecución produce es la gestión del enorme excedente de tierras generado (superior a los 7.000.000 m³ en todas las alternativas planteadas). La ubicación de los vertederos y el acceso a los mismos se convierte en un gran condicionante ambiental del proyecto, máxime por su localización en una zona de gran valor ambiental. En respuesta a las sucesivas solicitudes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental para profundizar sobre este tema, la Dirección General de Ferrocarriles aportó dos documentos adicionales, «Vertederos. Información complementaria» e «Informe de vertederos. Ampliación», donde se concretan las áreas de vertido a utilizar durante el desarrollo de las obras.

Ya que el estudio de impacto ambiental no contempla las infraestructuras de suministro eléctrico a la línea férrea (subestaciones y líneas de acometida), dichas infraestructuras quedan excluidas de la presente declaración. La evaluación de impacto ambiental de las mismas deberá atenderse a lo dispuesto en la Ley 6/2001 y en la legislación aplicable de la Junta de Castilla y León y del Principado de Asturias.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente: estudio informativo, estudio de impacto ambiental, resultado de la información pública y el resto de la documentación aportada por el promotor, y completada la información con visitas sobre el terreno, se considera que para la realización de la alternativa 2 (P20BH con PAET en la variante de La Robla) propuesta por el promotor, el proyecto de construcción deberá recoger necesariamente las modificaciones al estudio informativo introducidas en el «Informe de alegaciones» de la información pública y en el documento «Informe de vertederos. Ampliación», con las modificaciones introducidas en esta declaración, al considerarse fundamentales para disminuir los graves impactos ambientales previsibles. Asimismo, tanto en el proyecto de construcción que desarrolle la alternativa anterior como en las fases de construcción y explotación del ferrocarril, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas, correctoras y compensatorias contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se oponga a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

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

1.1 Conforme a lo establecido por el promotor en el «Informe de alegaciones» de la información pública, con objeto de reducir el impacto visual por concentración de estructuras, se sustituirán el paso inferior 2.0

(p. k. 2+040), que restituye el paso de la carretera de Vega de Ciego-Otero y la obra de drenaje transversal 2.0 (p. k. 2+060), que da continuidad al arroyo de la Foraca, por una única estructura de al menos 70 m. No obstante, las dimensiones de ésta deberán permitir que se cumpla lo estipulado en las condiciones 3.3 y 4.2, no sólo para los estribos y pilas, sino también para el límite exterior de la explanación de la reposición de la carretera más próxima al arroyo.

1.2 De acuerdo con lo establecido en el «Informe de alegaciones», con objeto de disminuir el impacto geomorfológico, visual y acústico en el entorno de Vega del Rey, se prolongará el túnel de Vega de Ciego hacia el sur. No obstante, para eliminar los fuertes desmontes, superiores a los 60 m de altura en torno al p. k. 4+000 y a los 80 m en las proximidades del p. k. 4+500, y la presencia de muros de hasta 20 m de altura, la ampliación del falso túnel se realizará hasta el p. k. 4+700. La ampliación se realizará en mina hasta donde sea técnicamente viable. En la zona del Ronzón se utilizarán sistemas constructivos que minimicen la afección sobre las edificaciones.

1.3 Las operaciones de construcción del viaducto del Teso (p. k. 6+700) que discurre paralelo y próximo al río Huerna, se realizarán de forma que ni durante la construcción ni una vez en servicio, se afecte al río, a su cauce ni a la vegetación de ribera; a este respecto deberá cumplirse lo establecido en la condición 3.3, en lo que se refiere a la separación de estribos y pilas a la vegetación de ribera. Se establecerán sistemas de protección del río Huerna, de acuerdo con lo indicado en la condición 4.6. El acceso a las obras se llevará a cabo únicamente desde el oeste del trazado y las instalaciones auxiliares relacionadas con su construcción se situarán en la margen derecha del ferrocarril, con el objeto de evitar la construcción de pasos sobre el río Huerna.

1.4 Con objeto de reducir la afección del trazado sobre las viviendas de Sotiello en torno al p. k. 8+000, se desplazará el trazado al oeste del orden de 50 m, en la medida que lo permita el paso sobre el arroyo del Teso.

1.5 Para evitar la afección sobre la geomorfología y al paisaje de la zona del valle del Huerna situada entre los pp.kk. 9+500 y 10+800, donde se proyectan desmontes de 65 m de altura y muros de hasta 20 m, se construirá el trazado en túnel.

1.6 El trazado del ferrocarril discurre entre los pp.kk. 10+800 y 11+340 por el Paisaje Protegido y LIC de «Peña Ubiña», a escasos metros del núcleo de Espinedo, pasando a lo largo de aproximadamente 200 metros por encima del barranco de Jomezana, cuya vegetación ribera, constituida por alisedas, está catalogada como hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CEE. Con objeto de reducir estas afecciones se desplazará el trazado al oeste alrededor de 100 m para alejarlo de Espinedo, lograr un corte más ortogonal con el barranco de Jomezana de forma que se minimice la afección sobre su vegetación de ribera y reducir el impacto paisajístico del viaducto al disminuir sus dimensiones. No obstante, las dimensiones finales del viaducto deberán respetar lo establecido por las condiciones 3.3 y 4.2.

1.7 De acuerdo con lo establecido en el «Informe de alegaciones», la obra de drenaje inicialmente proyectada sobre el río Huerna, interceptado por el trazado en el p. k. 15+230, se sustituirá por un puente de al menos 40 metros de luz. Las dimensiones finales deberán respetar lo establecido por las condiciones 3.3 y 4.2.

1.8 La reposición de la carretera LE-8 afectada por el trazado en el p. k. 15+160 se realizará sobre los falsos túneles de la embocadura sur del túnel de los Pontones, con objeto de evitar la afección que su reposición bajo el puente que cruza el Huerna pudiera producir sobre este río y su vegetación de ribera, catalogada como hábitat prioritario de la Directiva 92/43/CEE.

1.9 Dadas las grandes valores ecológicos que presenta el bosque de Valgrande y de acuerdo con lo establecido en el «Informe de vertederos. Ampliación», se prescindirá de la rampa de Valgrande. No se construirán rampas o pozos de acceso al túnel de base que tengan salida a este bosque.

1.10 De acuerdo con lo establecido en el «Informe de vertederos. Ampliación», el pozo de Viadangos se situará fuera de los límites del Lugar de Importancia Comunitaria de la «Montaña central de León», de forma que durante la construcción no se afecte a este lugar.

1.11 Con objeto de evitar la afección al río Bernesga, a su cauce y a su vegetación de ribera producidos por el viaducto del Bernesga (pp. kk. 40+050 - 40+450), así como al encinar afectado por la embocadura sur del túnel de Pajares, se desplazará el trazado hacia el suroeste en la zona del viaducto de forma que se evite en esta zona el cruce del río, prolongando en dirección norte el túnel de Noceda de Gordón y disminuyendo puntualmente las características del trazado si fuera necesario.

1.12 El paso inferior que repone el camino cortado en el p. k. 42+600 se diseñará de forma que permita la reposición del arroyo que pasa por la vaguada, sin que deba rectificarse ni canalizarse su cauce.

1.13 Con objeto de reducir el impacto sobre el arroyo Ollero, se sustituirá la obra de drenaje transversal 47.3 (p. k. 47+300) y el paso inferior 47.3 (p. k. 47+320) que da continuidad a un camino, por un puente que comprenda el arroyo y el camino. Las dimensiones de éste deberán permitir que se cumpla lo estipulado en las condiciones 3.3 y 4.2.

1.14 Con objeto de disminuir el impacto paisajístico, en las embocaduras de los túneles se dispondrán falsos túneles de longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales. Los falsos túneles, la parte frontal de la excavación sobre las boquillas y, en su caso, los sistemas de estabilización de taludes (tanto los situados sobre las boquillas como los laterales) quedarán completamente cubiertos de tierras, procediendo finalmente a su revegetación.

1.15 Para disminuir la afección sobre los cauces, su fauna asociada y la vegetación de ribera, así como sobre la explotación de las carreteras y del ferrocarril interceptados por la traza, se utilizarán, para la construcción de los tableros de los viaductos, sistemas constructivos que permitan la ejecución de estos elementos con la máxima independencia del terreno sobre el que se elevan; para ello se realizarán los tableros empujados o se ejecutarán con cimbras autoportantes. Como criterio estético, la altura máxima de los estribos de los viaductos y puentes será de 10 m.

2. Protección de los Lugares de Importancia Comunitaria de «Peña Ubiña» y de la «Montaña central de León».

La alternativa propuesta por el promotor afecta, entre los pp. kk. 10+800 - 11+340 y 15+110 - 15+270, al Paisaje Protegido de «Peña Ubiña», propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria número ES1200011 por el Principado de Asturias, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

A lo largo del proceso de evaluación se ha dado cumplimiento a lo establecido en el artículo 6 de la mencionada Directiva, y al Real Decreto 1997/1995, que la transpone al ordenamiento jurídico español. En el documento denominado «Informe de propuesta de medidas compensatorias», remitido por el promotor con fecha 30 de enero de 2001, se indica el carácter marginal de las afecciones producidas sobre el LIC de «Peña Ubiña», al limitarse a zonas puntuales en los límites del espacio, y se manifiesta que son las zonas donde los valores que han motivado su propuesta como LIC están presentes de forma menos patente. Consultado el órgano autonómico competente en la gestión y conservación del citado espacio sobre la cuestión, este indicó que la afección a los hábitats de interés comunitario debería reducirse al mínimo imprescindible para la construcción de las bocas de los túneles y los pasos sobre los ríos.

Dado que el valle del Huerna tiene una función de corredor biológico, es de aplicación lo establecido en el artículo 10 de la Directiva 92/43/CEE, y en el artículo 7 del Real Decreto 1997/1995, que indica que en el marco de las políticas de ordenación del territorio y de desarrollo, se deberá prestar especial atención a la protección preventiva de espacios con estructura lineal, como los ríos con sus correspondientes riberas, que desempeñan una función especial como corredores biológicos, garantizando que la coherencia global de la red Natura 2000 quede protegida, por lo que, tal como prevé el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto 1131/1988), se tomarán las medidas necesarias para compensar los efectos negativos significativos de la infraestructura proyectada.

Por todo ello, además de las condiciones de adecuación ambiental del proyecto establecidas en las condiciones 1.6, 1.7, 1.14 y 1.15 y de las medidas preventivas y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en la presente declaración, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de la afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle del proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

Entre dichas medidas se incluirán, al menos, las siguientes:

Revegetación de la ribera del río Huerna y del barranco de Jomezana a lo largo de 100 metros aguas arriba y abajo del punto de corte con el trazado, con especies propias del hábitat prioritario que constituye su vegetación actual.

Si se afectara a manchas de vegetación que constituyan hábitats de la Directiva 92/43/CEE, reposición de la vegetación afectada de forma que por cada Ha afectada se planten 2 Ha de reemplazo si la mancha de vegetación es joven, 3 Ha si la vegetación es adulta y 4 Ha si es madura.

Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con el órgano del Principado de Asturias responsable de la gestión del citado espacio y contar con el informe favorable del mismo.

La alternativa elegida discurre en túnel por el espacio denominado «Montaña central de León», propuesto por la Comunidad Autónoma de Castilla y León como Lugar de Importancia Comunitaria número ES4130050. El estudio informativo contemplaba la construcción de una rampa de acceso al túnel de base, denominada de Viadangos que se situaba dentro del LIC. No obstante, en el documento denominado «Informe de vertederos. Ampliación» el promotor plantea construir un pozo de acceso situado fuera de los límites del espacio. Por lo tanto, con estas modificaciones, y de acuerdo con lo establecido en la condición 1.10, se eliminan las afecciones directas que el proyecto tendría sobre el LIC de la «Montaña central de León». No obstante, se prestará especial atención durante el programa de vigilancia ambiental a los posibles efectos indirectos que la ejecución de la obra pueda tener sobre el LIC.

3. Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos y la vegetación.

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

Las medidas de jalonamiento se extremarán entre los pp. kk. 10+800 - 11+340 y 15+110 - 15+270 donde se afecta al LIC de «Peña Ubiña», en donde se dispondrá vallado rígido para proteger los hábitats de la Directiva 92/43/CEE que pudieran verse amenazados por la actividad constructiva.

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

3.3 El río Naredo, el arroyo del Teso, el barranco de Jomezana y el río Huerna contienen hábitats naturales prioritarios de la Directiva 92/43/CEE. Por su parte, el río Bernesga presenta una vegetación de ribera muy desarrollada. Por ello, con objeto de salvaguardar la vegetación riparia de estos ríos, atravesados por la traza en los pp. kk. 0+240, 7+950, 11+100, 15+230, 41+100 y 44+040, respectivamente, las pilas y los estribos de las obras de paso sobre ellos se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 4.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura. Para el resto de los cursos de agua atravesados por viaductos o puentes, la distancia de pilas y estribos a la vegetación de ribera se situará a una distancia mínima de 5 m.

3.4 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y caminos existentes. Quedará prohibida la apertura de nuevos caminos de acceso a obra dentro del Paisaje Protegido de Peña Ubiña y, en la medida de lo posible, se evitarán dentro de la zona de distribución actual del oso pardo.

4. Protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

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

4.1 En el trazado definitivo que se desarrolle en el proyecto de construcción, con objeto de no afectar significativamente los cauces interceptados, se evitará la rectificación y canalización de sus cauces, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje.

4.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 3.3. Las pilas de los viaductos y puentes se situarán fuera de los cauces, salvo

en el río Bernesga donde las pilas se colocarán fuera de los cauces si ello es técnicamente viable.

4.3 El proyecto de construcción deberá analizar la posible afección a los pozos, tanto en lo relativo a la cantidad como con la calidad de los recursos hídricos, estableciendo, en su caso, las oportunas reposiciones que garanticen los actuales niveles de extracción.

4.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones, parques de maquinaria, obras de cimentación de pilas y estribos y las procedentes de la excavación de los túneles (incluyendo las que se produzcan en el pozo de la sierra del Rozo, que de acuerdo con lo establecido en el «Informe de vertederos. Ampliación» tendrá finalmente una función exclusivamente drenante) se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas, para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no igualan o sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica que corresponda.

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

4.6 Entre los pp. kk. 6+000 y 7+100 donde está prevista la construcción del viaducto del Teso y sus estribos y la reposición de la carretera LE-6; y en los cruces de la traza sobre el barranco de Jomezana (de acuerdo con la condición 1.6) y el río Huerna (p. k. 15+230), se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras al río Huerna, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

4.7 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica y estar informados por los organismos competentes en conservación de la naturaleza de la Comunidad Autónoma que corresponda. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado.

5. Protección de la fauna.

El principal interés faunístico de la zona de estudio se encuentra en la presencia de oso pardo (especie en peligro de extinción de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas), si bien su presencia se centra fundamentalmente en el Parque Natural de Somiedo, al oeste de la actuación, aunque el proyecto afecta a la zona de distribución actual de oso según el Plan de Recuperación de Oso Pardo de Asturias; en el bosque de Valgrande existen cantaderos de Urogallo (especie vulnerable de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas); en los ríos hay presencia de nutria; y también destaca la presencia de rapaces y lobos. Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

5.1 Para minimizar el efecto barrera de la nueva infraestructura, se adecuará el diseño de las obras de drenaje para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se instalarán rampas rugosas en las cunetas; se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna, y se restaurará la vegetación del entorno del paso.

5.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo, la valla deberá ir enterrada un mínimo de 40 cm en aquellas partes del trazado que discurran por la reserva de caza de Somiedo y ser de tipo cinegético o progresivo.

5.3 Entre los pp. kk. 15+110 y 15+270 el trazado discurre por la zona de distribución actual de oso pardo, que también está afectada por el vertedero de «La Cortina». Por ello, con el objetivo de proteger a esta especie, con un mes de anticipación al comienzo de las obras se comprobará la presencia de osos con crías. Tanto el ámbito territorial de la inspección como la forma de llevarse a cabo se establecerán de acuerdo con las directrices que previamente fije el órgano competente del Principado de Asturias. De confirmarse su presencia, se comunicará al mencionado órgano para que se tomen las medidas oportunas. El seguimiento continuará durante toda la ejecución de las obras según se determine en el programa de vigilancia ambiental.

5.4 A pesar de no evaluarse los tendidos eléctricos en la presente de declaración, los de alta tensión de 2.ª y 3.ª categoría, que pudieran ser necesarios para abastecimiento de energía a la línea desde los tendidos de alta o desde las subestaciones eléctricas existentes, así como los tendidos propios de la línea, deben incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de electrocución de la avifauna: Cables trenzados o al menos aislados en las proximidades de los apoyos, así como diseño de los apoyos evitando que los puentes, seccionadores, fusibles, transformadores (si no están en casetas), derivaciones y finales de línea tengan los elementos de tensión por encima de las crucetas o semicrucetas. Además, las cadenas de aisladores deben estar en suspensión; no deben existir los puentes flojos por encima de las crucetas y debe aislarse cualquier puente de unión entre elementos de tensión en las proximidades de los apoyos. En las citadas líneas se instalarán preferentemente soportes al tresbolillo o de bóveda, diseñándose siempre las crucetas y semicrucetas de forma que se dificulte el posado de las aves sobre los puntos de enganche de las cadenas de aisladores. Las medidas precitadas deberán aplicarse a las nuevas subestaciones si fuera necesaria su construcción. En el caso de cables poco visibles y en las líneas eléctricas de alta tensión de 1.ª y 2.ª categoría se instalarán dispositivos que faciliten su visualización para evitar la colisión con ellos de la avifauna, considerando la posibilidad de enterramiento en zonas de elevado valor ecológico y siniestralidad.

5.5 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incorporará las campañas de muestreo necesarias para verificar la eficacia de las medidas aplicadas. En función de los resultados de las citadas campañas se inferirá la necesidad de modificar o completar las medidas correctoras aplicadas.

6. Protección contra el ruido y las vibraciones.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente las siguientes zonas:

Pola de Lena, entre el origen del proyecto y la boca norte del túnel de Pico de Siero.

Vega de Ciego, entre la boca sur del túnel de Pico de Siero y la norte del túnel de Vega de Ciego.

Campomanes, entre los pp. kk. 4+900 y 6+500.

Sotiello, entre la boca sur del túnel del Teso y la norte del túnel de Sotiello.

Espinedo, entre el p. k. 10+600 y la boca norte del túnel de los Pontones.

Telledo, entre la boca sur del túnel de los Pontones y la norte del túnel de Pajares.

Edificaciones situadas entre la boca sur del túnel de Pajares y la norte del túnel de Noceda de Gordón.

Peredilla, entre la boca sur del túnel de Peredilla y el p. k. 43+800.

Llanos de Alba, entre la boca sur del túnel de Alba y el p. k. 45+700

Además de lo establecido en los apartados 1.2, 1.4 y 1.6 al respecto, el estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección necesarias para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Entre las medidas protectoras se considerará la instalación en la entrada de los túneles de paneles fonoabsorbentes en la longitud necesaria para evitar la elevación de los niveles sonoros en las bocas. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

Zonas residenciales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 65 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 75 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq (7 horas-23 horas) menor que 55 dB (A).

Leq (23 horas-7 horas) menor que 55 dB (A).

Las zonas situadas entre los pp. kk. 10+800 - 11+340 y 15+110 15+270, por su interés faunístico (medidas a 200 metros del borde de la infraestructura y a una altura de 1,5 metros):

Leq (24 horas) menor que 60 dB (A).

En ninguna de las zonas se superará la Lmax de 85 dB (A), medidos en análogas condiciones a las expuestas para los valores de Leq.

Estos niveles de inmisión sonora se respetarán en las edificaciones existentes, medidos a dos metros de las fachadas y para cualquier altura y en el suelo urbano consolidado.

Por lo que respecta al suelo urbano no consolidado o al suelo urbanizable, el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias enviará una copia de este estudio a la Comisión Provincial de Urbanismo y a los Ayuntamientos afectados para su conocimiento, con el fin de que sea considerado por éstos de modo que se diseñen las medidas pertinentes de protección, consistentes en una reordenación de la urbanización y edificación, en el empleo alternativo para zonas no residenciales del terreno afectado por los niveles acústicos mencionados, en la prescripción de licencia de obra consistente en obligar al promotor al aislamiento acústico o cualquier otro sistema que se considere más adecuado por dichos organismos. Esta sugerencia deberá ser tenida en cuenta también para futuras recalificaciones de suelo no urbanizable en la actualidad.

Si el ruido de fondo inicial supera los límites de inmisión definidos como objetivos de calidad, se podrán incrementar hasta en 3 dB (A) los niveles de ruido del estado acústico inicial.

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto. En este sentido se prestará especial atención a lo establecido en la condición 9, con relación al transporte de materiales a vertedero.

Se llevará a cabo un estudio de la posible afección por vibraciones, además de en las zonas relacionadas para el estudio acústico, en la zona del Ronzón (p. k. 3+200).

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

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

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

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

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

7. Medidas de protección del patrimonio cultural.

7.1 En coordinación con la Consejería de Cultura del Principado de Asturias y la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León, según su ámbito territorial respectivo, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del proyecto de construcción. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con las citadas Consejerías, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho

programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas.

En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención al yacimiento arqueológico de la villa romana de Vega de Ciego (pp.kk. 1+850 a 2+000), donde se realizará una campaña de sondeos con metodología arqueológica, de acuerdo con lo indicado en el informe arqueológico (apéndice número 3) del estudio de impacto ambiental. También se cuidará el estudio de los denominados en el estudio de impacto ambiental: yacimiento número 2 y zona número 1.

7.2 El proyecto de construcción recogerá la reposición de la ruta de la Plata. Dicha reposición, con base en la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias, se hará de acuerdo con las instrucciones del organismo competente de la Comunidad Autónoma que corresponda, garantizando el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquel.

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

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

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

9. Localización de vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares.

La alternativa 2 presenta unos excedentes de tierras estimados en 8.828.525 m³. La localización y capacidad de los vertederos incluida en el estudio informativo fue sucesivamente detallada por dos documentos posteriores, elaborados por la Dirección General de Ferrocarriles a instancia de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, denominados «Vertederos. Información complementaria» e «Informe de vertederos. Ampliación». En ellos, se divide la actuación en distintos sectores en los que se estudian las zonas de vertido de los excedentes y el acceso a las mismas. En algunos de los sectores, además de los vertederos propuestos para su utilización, se plantean vertederos alternativos que podrían utilizarse si las circunstancias de la obra así lo requiriesen. Con relación a los vertederos se establece lo siguiente:

Sector A.

Foxedo 1. La ocupación final de este vertedero se fijará de acuerdo con los resultados del estudio a que se refiere la condición 7.1, para el yacimiento arqueológico número 2, en el entorno de la Iglesia de Santa María.

Río Caudal-1. Se trata de un vertedero alternativo, que se ubicaría en la vega del río Lena, una de las escasas zonas del lugar aptas para la producción agrícola por su horizontalidad. Se situaría además muy próximo al río, que contiene una vegetación de ribera abundante y en buen estado de conservación. Por todo ello, se desestimará su utilización.

Naredo 1. Se establecerá una zona de protección de 10 metros como mínimo a la vegetación de ribera del río Naredo y se evitará la ocupación de las zonas arboladas de frondosas. Asimismo se repondrá el camino ocupado.

Braña 1 y Braña 2. En el primero se establecerá una zona de protección de 5 metros a la vegetación de ribera del arroyo Trancos que discurre por su lado oeste, para evitar su invasión por los vertidos. De los posibles accesos planteados, se utilizará aquel que evita el tránsito por el núcleo de Muñón de Fondero. No obstante, dado que la ejecución de este acceso conlleva obras de cierta envergadura, se procurará evitar la utilización de estos dos vertederos.

Braña 3. Es un vertedero de pequeña capacidad con fuerte pendiente y al pie de un arroyo y su vegetación de ribera por lo que se desestimará su utilización.

Sector B.

La vaguada de Espinedo. Se dispondrán los medios necesarios para evitar la afección a la Ermita de San Tirso. Como acceso se utilizará el camino existente desde Espinedo evitando la apertura de nuevos accesos. Se evitará la ocupación de la parte boscosa no afectada por el vertedero de la autopista.

La Cortina. Dado su enorme volumen (3,1 Mm³), y que su acceso requiere el paso por zonas de alta naturalidad, se dispondrán sistemas de transporte por cinta desde la carretera LE-8 (evitando por tanto el paso por La Cortina), que eviten el constante trasiego de camiones. Se procurará evitar la ocupación de la zona de la vaguada ocupada por vegetación arbórea (C3 del «Informe de vertederos. Ampliación»).

Sector E.

La Robla 2. Se propone para acoger la totalidad de los excedentes de este sector (1,2 Mm³).

Está situado en un entorno muy degradado (central térmica de La Robla, vertedero de la central y cantera próxima). No obstante, su zona sureste tiene fuertes pendientes y está cubierta de vegetación. Ya que la capacidad estimada es superior al vertido que debe acoger, éste se distribuirá en la zona más llana y desprovista de vegetación situada al noroeste.

De acuerdo con lo establecido en la condición 6 sobre ruido en periodos nocturnos durante las obras, el tránsito de vehículos pesados derivado del transporte de tierras a vertedero deberá respetar los umbrales establecidos en la citada condición. Quedarán especialmente afectados y por tanto se tomarán las precauciones precisas para conseguir este objetivo, los siguientes núcleos:

Sorribas, por el transporte de materiales al vertedero de Foxedo-2.

Espinedo, por el transporte de tierras al vertedero del mismo nombre. Edificaciones situadas en los márgenes de la carretera LE-8 en torno al p. k. 15+000.

Con carácter general se establecerán las siguientes condiciones para la ejecución de los vertederos:

En primer lugar se procederá a la retirada de la tierra vegetal de las superficies a ocupar por los vertederos y a su acopio y tratamiento de acuerdo con lo establecido en la condición 3.2. Se seleccionarán aquellas zonas no ocupadas por vegetación arbórea.

Se establecerán sistemas de contención al pie de los vertederos para evitar la rodadura del material vertido fuera del vertedero. Asimismo estos sistemas deberán evitar que se produzca el arrastre de sólidos por la escorrentía superficial del agua. Se procederá a su posterior retirada una vez finalizada su función. En cualquier caso estos dispositivos se situarán a una distancia de al menos 5 m de la vegetación de ribera de los cursos de agua.

No se realizarán vertidos directos por gravedad desde la coronación de los vertederos, realizándose los mismos por bancos ascendentes.

Previamente a la revegetación se llevará a cabo un acondicionamiento morfológico del vertedero para obtener formas suaves y redondeadas, eliminando aristas y perfiles rectilíneos.

El talud final de los vertederos tendrá una inclinación máxima de 3H/2V para permitir la extensión de la tierra vegetal y la posterior revegetación, de acuerdo con lo indicado en la condición 10.

Si durante la ejecución de las obras, como consecuencia de necesidades nuevas o causas imprevistas debidamente justificadas, fuera necesario el establecimiento de vertederos distintos a los indicados por la Dirección General de Ferrocarriles en el «Informe de vertederos. Ampliación» con las modificaciones introducidas en esta condición, la nueva propuesta deberá someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de acuerdo con lo que al respecto disponga la legislación de la Comunidad Autónoma competente en cada caso.

De ser necesario la utilización de préstamos para la extracción de áridos se utilizarán exclusivamente canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de las instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión los cauces de los ríos, áreas con vegetación de ribera, superficies arboladas, unidades catalogadas como hábitat prioritarios de la Directiva 92/43/CEE, paisaje protegido de Peña Ubiña, valle de San Emiliano, suelo no urbanizable especialmente protegido del valle del Casares, zona de distribución actual del oso pardo, cantaderos de urogallo, puntos de interés geológico, yacimientos arqueológicos inventariados y vías pecuarias. El emplazamiento final de las instalaciones auxiliares, 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.

No obstante lo anterior, si como consecuencia de la construcción del túnel de Pajares desde su boca norte y del de Pontones desde su boca sur, no pudiera evitarse la ubicación de instalaciones auxiliares en la zona de distribución actual de oso entorno a las bocas, se redactará un proyecto

específico para cada instalación necesaria, que en cualquier caso deberá cumplir lo indicado en las condiciones 4.6 (en lo que respecta a los sistemas de protección del Huerna frente a la contaminación de sólidos) y 5.3 de esta declaración y que deberá remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, junto con el informe del órgano competente del Principado de Asturias.

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de vertederos, posibles préstamos e instalaciones auxiliares.

10. Medidas de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, prestando especial atención a:

Los taludes de desmonte situados entre los pp. kk. 4+700 - 6+500 y 8+200 - 9+000, teniendo en cuenta para su delimitación precisa las modificaciones introducidas en la condición 1.

Las embocaduras de los túneles.

Cruce de la traza por el río Naredo, el arroyo del Teso, el barranco de Jomezana, el río Huerna y el río Bernesga.

Rampas y pozos de acceso al túnel.

En el proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística también se plantearán las propuestas de actuación y restauración de los elementos asociados indirectamente a la obra, caso de áreas de vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Las dos vaguadas en las que se ubican los vertederos de Espinedo y La Cortina presentan en la actualidad vertederos que se ejecutaron durante la construcción de la autopista A-66 y aún hoy son claramente visibles. Por lo tanto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 11 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental (Real Decreto 1131/1988), se establecerá como medida compensatoria su inclusión en este proyecto para su revegetación.

La revegetación del vertedero de La Cortina se adecuará a lo indicado en la directriz 2.5.1 del Decreto 9/2002, de 24 de enero, por el que se revisa el Plan de Recuperación del Oso Pardo en el Principado de Asturias.

Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto. Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.4 y en la línea de lo indicado en la directriz 2.6 del Decreto 9/2002 antes mencionado, se restaurarán todos los caminos de obra abiertos dentro de la zona de distribución actual del oso.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato. Se evitará el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte en tierra y terraplén será preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción de la obra.

11. Seguimiento y vigilancia.

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; así como para la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insu-

ficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y explotación.

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

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones detallándose, para cada recurso del medio objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo del control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de la inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para esos parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

El Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, como responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones del director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las administraciones públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras y compensatorias, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el plan de aseguramiento de la calidad del proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo y final de las obras, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes del inicio de las obras.

Escrito del director ambiental de las obras, certificando que el proyecto de construcción cumple la presente declaración, especialmente en lo que se refiere a la incorporación del proyecto de medidas compensatorias a que se refiere a la condición 2 y del cumplimiento de la condición 5.3.

Programa de vigilancia ambiental, para la fase de obras, presentado por la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos humanos y materiales asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación del replanteo sobre aspectos e incidencias ambientales.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras, que deberán detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

d) Informe previo a la emisión del acta de recepción de las obras, en el que se deberán detallar, al menos, los siguientes aspectos:

Medidas preventivas, correctoras y compensatorias, realmente ejecutadas, exigidas en el condicionado de la presente declaración, así como las nuevas medidas adoptadas.

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

e) Informes anuales durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, en los que se recogerán, al menos, los siguientes aspectos:

Informe visado por el órgano competente del Principado de Asturias, sobre el estado de las medidas compensatorias aplicadas.

Informe sobre los niveles de ruido y vibraciones existentes en las áreas a las que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas introducidas en el proyecto de defensa contra la erosión, de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.

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

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

Del examen de esta documentación por parte de la Secretaría General de Medio Ambiente podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto ambiental.

12. Documentación adicional.

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

Proyecto de adecuación ambiental, a que se refiere la condición 1.

Proyecto de medidas compensatorias a que hacer referencia la condición 2.

Medidas relativas a la protección del suelo y la vegetación a que se refiere la condición 3.

Medidas de protección del sistema hidrológico, de acuerdo con lo establecido en la condición 4.

Medidas de protección de la fauna a que se refiere la condición 5.

Estudio de ruido y vibraciones y proyecto de medidas correctoras, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica, programa de seguimiento y protección del patrimonio arqueológico compatible con el plan de obra, a que se refiere la condición 7.

Medidas para el mantenimiento de la permeabilidad territorial y la continuidad de los servicios existentes, a que se refiere la condición 8.

Proyecto de localización de vertederos e instalaciones auxiliares, cartografía de las zonas de exclusión y emplazamiento final de las instalaciones auxiliares y vertederos de acuerdo con lo indicado en la condición 9.

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

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 11.

13. Definición contractual de las medidas correctoras.

Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución de las obras, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y el pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa 2 (P20BH con PAET en la variante de La Robla), desarrollada en el estudio informativo, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Ferrocarriles, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.

Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.

Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.

Informe del órgano ambiental de la Comunidad Autónoma de Castilla y León o del Principado de Asturias, según proceda.

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

Madrid, 17 de mayo de 2002.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente	
Confederación Hidrográfica del Norte (Asturias)	X
Confederación Hidrográfica del Duero (Valladolid)	
Delegación del Gobierno en Asturias	X
Presidencia del Principado de Asturias.	
Agencia de Medio Ambiente (Asturias)	X
Consejería de Cultura del Principado de Asturias	X
Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias.	
Consejo de Medio Ambiente y Urbanismo. Sección de Evaluación de Impacto Ambiental (Asturias)	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León (Valladolid)	
Subdelegación del Gobierno en León	X
Presidencia de la Junta de Castilla y León (Valladolid).	
Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León (Valladolid).	X
Consejería de Educación y Cultura. Dirección General de Patrimonio y Promoción Cultural de la Junta de Castilla y León (Valladolid).	X
Dirección General de Urbanismo y Calidad Ambiental (Valladolid).	
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León (Valladolid)	X
Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación Territorio de la Junta de Castilla y León (León)	X
Diputación Provincial de León	X
Instituto Tecnológico y Geominero de España (Madrid).	
Sociedad Española para Defensa del Patrimonio Geológico y Minero. E. T. S. de Ingenieros de Minas (Madrid).	
Asociación Española de Limnología Facultad de Biología. Departamento de Biología Vegetal y Ecología (Sevilla).	
Centro de Investigación de la Baja Atmósfera. Universidad de Valladolid.	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid)	
Departamento de Geografía. Facultad de Geografía e Historia. Universidad de Salamanca.	
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de Salamanca.	
Área de Ecología. Facultad de Biología. Universidad de León.	
Cátedra de Ecología. Facultad de Ciencias. Universidad de Salamanca.	
Unidad Técnica de Medio Ambiente. Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León (Valladolid).	
Departamento de Botánica. Facultad de Biología. Campus de la Palomera. Universidad de León.	
ADENA (Madrid).	
AEDENAT (Madrid)	X
CODA (Madrid).	
FAT (Madrid).	
Greenpeace (Madrid).	
SEO (Madrid)	X
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV) (Madrid).	
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA) (Asturias)	X
Colectivo Ecologista Deva (Asturias).	
Colectivo Naturalista Monfrechu.	
Coordinadora Ecologista D'Asturies. Comisión Espacios Naturales (Asturias).	
Cuelmu Ecologista Pesicu (Asturias).	
Estudiantes de Ecología Asociados (EBA) (Asturias).	
Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS) (Asturias)	X
GEAN (Grupo Escolar Amigos de la Naturaleza) Colegio Público El Parque (Asturias).	
Grupo Ecologista La Lavandera (Asturias).	
Grupo Ecologista Cangües Azor (GECA) (Asturias).	

Consultas realizadas	Respuestas recibidas
Grupo Ecologista Carbayu (Asturias).	
Grupo Ecologista Esbardu (Asturias).	
Grupo Ecologista Universitario Urtica (Asturias).	
Grupo Lobo. Museo Nacional de Ciencias Naturales (Madrid).	
Organización Ecoloxista Asturias (Asturias).	
URTICA (Asturias).	
Asociación Defensa y Estudios de la Naturaleza (ASDEN) (Soria).	
Colectivo Cantueso. Coordinadora Ecologista de Castilla y León (Avila).	
Federación Ecologista de Castilla y León (Valladolid).	
GEMAL (León).	
GENCIANA (Escuela de Naturaleza) (León).	
Grupo Ecologista Maragato Piorno (León).	
Tyto Alba, Asociación de Estudios Ornitológicos del Bierzo (León).	
URZ (León).	
Colectivo Ecologista Avilés Grupo Mavea (Asturias).	
Ayuntamiento de Aller (Asturias)	X
Ayuntamiento de Lena (Asturias)	
Ayuntamiento de Mieres (Asturias)	
Ayuntamiento de Cármenes (León)	X
Ayuntamiento de Matallana (León)	
Ayuntamiento de la Pola de Gordón (León)	X
Ayuntamiento de La Robla (León).	
Ayuntamiento de Sena de Luna (León).	
Ayuntamiento de Vegacervera (León).	
Ayuntamiento de Villamanín (León).....	X

El resumen del contenido medioambiental significativo de las contestaciones a las consultas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte indica que la alternativa D (P20BH) es susceptible de tener alguna interferencia con las obras contempladas en el Plan Hidrológico Norte II, puesto que éste prevé la posible construcción de un embalse en el río Pajares, con lo que el túnel de esta alternativa quedaría en la vertical de la cola del embalse. Asimismo destaca el buen estado de conservación y la elevada calidad de las aguas de los ríos afectados, señalando que se deberá respetar la zona de servidumbre del dominio público hidráulico y no realizar vertidos incontrolados.

La Delegación del Gobierno en Asturias desestima las alternativas A (U20TAN) y B (P20BP) por atravesar, a cielo abierto, zonas de valoración ambiental alta y muy alta. De las dos alternativas restantes indica que la que menor impacto ambiental produce es la C (P20BPH).

La Consejería de Cultura del Principado de Asturias señala que el estudio de impacto ambiental debe contener un informe arqueológico-histórico que determine las posibles afecciones al Patrimonio Histórico así como las medidas correctoras que se deban aplicar.

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias, en contestación a las consultas dirigidas a la Agencia de Medio Ambiente y al Consejo de Medio Ambiente y Urbanismo, recomienda, por motivos medioambientales, el abandono de las alternativas A (U20TAN) y B (P20BP). Por el mismo motivo considera que la alternativa C (P20BPH) es la que debe desarrollarse en fases posteriores. De la alternativa D (P20BH) dice que de continuarse con ella se deben buscar soluciones que eviten su afección al valle del Huerna, pues este valle es el límite este del Paisaje Protegido de Peña Ubiña y está afectado por el Plan de Recuperación del Oso Pardo cuyo denominado corredor del Huerna esta siendo objeto de fuertes inversiones de programas comunitarios (ACNAT-LIFE). Finalmente indica dos temas que por su importancia deben estudiarse con profundidad en el estudio de impacto ambiental: los vertederos y el patrimonio histórico y arqueológico.

La Subdelegación del Gobierno en León remite un informe en el que señala las ventajas medioambientales y paisajísticas que las alternativas C (P20BPH) y D (P20BH) tienen sobre el resto, por su mayor recorrido en túnel. No obstante, estima más favorable la C (P20BPH) por ser la de menor recorrido y por tanto menos tiempo de viaje.

Realiza una serie de sugerencias a tener en cuenta para la redacción del estudio de impacto ambiental: medidas correctoras de contaminación acústica, posibles destinos para los estériles resultantes de la excavación, medidas para corregir los impactos sobre el paisaje, la flora y la fauna, medidas para evitar el arrastre de estériles, medidas a adoptar para evitar

que la fauna o el ganado penetre en los túneles, niveles de seguridad de éstos, repoblación y regeneración de taludes.

Recomienda que en el caso de que la vía férrea antigua quede sin uso, se contemple la posibilidad de convertirla en un corredor verde.

Recomienda la utilización de canteras abandonadas para ubicar vertederos. Asimismo indica que se debe incluir un informe arqueológico en el estudio de impacto ambiental, y posteriormente a su redacción, la Consejería de Cultura exigirá un proyecto de actuación arqueológica.

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León remite un informe en el que manifiesta que las alternativas B (P20BP), C (P20BPH) y D (P20BH) pasan por las zonas de Matallana de Torio-La Robla y Villamanín en los que están en curso trabajos de concentración parcelaria, que podrían verse afectados. Asimismo señala la necesidad de comunicar a la Dirección General de Estructuras Agrarias la alternativa finalmente seleccionada, para minimizar la incidencia en los mencionados trabajos.

La Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León informa que en la Carta Arqueológica de la Provincia de León se pueden encontrar datos sobre los yacimientos arqueológicos existentes en la zona de estudio, considerando también necesaria la prospección arqueológica intensiva de las alternativas para evaluar el posible impacto en el patrimonio arqueológico.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León destaca que la alternativa A (U20TAN) pasa por el espacio protegido llamado «Hoces de Vegacervera». También indica que en el entorno de la zona de estudio se encuentra el espacio natural denominado «Valle de San Emiliano» propuesto como Lugar de Importancia Comunitaria para su incorporación a la red Natura 2000 de la Directiva 92/43/CEE.

El Área de Calidad Ambiental del Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en León, de la Junta de Castilla y León rechaza la alternativa A (U20TAN) por atravesar Las Hoces de Vegacervera y la Cueva de Valporquero. En cuanto a la D (P20BH) considera que tendrá un fuerte impacto debido a la gran cantidad de escombros que generará, dejando la elección de la opción C (P20BPH) o B (P20BP) a la realización de un estudio de detalle.

La Sección de Urbanismo y Acción Territorial del Servicio Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en León de la Junta de Castilla y León remite informe en el que se relacionan las figuras de protección urbanística que afectan a los municipios de todas las alternativas, por lo que como conclusión indica que es preferible aquella que produzca un menor impacto paisajístico y ambiental en las zonas protegidas.

AEDENAT señala la alternativa «2» como la más favorable por ser la que menor impacto ambiental origina y la más recta. Además, plantea mantener la explotación de la línea antigua.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) destaca la importancia de la avifauna (con especies incluidas en el Anexo I de la Directiva Comunitaria 79/409/CEE) y del hábitat natural presentes en la zona, situada entre las IBAs de Piedrafitas-San Isidro al este y Babia-Somiedo al oeste.

Considera como más favorable, desde el punto de vista ambiental, el trazado que más se acerque al de la carretera N-630. La alternativa B (P20BP) es la que más próxima a este planteamiento pero para evitar el rodeo que se produce al este en Parana, plantea desde este punto continuar por la alternativa C (P20BPH) hasta Campomanes.

La Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) considera rechazables las alternativas A (U20TAN) y B (P20BP) debido a su fuerte impacto ambiental y mayor longitud. Respecto de las restantes alternativas, señala la C (P20BPH) como la más ventajosa, al contar con una mayor longitud de túnel, lo que aminora el impacto ambiental y el tiempo de recorrido.

Indica asimismo que en esta alternativa, para evitar fuertes impactos ambientales, se deberá tener especial cuidado en el p.k. 13+000, en los accesos a las bocas de los túneles y a la obra y en el movimiento de los excedentes de escombros que originará la excavación de los túneles.

El Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS) considera que la alternativa C (P20BPH) es la que menor impacto ambiental presenta desde un punto de vista global. Asimismo destaca esta alternativa como la más favorable para el hábitat del oso pardo.

El Ayuntamiento de Aller (Asturias) acuerda en pleno apoyar la alternativa A (U20TAN).

El Ayuntamiento de Cármenes (León) señala que la alternativa A (U20TAN) es la más favorable desde el punto de vista ambiental, económico y social.

El Ayuntamiento de Pola de Gordón (León) manifiesta que la alternativa D (P20BH) es la más viable e interesante.

El Ayuntamiento de Villamanín (León) considera que las opciones C (P20BPH) o D (P20BH) son las que menor impacto ambiental tendrían en el municipio al transcurrir por él en túnel.

Consultas recibidas fuera de plazo:

El Instituto Tecnológico y Geominero de España remite un informe en el que llega a la conclusión de que la alternativa ambientalmente más viable es la C (P20BPH), por su menor grado de alteración sobre áreas de interés natural.

Sugiere que en el estudio de impacto ambiental se comparen los siguientes aspectos de cada una de las alternativas estudiadas: procesos erosivos, tratamiento de taludes, impactos por apertura de canteras y préstamos, estudio de tipos de suelos afectados, impactos por alteración a las singularidades geomorfológicas, paleontológicas y arqueológicas, impactos geológicos y riesgos geotécnicos en la construcción de los túneles, contaminación acústica, efecto barrera, estudio de la flora y fauna terrestre y acuática y sus alteraciones, distancia y visibilidad a núcleos urbanos y espacios protegidos, impacto visual y por último medidas preventivas y de corrección a todos los factores ambientales anteriores.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo

El estudio informativo tiene por objeto analizar distintas alternativas de trazado del tramo La Robla-Pola de Lena de la línea férrea León-Gijón. La actuación está contemplada dentro de las actuaciones complementarias del Plan Director de Infraestructuras 1993-2007.

El Parlamento, con fecha 20 de noviembre de 1997, aprobó la Ley 47/1997, cuyo artículo único da a la variante de Pajares la mayor prioridad en su fecha de ejecución, configurando el corredor Madrid-Oviedo como línea ferroviaria de velocidad alta.

El estudio informativo se desarrolla en tres fases:

La fase A del estudio informativo se realiza a escala 1/50.000 y en ella se seleccionan tres corredores: Torío-Aller-Negro, Bernesga-Pajares-Huerta y Casares-Huerta en los que se estudian nueve posibles trazados. Como resultado de esta fase, se propone continuar en la siguiente con el análisis de las alternativas A (U20TAN), B (P20BP), C (P20BPH) y D (P20BH), que son las incluidas en la memoria-resumen que se redacta para iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La fase B del estudio informativo se desarrolla a escala 1/25.000 una vez recibidas las consultas previas; se descartan las soluciones más orientales, proponiendo para su desarrollo en la siguiente fase las alternativas D (P20BH) y C (P20BPH).

La fase C del estudio se desarrolla a escala 1/5.000. En esta fase se realiza el estudio de impacto ambiental objeto de la presente declaración de impacto ambiental, se realizan algunas optimizaciones del trazado respecto al periodo anterior y se considera la variante de La Robla. Por ello, en esta fase se proponen cuatro alternativas: 1 (P20BH, con PAET en La Robla), 2 (P20BH, con PAET en la variante de La Robla), 3 (P20BPH, con PAET en La Robla), 4 (P20BPH, con PAET en la variante de La Robla).

En la primera parte del trazado (p. k. 0+000 a 6+045), se ha desarrollado una solución común para todas las alternativas. Parte de Pola de Lena y discurre por la margen izquierda del río Pajares hasta Campomanes.

El tronco común de las alternativas P20BH (p. k. 6+045 a 39+760) parte de Campomanes y discurre por la margen izquierda del valle del Huerna, al que posteriormente atraviesa, comenzando (p. k. 15+265) el túnel de base de 24.535 metros hasta Pola de Gordón. Existen dos variantes hasta el final del trazado: la alternativa 1 (p. k. final 48+997) que sitúa el PAET en La Robla y la alternativa 2 (p. k. final 49+465) que sitúa el PAET al oeste del municipio de La Robla, entre éste y Llanos de Alba.

El tronco común de las alternativas P20BPH (pp. kk. 6+045 a 36+942) parte de Campomanes, cruza el río Pajares y discurre en túnel hasta Puente de los Fierros, donde se inicia el gran túnel de base de 24.684 metros que llega hasta las inmediaciones de Santa Lucía. Para el tramo final cuenta con las mismas posibilidades que las alternativas P20BH: Alternativa 3 (p. k. final 47+492) que sitúa el PAET en La Robla y alternativa 4 (p. k. final 48+985) que sitúa el PAET en la variante de La Robla.

En el trazado común a todas las alternativas se prevé la construcción del viaducto de Pola de Lena (110 m) y los túneles de Pico de Siero (1.473 m) y de Vega de Ciego (444 m). En el cuerpo común de las alternativas P20BH están proyectados los viaductos del Teso (439 m), de Sotiello (118 m), de San Blas (392 m) y de Jomezana (313 m) y los túneles del Teso (580 m), de Sotiello (157 m), de los Pontones (3.781 m) y de Pajares (túnel de base de 24.535 m). En el tramo final de la alternativa 1 los viaductos proyectados son el del Bernesga (375 m), de Huergas (145 m), de Alcedo (110 m); el puente de Alba (55 m) y los túneles de Nocedo de Gordón

(408 m) y de Gordón (3.433 m). En el tramo final de la alternativa 2 se proyectan los viaductos de Bernesga (385 m), Huergas (166 m), puente de Alba (305 m) y los túneles de Nocedo de Gordón (385 m), Buen Suceso (1.295 m), Peredilla (655 m), de Alba (1025 m) y del Castro (465 m).

En el cuerpo común de las alternativas P20BPH se proyectan los viaductos del Huerna (530 m), de Puente de los Fierros (130 m) y los túneles de la Cuesta Raso (5.592 m) y de Pajares (túnel de base de 24.684 m). En el tramo final de la alternativa 3 se encuentran los viaductos de Vega (265 m), de La Robla (160 m), el puente del Bernesga (60 m) y el túnel de Gordón (5.645 m). Por su parte, en el final de la alternativa 4 se encuentran los viaductos de Vega (265 m) y del Bernesga (205 m) y los túneles de Gordón (5.255 m), de Alba (1.065 m) y de Llanos de Alba (465 m).

La selección de la alternativa más favorable se realiza a través de un análisis multicriterio en el que por orden de importancia se consideran los siguientes aspectos: medio ambiente, explotación ferroviaria, facilidad y plazo de ejecución, inversión y tiempos de viaje. Como resultado de este análisis, el estudio informativo propone la alternativa 2 (P20BH, con PAET en la variante de La Robla) para su aprobación. La alternativa propuesta destaca desde el punto de vista funcional, de trazado, geológico-geotécnico y topográfico, lo que redundará en mejoras en los tiempos de viaje, mayor seguridad de explotación, menor coste y tiempo de ejecución.

La actuación consiste en una línea ferroviaria de doble vía, apta para velocidad alta, $V = 220$ Km/h, con radios mínimos de 3.200 m, pendiente máxima de 20 milésimas, con ancho RENFE, alimentado por corriente continua de 3.000 V, con subestaciones tipo transformador-rectificador. La anchura de la plataforma para vía doble es de 14 m. Se proyecta la instalación de dos puestos de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) uno en Campomanes y otro en La Robla, de longitud mínima de 1.300 metros y pendiente máxima de 2,5 milésimas. También se diseñan dos puestos intermedios de banalización (PIB) en el túnel de base.

Modificaciones propuestas por el promotor tras la información pública

En vista de lo expuesto en la información pública el promotor considera como solución más adecuada, la propuesta en el estudio informativo (alternativa 2), incluyendo como principales modificaciones las siguientes:

Prolongar el túnel de Vega de Ciego hasta Vega del Rey, mediante un falso túnel de 890 m.

Modificar la rampa de acceso de Valgrande dejando su boca cerca de la autopista A-66, con conexión directa a ésta.

Sustituir los dos puestos intermedios de banalización (PIB) por un puesto de adelantamiento de trenes (PAT).

Sustituir la obra de drenaje sobre el río Huerna por un puente de 40 metros de luz.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental se ajusta al esquema metodológico establecido en el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de evaluación de impacto ambiental.

Inicialmente, el estudio describe la situación del medio donde se desarrolla la actuación, considerando las siguientes variables: atmósfera (clima, contaminación atmosférica y acústica), geología, geomorfología, edafología, hidrología, vegetación, fauna, espacios protegidos y de interés natural y ecológico, paisaje y medio socioeconómico (demografía, datos económicos, patrimonio, sistema territorial, planeamiento urbanístico).

La actuación proyectada pretende la conexión entre Asturias y León, y abarca los términos municipales de La Robla, Pola de Gordón y Villamanín en León y el Concejo de Lena en el Principado de Asturias. La línea atraviesa la Cordillera Cantábrica lo que condiciona el proyecto por la difícil orografía. Destacan dos puntos de interés geológico como son el Puerto de Pajares y la Sección del Devónico en el valle del Bernesga, entre La Vid y Huergas de Gordón.

La actuación pasa por ríos de ambas vertientes de la cordillera. En la Cantábrica, los principales son el Pajares y el Huerna, cursos típicos de alta montaña y de gran calidad ecológica por su vegetación, fauna asociada y calidad de las aguas. Pertenecientes a la cuenca del Duero, el estudio afecta a los ríos Bernesga y Casares.

Las principales formaciones vegetales las constituyen bosques maduros de frondosas (hayas, robles, fresnos y abedules), bosques ribereños, sabinas, piornales, brezales, tojales, vegetación de alta montaña, cultivos, prados y pastos, plantaciones de coníferas.

Las principales áreas de interés son los espacios protegidos de Peña Ubiña, la Reserva de Caza de Somiedo y el bosque de Valgrande, donde viven especies como el oso pardo (especie en peligro de extinción de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas) y el urogallo (especie vulnerable de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas), sobre todo en los bosques de frondosas. Desde el punto de vista paisajístico destacan el valle del río Casares, el bosque de Valgrande y la zona de cumbres y cresteríos.

Tras esta fase de inventario ambiental, el estudio procede a la identificación, caracterización y valoración de los impactos.

Las alternativas P20BH tienen como principales impactos: La afección al punto de interés geológico de Pajares (rampa de Valgrande), alteración importante de la geomorfología, creación de vertederos, ocupación de suelo, afección al hábitat del oso pardo y del urogallo, afección al paisaje protegido de Peña Ubiña y alteración del valle del Huerna. Dentro de estas alternativas la 1, con PAET en La Robla, presenta un fuerte impacto acústico.

Las alternativas P20BPH tienen como principales impactos: la alteración de la geomorfología y la creación de vertederos. De la misma forma que los anteriores, la alternativa 3 con PAET en La Robla tiene un mayor impacto acústico.

Del análisis cuantitativo de los impactos se desprende que, si bien considera todas las alternativas ambientalmente viables, la alternativa 4 (P20BPH, con PAET en la variante de La Robla) es la más favorable desde el punto de vista ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye una propuesta de medidas correctoras, un programa de vigilancia ambiental y el documento de síntesis. Asimismo, recoge en sus anejos un informe de vertederos, informe arqueológico, descripción de las principales especies faunísticas presentes en el área de estudio, tablas de datos económicos de la actividad agropecuaria, tablas de regresión y bioindicadores de vegetación potencial y reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Resumen de la Información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental

Durante la fase de información pública se han recibido 98 escritos, que corresponden a 28 modelos de alegaciones diferentes.

El contenido medioambiental más importante de las alegaciones presentadas es el siguiente:

La Consejería de Fomento del Principado de Asturias remite informe en el que muestra su preferencia, desde el punto de vista ambiental, por la alternativa P20BPH, siendo también más coherente con las figuras de protección del territorio (Paisaje Protegido de Peña Ubiña, Corredor Biogeográfico del Huerna) y de protección del hábitat de especies declaradas en peligro de extinción y vulnerables (oso pardo y urogallo).

De continuar con la alternativa P20BH propone unir el túnel de los Pontones y el de Pajares para evitar cruzar en superficie el río Huerna y evitar que este punto se convierta en un foco de la actividad constructiva. Asimismo cuestiona la función de la rampa de Valgrande, cuya construcción provocaría una fuerte afección a un monte básico en la recuperación osera y lugar donde existen muchos cantaderos de urogallos.

Por último, hace algunas recomendaciones sobre los vertederos y la revegetación de taludes.

La Consejería de Agricultura del Principado de Asturias manifiesta que después de la regresión que la población osera tuvo con la construcción de la autopista A-66, en los últimos años se está produciendo una lenta recolonización de la zona al este de la vía. Ello originó un proyecto, actualmente en ejecución, de restauración del corredor del Huerna como pasillo osero por la Administración Regional (en el marco del Plan de Recuperación del Oso Pardo en Asturias), cuyo objetivo último es la comunicación de los núcleos oriental y occidental. Con este objetivo final, la Consejería de Agricultura entiende que las obras, debido a su largo plazo de ejecución, deben realizarse fuera de la zona de actual distribución del oso, evitando afección a masas forestales, especialmente al hayedo de Valgrande, no realizando obras permanentes en las masas forestales, procediendo a la restauración de obras auxiliares, desmantelando y restaurando el actual trazado ferroviario y buscando vertederos fuera de la zona de distribución actual o potencial del oso pardo. Por todo ello propone la adopción de la alternativa P20BPH.

Señala que el paisaje de Peña Ubiña ha sido propuesto por la Comunidad Autónoma de Asturias para su inclusión en la lista nacional de Lugares de Importancia Comunitaria que integrarán la futura red europea Natura 2000.

En un informe posterior la Consejería de Fomento del Principado de Asturias realiza una análisis de los impactos que producen las alternativas

y vertederos propuestos en el estudio informativo, proponiendo medidas correctoras complementarias. Entre estas últimas destacan: Construir en túnel el trazado entre los pp. kk. 3+000-4+500 y 9+600-11+300, sustituir la rampa de Valgrande por un pozo de acceso conectado directamente con la autovía A-66, realizar proyectos específicos para cada vertedero y subordinación de su autorización a la resolución de la evaluación preliminar de impacto ambiental del Principado de Asturias. Concluye considerando que la alternativa más aconsejable es la P20BPH por evitar la afección al valle del Huerna.

La Consejería de Cultura del Principado de Asturias indica que no se recoge en el estudio arqueológico del estudio informativo la delimitación del yacimiento denominado Villa de Memoriana ni los elementos defensivos del castro de El Castiello. Por todo ello consideran necesario un estudio arqueológico que subsane estos defectos y recomiendan la variación del trazado si éste afectase a la Villa Memoriana.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Norte realiza algunas consideraciones acerca de las obras proyectadas para el paso de cauces interceptados. Indica que los vertederos contemplados suponen una gran afección al dominio público hidráulico y se debe estudiar su viabilidad de acuerdo con los condicionantes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico y el Plan Hidrológico de Cuenca, así como su repercusión medioambiental.

Por último, transcribe un informe de la Oficina de Planificación Hidrológica en el que señala que el plan Hidrológico Norte II contempla la construcción del embalse de Valgrande que afectará a la alternativa propuesta. El informe concluye que la rampa de acceso al túnel de base desde el valle del río Valgrande es incompatible con el embalse y que en el túnel se podrían producir importantes fugas de agua del embalse, que harían incompatibles embalse y túnel con ese trazado.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León indica que la alternativa P20BH afecta al Valle del río Casares, suelo no urbanizable especialmente protegido de ecosistemas singulares. Indica asimismo que afecta a las obras de ampliación de la presa de Casares, que es la alternativa que mayor movimiento de tierras conlleva, que cruza en tres ocasiones al río Bernesga y que la boca Sur del túnel base está en Berberino, en suelo no urbanizable especialmente protegido con protección paisajística y ambiental. Finalmente muestra su preferencia por la alternativa 4 (P20BPH con PAET en la variante de La Robla) del estudio informativo.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León se muestra conforme con la alternativa seleccionada. Señala que se debe evitar que durante la construcción y explotación de la línea se dificulte el acceso a vías de comunicación, poblaciones, edificaciones o fincas.

La Confederación Hidrográfica del Duero señala que la alternativa Bernesga-Huerna, pasa en túnel bajo la cola norte del Embalse de Casares, en trámite de aprobación. No obstante, dada la diferencia de cotas de ambas actuaciones, la incidencia es despreciable. La Sección de Hidrología informa que las dos variantes pueden afectar a la instalación de la estación de aforos número 70 en La Robla.

RENFE señala que el trazado es adecuado para alcanzar las velocidades proyectadas. No obstante, considera que se debe estudiar a nivel de proyecto constructivo la posibilidad de reducir las pendientes de los tramos que alcanzan la pendiente máxima. Asimismo indica la necesidad de dotar a la infraestructura de un puesto de adelantamiento de trenes en torno al p. k. 26+000.

Hace un análisis del estudio de impacto ambiental, realiza algunas recomendaciones en torno a las medidas correctoras a aplicar y destaca la relevancia que toma la gestión de vertidos derivados de la obra por su gran volumen. En este último punto señala la poca viabilidad de algunos de los vertederos propuestos por el estudio informativo y propone utilizar zonas mineras y degradadas para su ubicación.

La Asociación Asturiana de Amigos de la Naturaleza (ANA) se reafirma en lo manifestado en la fase de consultas previas, considerando que la mejor opción es la P20BPH, que fue la opción por la que se decantaron la mayoría de las instituciones y administraciones consultadas.

No acepta los argumentos de presupuesto y plazo de la obra como justificación para desechar la alternativa P20BPH.

Considera que la valoración de las alternativas que lleva a la elección de la P20BH parte de datos erróneos de flora y fauna. Asimismo, señala que la evaluación de los impactos ambientales realizada por los redactores es arbitraria.

Asegura que la solución propuesta presenta graves afecciones al Valle del Huerna. Propone que para evitar ésto se busquen soluciones que oculten el trazado a su paso por Jomezana y Espinedo.

También considera mejor la solución P20BPH en lo que respecta a las rampas y pozo de acceso a los túneles y muestra su preocupación

por la rampa auxiliar del río Valgrande (p. k. 19+500), situada en un lugar de gran trascendencia ambiental.

El Fondo para la Protección de los Animales Salvajes (FAPAS), en su alegación, solicita al Ministerio de Fomento que proceda a sustituir el trazado elegido D (P20BH) por la alternativa C (P20BPH), que produciría un menor impacto al paisaje y a la fauna, en especial al oso pardo.

AEDENAT se muestra favorable a la construcción de un tren de velocidad alta entre Pola de Lena y La Robla. No obstante, considera que la alternativa que pasa por el valle del Huerna no es la más adecuada, considerando que tienen más peso las ventajas ambientales de la alternativa P20BPH que el ahorro presupuestario de la alternativa seleccionada.

Por otra parte, propone que se realice un estudio especial sobre las afecciones que la perforación del túnel puede provocar sobre los acuíferos importantes.

La Coordinadora Ecoloxista d'Asturies indica que se deberían tener en cuenta alternativas con trazados para velocidades inferiores en el tramo que atraviesa la Cordillera, que se adapten más al terreno y reduzcan los impactos. Considera que la evaluación de impacto ambiental debe contemplar el estudio conjunto de todas las obras y planes existentes. Solicita su rechazo al proyecto y su revisión.

El Claustro de Profesores del Colegio Público Rural Agrupado Güerna-Payares manifiesta su oposición a la construcción de la variante de Pajares por el Valle del río Huerna alegando su gran valor paisajístico, hábitat de valiosas especies de flora y fauna cantábrica. Por último, indica que las potencialidades tradicionales y de actividades de bajo impacto que se desarrollan en el valle, se ven amenazadas por la construcción de la alternativa P20BH y solicita sea sustituida por la P20BPH.

Izquierda Unida Asturias considera globalmente más ventajosa la alternativa P20BPH. En el caso de continuar con la actual propuesta considera necesario reducir al mínimo el trazado en superficie en el valle del Huerna y reconsiderar la ubicación de vertederos.

El Ayuntamiento de Lena ratifica, en términos generales, los contenidos del acuerdo de la Comisión de Urbanismo que analizó las tres alternativas presentadas en la memoria-resumen que pasaban por el municipio, llegando a la conclusión de que las alternativas B y C eran las únicas viables desde el punto de vista ambiental.

Señala a continuación las afecciones a instalaciones y servicios municipales que se verán afectados por la alternativa proyectada entre Pola de Lena y Campomanes y emplaza al Ministerio de Fomento para que ejecute un estudio detallado que garantice en todo momento el servicio municipal de abastecimiento de agua.

Describe las dos alternativas desarrolladas en el estudio informativo llegando a la conclusión de que la alternativa propuesta, P20BH, debe ser rechazada por resultar muy perjudicial para los intereses del concejo, por dañar un entorno de gran riqueza paisajista y ambiental y que supone el principal valor del municipio ante la falta de alternativas económicas. Se manifiesta a favor de la alternativa P20BPH.

Para terminar, solicita que el Ayuntamiento de Lena pueda participar en un estudio que permita reubicar los vertederos y sugiere la incorporación de un instrumento de gestión específico de control de calidad medioambiental en la ejecución de las obras.

Se incluye un estudio elaborado por el Centro para la Cooperación y el Desarrollo Territorial de la Universidad de Oviedo (CECODET) en que hace una crítica de la valoración de alternativas del estudio informativo. Considera que se infravalora la alternativa P20BPH en los criterios de explotación ferroviaria, y facilidad y plazos de construcción y se sobrevalora la alternativa P20BH en el criterio de medio ambiente. Con esta base y considerando muy importante tener en cuenta el Plan Especial del Huerna (lo incluye como anexo), hace una valoración de alternativas en el que resulta más favorable la alternativa P20BPH.

También se incluye un estudio gráfico del impacto de la variante de Pajares sobre el territorio, tramo Pola de Lena-Los Pontones, del Servicio de Arquitectura y Urbanismo del Ayuntamiento de Lena.

El Ayuntamiento de La Robla manifiesta que los terrenos situados entre La Robla y Llanos de Alba, están calificados como suelo urbano y la variante supone una barrera entre estos dos núcleos. Asimismo, hace algunas consideraciones acerca de la restitución de algunos pasos y caminos y finalmente propone que la variante discurra entre Llanos de Alba y Sorribos de Alba.

El Ayuntamiento de Villamanín señala las posibles afecciones que pueden suponer los vertederos situados en su término municipal.

Varios particulares presentan alegaciones idénticas en las que manifiestan que, por el interés general, la alternativa P20BH debe ser desechada por el Ministerio de Fomento por las consideraciones siguientes:

Es posible mejorar la línea actual de ferrocarril.

La explotación mixta de la línea puede provocar el transporte de mercancías peligrosas.

El trazado de la alternativa P20BH supone un impacto crítico en el medio ambiente y un impacto social irreparable.

Desde el punto de vista ambiental destacan el impacto de los viaductos sobre el paisaje y contaminación acústica, el de la electrificación de la línea, el de nuevas pista y carreteras en las zonas incluidas en el proyecto, la gran cantidad de escombros sobrantes. Señalan que el proyecto ocasionará deterioro de la calidad del aire, ruidos, afección a ríos, destrucción directa e indirecta de una buena cantidad de arbolado, afección a zonas de oso pardo (catalogada en peligro de extinción), al urogallo (especie protegida y en extinción), corzo, rebeco, ciervo y jabalí (especies cinegéticas en explotación que pueden desaparecer) y lobo ibérico.

Varios particulares destacan el alto valor, a todos los niveles, que tiene el Valle del Huerna, al que afecta el trazado de la alternativa P20BH. Manifiestan que la construcción de estas obras supone un impacto crítico medioambiental que vulnera la Constitución Española en varios artículos.

Un particular manifiesta que la construcción de la alternativa propuesta supondría una barrera a la futura unión de las localidades de La Robla y Llanos de Alba y señala que, en caso de construirse, se tomen las medidas de protección ambiental exigibles.

Otro particular informa del alto impacto que la alternativa propuesta tendría en la población osera del valle del Huerna y en el posible corredor que permitiría el acceso de esta especie al sector oriental.

Un particular más alega que el trazado de la variante por Llanos de Alba, que pasará a unos cincuenta metros de las casas, y la reposición en paso elevado de la Carretera Comarcal 626, provocarían trastornos evitables por otras alternativas.

Otros particulares manifiestan que se tome como única opción la alternativa P20BPH con PAET en la variante de La Robla y ello en virtud de la infravaloración de que es objeto en el estudio informativo la alternativa P20BPH, en los criterios de explotación ferroviaria y facilidad y plazos de construcción y la sobrevaloración de la alternativa P20BH en el criterio de medio ambiente.

La Asociación de Alojamientos y Actividades Turísticas de Lena (AA-TURLENA) se pronuncia favorablemente a la inmediata ejecución de la variante ferroviaria por el trazado alternativo de Pajares, pues consideran que la actual propuesta es demasiado agresiva con el valle del Huerna, entorno donde realizan la mayoría de sus actividades y punto de referencia de futuros proyectos.

El Cronista Oficial del Concejo de Teverga en nombre del colectivo «Teverga Natura», varios representantes vecinales del valle del Huerna-Lena y otros particulares, defienden que la construcción de la variante de Pajares no se realice por el Valle del Huerna, dado que se produciría un impacto ecológico irreversible.

ANEXO V

Resumen de la información complementaria aportada por el promotor

Vertederos. Información complementaria

El documento analiza en primer lugar el movimiento de tierras global de la actuación, teniendo en cuenta las modificaciones de proyecto introducidas tras el proceso de información pública. Los volúmenes a trasladar a vertedero serían finalmente los siguientes:

Alternativa	Volumen a vertedero - m ³
1 (P20BH con PAET en La Robla)	8.641.631
2 (P20BH con PAET en la variante de La Robla)	8.828.525
3 (P20BPH con PAET en La Robla)	7.153.385
4 (P20BPH con PAET en la variante de La Robla)	7.305.739

Posteriormente, realiza un análisis individualizado de cada uno de los vertederos propuestos en el estudio informativo, con algunas variaciones. Para cada uno de los 10 vertederos propuestos se estiman sus volúmenes, se indican los posibles accesos, la procedencia de los vertidos y las características geográficas y ambientales de los mismos.

Por último estudia las implicaciones ambientales de la propuesta sobre la población de osos y urogallos. Por lo que respecta al oso, indica la existencia de un vertedero, denominado «Vaguada de La Cortina», situado dentro de la zona de distribución actual de oso pardo, si bien lo considera viable dada su situación en una zona antropizada, próxima a la autopista A-66. Asimismo, señala al bosque de Valgrande como la zona más sensible para el urogallo.

Informe de propuesta de medidas compensatorias

Este informe indica el carácter marginal de las afecciones producidas sobre los LICs de la «Montaña central de León» y de «Peña Ubiña», que se limitan a zonas puntuales en los límites de estos espacios, manifestando que es donde los valores que han motivado su propuesta como LIC están presentes en forma menos patente.

Asimismo indica que en ninguno de los dos casos existen alternativas razonables de actuación que pudieran evitar la afección producida, debido a la rigidez de las infraestructuras ferroviarias de altas prestaciones, unido a la complejidad orográfica y geológica del área atravesada.

Propone la creación de corredores y hábitats para el oso pardo y el urogallo, acordando con las administraciones ambientales competentes la extensión y ubicación de las superficies a tratar.

Informe de viabilidad de un trazado por la margen derecha del Huerna

En este informe se manifiesta la inviabilidad de esta propuesta de trazado.

Se señalan las ventajas que, desde el punto de vista geotécnico y constructivo, presenta la formación geológica del subhullero de Riosa presente en la margen izquierda (formación 25 del estudio geológico del estudio de informativo), sobre el subhullero (formación 24) presente en la margen derecha.

Desde el punto de vista técnico considera que esta propuesta es difícilmente compatible con la autopista León-Campomanes.

Por último, indica que la solución del margen derecha tiene mayores afecciones medioambientales que la propuesta en el estudio informativo, pues aquella afecta a la zona de distribución actual del oso en tres puntos; supone importantes obras de contención de tierras para evitar la afección al Huerna; y una mayor afección paisajística en la zona alta del Huerna.

Informe de Vertederos. Ampliación

En este documento el promotor indica que como consecuencia de la realización de una campaña de investigación geológica y geotécnica se tiene un conocimiento más exhaustivo del macizo atravesado por el túnel de base de las alternativas 1 y 2. Por ello, propone para su ejecución un sistema constructivo que evita la ejecución de la rampa de acceso situada en el bosque de Valgrande, y transforma el pozo de la sierra del Roza en una obra menor con una función drenante. El ataque al túnel de base se realizaría por lo tanto desde tres puntos: la boca norte (Telledo), el pozo de Viadangos y la galería de arroyo Follado. En relación con el pozo de Viadangos, que de acuerdo con el estudio informativo se situaba dentro de LIC de la «Montaña central de León», indica su reubicación para respetar los límites de este espacio.

Por lo que respecta a los vertederos:

Se profundiza en la definición de aquellos vertederos propuestos con anterioridad en el documento «Vertederos. Información complementaria» y que no fueron considerados mediambientalmente inadmisibles en el escrito de 9 de abril de 2001 en el que la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental analizaba la propuesta realizada en ese documento.

Se proponen nuevas alternativas para los vertederos considerados medioambientalmente inadmisibles. El vertedero de La Cortina se analiza individualmente y se argumenta su viabilidad.

Se propone un nuevo vertedero (vertedero de Follado) que resulta necesario como consecuencia del nuevo sistema constructivo propuesto para la construcción del túnel base.

ANEXO VI**Resumen de otros informes***Informe del Departamento de Biología, Organismos y Sistemas de la Universidad de Oviedo*

En su informe indica la dramática situación de conservación que sufre el urogallo cantábrico que, independientemente de la catalogación que tiene en la actualidad en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, se encuentra en peligro de extinción. Establece las áreas en las que la ejecución de la actuación podría afectar negativamente a los urogallos, indicando la mayor afección de la alternativa P20BH sobre esta especie, como consecuencia de la evacuación de tierras por la rampa de acceso al túnel de Pajares situada en el bosque de Valgrande, en el que se encuentran en la actualidad un buen número de cantaderos de la especie, aunque en clara regresión en los últimos años.

Informe de la Dirección General de Calidad Ambiental y Obras Hidráulicas y de la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente del Principado de Asturias

En el informe conjunto de ambas Direcciones Generales se realiza un análisis del contenido del estudio de impacto ambiental y se proponen medidas cautelares, correctoras y compensatorias a considerar en la declaración de impacto ambiental. Por lo que respecta a la afección al LIC de «Peña Ubiña» se indica que la afección a los hábitats de interés comunitario debe reducirse a lo mínimo imprescindible para la construcción de las bocas de los túneles y los pasos sobre los ríos.

MINISTERIO DE ECONOMÍA

10458 *ORDEN ECO/1223/2002, de 30 de abril, de extinción y cancelación en el Registro Administrativo de Entidades Aseguradoras a la entidad «Zurich Compañía de Seguros sobre la Vida, Sucursal en España de Compañía Suiza».*

Por Orden de fecha 27 de octubre de 2002 se autorizó a la entidad «Zurich Compañía de Seguros sobre la Vida, Sucursal en España de Compañía Suiza», la cesión total de su cartera a «Eagle Star Vida, Compañía Española de Seguros y Reaseguros, Sociedad Anónima», y consiguiente revocación de la autorización concedida para operar.

De la documentación aportada se desprende que las citadas entidades han llevado a efecto la cesión, formalizándola de conformidad con lo previsto en el artículo 70.4 del Reglamento de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, de 20 de noviembre de 1998, dando asimismo cumplimiento a los requisitos establecidos en el artículo 27.5 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados.

En consecuencia, a propuesta de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones, he resuelto declarar la extinción y cancelación en el Registro Administrativo de Entidades Aseguradoras previsto en el artículo 74.1 de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, a la entidad «Zurich Compañía de Seguros sobre la Vida, Sucursal en España de Compañía Suiza», conforme a lo señalado en el artículo 27.5 de la citada Ley.

Contra la presente Orden, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer con carácter potestativo recurso de reposición, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la notificación de la misma. Asimismo se podrá interponer recurso contencioso-administrativo en el plazo de dos meses a partir del día siguiente a la notificación de la misma, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 25 y 46 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 13 de julio de 1998, según lo establecido en la Disposición Adicional Novena de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

Madrid, 30 de abril de 2002.—El Ministro, P. D. (Orden de 8 de noviembre de 2000), el Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pequeña y Mediana Empresa, José Folgado Blanco.

Ilma. Sra. Directora general de Seguros y Fondos de Pensiones.

10459 *ORDEN ECO/1224/2002, de 30 de abril, de extinción y subsecuente cancelación en el Registro Administrativo de Entidades Aseguradoras de la entidad Mutualidad de Previsión Social de Empleados del Banco de Crédito a la Construcción (en liquidación).*

La entidad denominada Mutualidad de Previsión Social de Empleados del Banco de Crédito a la Construcción (en liquidación) acordó, en la Asamblea general extraordinaria celebrada el 16 de noviembre de 1987, la disolución voluntaria de la misma y nombrar como Liquidador al Banco Hipotecario de España.

Por Orden de 1 de junio de 2000 y previa renuncia del anterior Liquidador, se encomendó la liquidación de la citada mutualidad a la Comisión Liquidadora de Entidades Aseguradoras.