

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

1761

RESOLUCIÓN de 25 de enero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que en virtud del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Unquera-Llanes (Asturias)», promovido por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

1. *Objeto y justificación del estudio informativo.*—El objeto del estudio informativo es recopilar y analizar los datos para definir y comparar las diferentes alternativas para el desarrollo de una autovía entre Unquera y Llanes, que de continuidad a la Autovía del Cantábrico, ya que se encuentra abierto al tráfico todo el tramo de autovía entre Oviedo y Torrelavega, excepto el subtramo entre Unquera y Llanes, de 22 km de longitud.

2. *Descripción del proyecto.*—Siguiendo el planteamiento de la Orden de Estudio, la autovía que se proyecta tendrá las siguientes características:

Calzadas separadas, con dos carriles de 3,50 m de anchura cada una.

Arcenes exteriores de 2,50 m de anchura.

Arcenes interiores de 1,00 m de anchura.

La mediana se ha establecido de 9 m de anchura, por consonancia con los extremos del tramo, ya construidos. Donde se ha considerado que esa anchura debe reducirse por algún motivo, se expone al tratar las alternativas implicadas.

La velocidad de proyecto se establece en la Orden de Estudio en 80 km/h. Esto implica poder llegar a curvas con radio en planta de 250 m e inclinaciones longitudinales de hasta el 6 %, no obstante, con las características de los trazados analizados, especialmente en planta, se puede llevar a una velocidad de proyecto de 100 km/h.

Para facilitar la evaluación ambiental de las distintas alternativas planteadas, se ha dividido el territorio en tres tramos:

Tramo 1: Entre el origen (Llanes) y la Venta de Pomar (antes del cruce del río Purón): En esta zona se plantean tres alternativas, Norte, Norte 1 y Sur:

La alternativa Norte discurre por el núcleo de San Roque del Acebal próxima a la N-634.

La alternativa Norte 1 se plantea sobre la N-634 hasta llegar a la Sierra de Cué donde abandona la N-634 separándose al norte y bordeando el núcleo de San Roque del Acebal y tiene una longitud de 5.450 metros.

La alternativa Sur coincide en un primer tramo con la alternativa anterior, pero enseguida gira hacia el sur para evitar el paso por San Roque del Acebal y por el Paisaje Protegido de la Costa Oriental. La abundancia de núcleos rurales y edificaciones obliga a bajar mucho al sur, describiendo un amplio arco, que hace que en el punto de posible conexión con la alternativa Norte, el entorno de la Venta de Pomar, este trazado tenga 6.600 metros frente a los 5.900 de la alternativa Norte. También es un condicionante importante en el trazado la presencia de la Cueva de las Herrerías, cuya afección se evita pero a costa de afectar al Pozo de la Mina, sin que existan soluciones posibles que puedan evitar la afección a estos dos elementos sin entrar en suelos urbanos o urbanizables de los núcleos rurales del entorno.

Tramo 2: Entre la Venta de Pomar y La Franca: En esta zona se plantean seis alternativas, denominadas Norte, Sur, Norte-Sur, Sur-Norte, Valle Oscuro 1 y Valle Oscuro 2, que discurren aprovechando los corredores homónimos.

La alternativa Norte discurre paralela a la N-634 por el norte, por la Rasa de Andrín, cruzado el río Purón mediante un viaducto, y pasando a discurren por la rasa costera. Bordea por el norte Puertas de Riego y Vidiago, cruzando al sur de la N-634 antes de Pendueles, para discurren por la ladera norte de la Sierra de la Borbolla. Una vez pasado Buelna, en cuyo entorno se plantean dos viaductos, para evitar la ocupación de viviendas y para reponer la carretera de Pie de la Sierra, vuelve a bajar para situarse sobre la N-634, cruzando pegado a ella la desembocadura del río Cabra mediante un viaducto, ocupando en esta zona parte de un camping. De nuevo se separa hacia el norte de la N-634, para bordear La Franca y El Peral, donde se plantea una conexión con el corredor Sur. La longitud de la alternativa Norte es de 13.800 metros.

La alternativa Sur desde la Venta de Pomar cruza el río Purón mediante un viaducto paralelo por el sur y muy próximo al puente metálico del F.E.V.E., pasando a discurren en gran parte de su recorrido por la ladera norte de la Sierra de La Borbolla. Casi enseguida del cruce del río Purón se plantea un falso túnel que permite la reposición del camino de acceso

a Peña Tu, ocultando además la vía en esta zona. Pasa Puertas de Riego y Vidiago por el sur, uniéndose a la alternativa Norte antes de Pendueles. Una vez pasado Buelna, donde se plantean dos viaductos iguales a los de la alternativa Norte (los trazados en esta zona son coincidentes), continúa por la ladera para entrar en un túnel que cruza el extremo de la Sierra de la Borbolla. Sale del túnel y tras un corto tramo se inicia un alto viaducto que cruza el río Cabra. Discurre paralela a la N-634 por el sur pero alejada entre 600 y 700 metros. Cruza mediante otro viaducto el río Ahijo, afluente del Cabra y, tras bordear La Franca por el sur cruza la N-634 entre La Franca y El Peral, punto donde se prevé un enlace. Bordea El Peral por el norte muy próximo a la N-634, preveándose en esta zona un falso túnel para minimizar su afección y reponer la carretera a Pimiango. En esta zona se plantea una conexión que permitiría seguir en el tramo final por la misma alternativa Sur o por la alternativa Norte. La longitud es de 13.600 metros.

La alternativa Norte-Sur en este tramo 2 es una solución mixta que discurre por la alternativa Norte hasta Buelna, donde se une a la alternativa Sur, continuando por esta última hasta La Franca. La longitud de la alternativa es de 14.000 metros.

La alternativa Sur-Norte discurre por la alternativa Sur hasta Buelna, donde se une a la alternativa Norte, continuando por esta última hasta La Franca. La longitud de la alternativa es de 13.400 metros.

En la alternativa Valle Oscuro 1 el trazado coincide con la alternativa Sur hasta después del cruce del río Purón. A partir de este punto, entra en un túnel de 1.400 metros que la conduce a la ladera sur de la Sierra de La Borbolla. Por donde discurre hasta unirse a la alternativa Sur presentando 5 viaductos y otro túnel. La longitud total de la alternativa, incluyendo el tramo común con la alternativa Sur es de 13.600.

La alternativa Valle Oscuro 2 coincide con la alternativa Valle Oscuro 1 hasta pasar el viaducto que sigue al túnel del Purón. La alternativa Valle Oscuro 2 en lugar de tomar la ladera sur de la Sierra de La Borbolla, como hacía la alternativa Valle Oscuro 1 pasa a discurren por el valle, alejándose de los núcleos de población. El trazado alterna desmontes y terraplenes, presentando en el tramo cuatro viaductos. Tras el último, que cruza el río Ahijo, entra en una gran trinchera, en cuya salida pasa a unirse a la alternativa Sur. Parte de la alternativa Valle Oscuro 1 en su p.k. 10+600, y se une a la alternativa Sur en el p.k. 18+420 (p.k. 19+000 del la alternativa Valle Oscuro 2), compartiendo con ésta los últimos 1.280 metros. La longitud total de la alternativa, incluyendo los tramos comunes con las alternativas Valle Oscuro 1 y Sur es de 14.200 metros.

Tramo 3: Entre La Franca y Unquera (viaducto existente sobre el río Deva): En esta parte final vuelven a quedar solo dos alternativas: Norte y Sur.

La alternativa Norte continúa al norte de la N-634, bordeando la sierra de Pimiango por su pie. Tras cruzar la línea de F.E.V.E., se pega a ella discurren en terraplén hasta los viaductos sobre el río Deva. La longitud de la alternativa es de 2.770 metros.

La alternativa Sur se coloca sobre la actual N-634, discurren por encima de esta carretera hasta el entorno de Bustio, aunque con desmontes y terraplenes por la fuerte pendiente de la ladera y lo sinuoso de la actual carretera. En Bustio se separa un poco al norte de la N-634 para alcanzar los viaductos del Deva, afectando a algunas casas en esa zona. En su recorrido sobre la N-634, amplía la plataforma de esta carretera, construyendo en la nueva plataforma las dos calzadas de la autovía y reponiendo la propia N-634. Para minimizar la ocupación, este tramo es el único de todas las alternativas que presenta una mediana reducida, de 2 metros de anchura. La longitud de la alternativa es de 2.800 metros.

3. *Descripción del medio.*—Los recursos ambientales y culturales más singulares presentes en la zona de estudio son:

Geología: Presencia de cinco Puntos de Interés Geológico (P.I.G.): P.I.G. S-5 «Sierras Planas de Pimiango, Tina Mayor y Tina Menor», P.I.G. O-5 «Playa de la Franca», P.I.G. O-7 «Sección de la Playa de Pendueles», P.I.G. O-8 «Bufones de Vidiago» y P.I.G. O-103 «Rasas de Cué-Andrín»

Geomorfología: La existencia de unidades singulares, como la rasa costera, las sierras planas, la presencia de acantilados costeros y pequeñas playas y la abundancia de cavidades en las zonas kársticas.

Hidrografía: Los ríos Purón, Cabra y Deva, los tres de gran singularidad y valor, la ría de Tina Mayor en la desembocadura del río Deva, la presencia de turberas en zonas encharcadas de las sierras planas y la presencia de un pequeño humedal cerca de Llanes, llamado Pozo de la Mina.

Hidrogeología: La existencia de manantiales, en especial en las laderas de las sierras de Purón y de la Borbolla.

Flora: La presencia de especies singulares como *Rhynchospora fusca*, *Brassica oleracea*, *Zostera noltii*, *Culcita macrocarpa*, *Dryopteris corleyi*, *Woodwardia radicans*, *Olea europaea* var. *sylvestris*, *Quercus ilex* subsp. *ilex* o *Ilex aquifolium*.

Vegetación: Comunidades vegetales singulares como las turberas, las alisedas y los bosques mixtos espontáneos, muy a menudo contaminados

por especies exóticas. La vegetación dominante, sin embargo, son los prados y la repoblaciones de especies exóticas, sobre todo eucalipto.

Fauna: La presencia de numerosas especies singulares en la zona. Destacan sobre todo el halcón común, azor, cormorán moñudo, paíño europeo, avión zapador, salmón atlántico, lamprea, nutria y las aves limícolas invernantes en Tina Mayor. Las zonas de mayor interés para la fauna son Tina Mayor, los ríos Deva, Cabra y Purón, los acantilados costeros, la cantera de Colombres que alberga una colonia de avión zapador y los bosques mixtos espontáneos.

Población: La zona de estudio se sitúa en los concejos de Llanes y Ribadedeva, siendo los principales núcleos del entorno Llanes, Andrín, Soborrón, Parres, La Galguera, San Roque del Acebal, Puertas de Riego, Riego, Pendueles, Vidiago, Buena, Purón, Pie de la Sierra, Santa Eulalia, Porquerizo, Rozas, Bojes, La Franca, Pimiango, El Peral, Colombres y Bustio.

Usos del suelo: Los principales usos productivos del suelo son los prados con aprovechamiento ganadero y las repoblaciones forestales. También existen, localizados, cultivos agrícolas. Otros aprovechamientos más localizados son las actividades extractivas, la caza y la pesca.

Uso turístico: La zona tiene un alto potencial turístico, que atrae a numerosos visitantes. Existe una importante infraestructura turística, sobre todo en Llanes, estando en pleno auge el turismo rural.

Paisaje: Entre las unidades de paisaje existentes destacan por su calidad y los acantilados costeros y los valles encajados y gargantas. Otras unidades de interés son la rasa costera, la ría de Tina Mayor y las sierras del sur.

Espacios naturales: La zona presenta numerosos espacios naturales, con distinto grado de protección:

Espacios de la Red Natura 2000:

Z.E.P.A. ES0000319 y L.I.C. en estudio «Ribadesella-Tina Mayor».

L.I.C. ES1200035 «Río Cares-Deva».

L.I.C. ES1200034 «Río Purón».

L.I.C. en estudio «Sierra Plana de La Borbolla».

Espacios del Principado de Asturias:

Monumento Natural del Bufón de Santiuste.

Monumento Natural del Complejo de Cobijeru.

Monumento Natural de los Bufones de las Arenillas.

Paisaje Protegido de la Costa Oriental.

Paisaje Protegido de la Sierra de Cuera.

Otros espacios:

Área Importante para las Aves IBA N.º 018 «Ribadesella-Tina Mayor».

Puntos de Interés Geológico (ya citados anteriormente).

Arqueología: La zona presenta un gran número de yacimientos arqueológicos. Pueden destacarse los siguientes, declarados Bien de Interés Cultural: Cueva El Covarón, Cueva de La Herrería, Herrerías o Bolao, Ídolo de Peña Tu, Cueva de Mazaculos I, Cueva de Mazaculos II o La Franca y Cueva del Pindal.

Arquitectónicos: Existe numerosos elementos de interés arquitectónico, es especial en el casco urbano de Llanes.

Caminos históricos: La zona es cruzada por el Camino de Santiago del Norte o de la Costa, que sigue prácticamente el recorrido de la N-634 en este territorio.

4. **Tramitación.**—La Dirección General de Carreteras (DGC) sometió a procedimiento de evaluación de impacto ambiental el estudio informativo del tramo Unquera-Llanes de la autovía del Cantábrico y sobre él la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCyEA) formuló la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por Resolución de 20 de enero de 1.997 (BOE 5-3-97). Posteriormente por Resolución la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, de 18 de enero de 2002, se revocó la aprobación definitiva del estudio informativo dando lugar a una nueva Orden de Estudio y al inicio de un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Este nuevo procedimiento se inició el 22 de octubre de 2003, el resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA se trasladó a la DGC el 19 de enero de 2004. La información pública del estudio informativo y estudio de impacto ambiental se realizó mediante anuncio en el BOE de 22 de julio de 2004, trasladando la DGC el expediente y la preceptiva documentación ambiental del estudio informativo a la DGCyEA el 24 de enero de 2005.

A la vista de la información remitida, con fecha 4 de abril de 2005, la DGCyEA solicitó a la DGC información adicional al estudio de impacto ambiental. Con fecha 29 de agosto de 2005 la DGC remitió a la DGCyEA la información adicional solicitada.

Con objeto de incorporar a la declaración de impacto ambiental los aspectos ambientales que la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias considerase oportunos, con fecha 20 de octubre de 2005 la DGCyEA solicitó informe

respecto a los impactos generados por las diferentes alternativas y, en última instancia, la viabilidad ambiental de cada una de ellas.

5. **Análisis del proceso de evaluación.**—Descripción de las fases y relaciones de los contenidos.

5.a Fase de consultas y definición del alcance de la evaluación: Impactos significativos iniciales.

En el anejo I se relacionan las personas, instituciones y administraciones consultadas por la DGCyEA y se incluye un resumen de los contenidos de sus respuestas.

De la fase de consultas previas a la redacción del estudio de impacto ambiental los impactos significativos inicialmente detectados fueron los siguientes:

Afección a los espacios Red Natura 2000: LIC «Río Purón», «Río Cares-Deva», «Ribadesella –Tina Mayor» y «Sierra Plana de la Borbolla» y ZEPA «Ribadesella –Ría de Tina Mayor».

Ubicación de préstamos y vertederos, incluyendo la valoración ambiental de dichos emplazamientos.

Afecciones hidrogeológicas en la sierra Plana de la Borbolla.

Afección al monte de utilidad pública n.º 276-bis «Sierra Plana de la Borbolla».

Afección sobre el patrimonio cultural especialmente sobre cuevas.

Presencia del Paisaje Protegido de la Costa Oriental.

Afección a la ganadería y al turismo rural del Valle Oscuro.

5.b Estudio de impacto ambiental: Análisis global de calidad y contenido.

i. Tratamiento del resultado de las consultas y de los impactos significativos.

El estudio de impacto ambiental aporta un anejo en el que se recoge el resultado de las consultas realizadas por la DGCyEA y por el propio equipo redactor del estudio, así como el tratamiento dado a cada uno de los contenidos en el estudio de impacto ambiental.

ii. Tratamiento del análisis de alternativas: selección de alternativa.

El estudio de impacto ambiental expone que las alternativas estudiadas para la autovía del Cantábrico entre Llanes y Unquera presentan importantes diferencias en cuanto a su incidencia ambiental, variando en función de los tramos.

Tramo 1: De las tres alternativas propuestas, dos presentan impactos de magnitud muy alta, que condicionan su viabilidad, la Norte por su cruce de San Roque del Acebal y la Sur por ocupar el Pozo de la Mina. No parece posible, en el caso de la Sur, que pudiera evitarse la afección ajustando el trazado, por lindar en esta zona con la Cueva de las Herrerías.

El trazado más favorable parece ser el Norte 1, aunque, si se adoptase esta solución, debería ajustarse en futuras fases de planificación, con mayor nivel de detalle, para reducir sus excesivos sobrantes de tierras.

Tramo 2: La alternativa Valle Oscuro 2 supone abrir un nuevo corredor de infraestructuras en una zona rural además de afectar al LIC Sierra Plana de la Borbolla, aun cuando una parte de este trazado discurriría en túnel. Además habría una afección al río Purón, así como al uso ganadero por discurrir mayoritariamente por prados.

Uno de los problemas que presentaba la alternativa en anteriores trazados (previstos en fases anteriores al presente estudio) era el corte del acceso a Peña Tú desde la N-634, desde Puertas de Riego, que tenía una mala reposición por el trazado a media ladera. El actual trazado contempla un falso túnel de unos 200 metros, que permite una reposición sin problemas de este acceso, ocultando la autovía la zona, lo que corrige la afección al potencial turístico de Peña Tú.

Bastante similar podría resultar la alternativa Norte-Sur, que comienza por la rasa costera para salir de ella a partir de Vidiago, no volviendo a entrar en ella. Con respecto a la alternativa Norte es bastante mejor porque evita el paso por Santiuste, en la desembocadura del río Cabra, muy problemático desde el punto de vista ambiental y turístico. Con respecto a la alternativa Sur, parece peor discurrir por la rasa que por la ladera de la sierra de la Borbolla, cubierta de eucaliptares.

La alternativa Norte no es una buena solución, por discurrir en su práctica totalidad por espacios naturales, teniendo problemas destacables en Santiuste. Si fuese forzado discurrir por la rasa costera, la mejor solución sería la anterior, la Norte –Sur.

La alternativa Sur-Norte no tiene ninguna ventaja, ya que conjuga los problemas de las alternativas Sur en su primera parte y Norte en la segunda, sin ventajas especiales más allá de balance de tierras bastante ajustado.

Finalmente, la alternativa Valle Oscuro 1 podría haber sido una solución buena, por tener un gran número de afecciones de magnitud baja o muy baja, pero dos aspectos la lastran, hasta el punto de condicionar su viabilidad ambiental. El primero es presentar unos sobrantes de tierras enormes, de casi siete millones de metros cúbicos en este tramo central, frente a unos sobrantes para el resto de alternativas que oscilan entre los 2,1 y 3 millones de metros cúbicos, lo que forzaría a realizar vertederos en altura, imposibles de integrar paisajísticamente. El segundo es la propuesta, con

posterioridad al planteamiento del corredor por donde discurre este trazado del Lugar de Importancia Comunitaria «Sierra Plana de la Borbolla», que la alternativa cruza de oeste a este. Con independencia del momento en que se haga efectivo este espacio, y de los valores que se afecten, que en realidad no son nada destacables, lo cierto es que no parece compatible la propuesta como espacio natural de esta sierra y su corte por una autovía.

Tramo 3: En el tramo final una diferencia importante entre las dos soluciones estudiadas es que la alternativa Norte discurre en todo su trazado por el Paisaje Protegido de la Costa Oriental, y corta la ZEPA ES0000319 «Ribadesella-Tina Mayor», lo que pesa fuertemente en su contra, al evitar esta ocupación y este cruce la otra opción. No obstante, evitar el corte de la ZEPA se consigue a costa de ocupar varias edificaciones, aunque situadas en una zona muy expuesta al ruido, entre la N-634 y el FEVE.

Otra ventaja de la alternativa Sur es optimizar la plataforma de la N-634, construyendo la autovía y reponiendo la actual carretera juntas, lo que minimiza la ocupación de nuevos terrenos y el efecto de corte de la carretera.

5.c Fase de consulta y participación: Contenido de las alegaciones y conclusiones; información complementaria posterior. Tratamiento dado por el promotor: integración en el proyecto.

Contenido de las alegaciones y conclusiones.

Durante el periodo de información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental se han presentado 3.157 alegaciones. Destaca, en lo que se refiere al tramo 2, el gran número de ellas que solicitan la solución T2 Valle Oscuro 2 como única solución o alternativa a la T2 Norte-Sur. Cabe señalar la posición de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras y la del Ayuntamiento de Llanes, que no se pronuncian a favor de ninguna de las alternativas, mientras que el Ayuntamiento de Ribadedeva rechaza frontalmente Alternativa T2 Valle Oscuro 2.

El resumen del balance final de las alegaciones presentadas es el siguiente:

Tramo 1:

A favor de la Alternativa T1 Norte 1 y en contra de la Alternativa T1 Sur, 2652 alegaciones (con 2.716 firmas), entre las que se encuentran las de la Unión Llanística Independiente, el Partido Popular de Llanes, las asociaciones Avall y Peña Tú, la Sociedad de Cazadores Socoa, y la asociación de Ex Alumnos del Instituto de Llanes.

A favor de la Alternativa T1 Sur y en contra de la Alternativa T1 Norte 1, 4 alegaciones (con 376 firmas), entre las que se encuentra la de la Alcaldía de Barrio de Andrín.

Tramo 2:

Con oposición expresa a la Alternativa T2 Valle Oscuro 2, 101 alegaciones (con 151 firmas), entre las que se encuentra la del Ayuntamiento de Ribadedeva.

Con oposición expresa a la Alternativa T2 Valle Oscuro 1 y 2, 1 alegación (con 50 firmas) de emigrantes asturianos residentes en México.

A favor de la Alternativa T2 Norte-Sur y en contra de la Alternativa T2 Sur, 235 alegaciones y firmas, entre las que se encuentran la Asociación Peña Tú, la Sociedad de Cazadores Socoa, y la asociación de Ex Alumnos del Instituto de Llanes.

A favor de la Alternativa T2 Norte-Sur (con T2 Valle Oscuro 2 como alternativa) y en contra de la Alternativa T2 Sur, 795 alegaciones y firmas, entre las que se encuentra la de la Asociación Llanística Independiente.

A favor de la Alternativa T2 Valle Oscuro 2 (con T2 Norte-Sur como alternativa) y en contra de la Alternativa T2 Sur, 1.599 alegaciones y firmas, entre las que se encuentra la de la Asociación Avall.

La Confederación Hidrográfica del Norte alega que desde el punto de vista hidrogeológico en el estudio se jerarquizan las alternativas con respecto a estos riesgos, sin desarrollar el estudio de estos riesgos ni previsión alguna al respecto. Señala que se deberá evaluar las afecciones a acuíferos y aprovechamientos de agua existentes y definir las medidas y actuaciones que procedan. Respecto a los viaductos señala que el estudio no define ni la tipología ni el número de vanos y que deben proyectarse de manera que las pilas no afecten al régimen de corrientes ni ocupen la franja de servidumbre adyacente a los cauces públicos. Aporta indicaciones sobre cautelas ambientales a observar durante las obras.

El Servicio de aguas de Llanes, Asturagua, S.A, expone la afección a manantiales de abastecimiento y cortes en acuíferos cuyas aguas son aprovechadas para el consumo.

Tratamiento dado por el promotor: integración en el proyecto.

Esta información pública ha sido interpretada por el promotor como una notable mayor aceptación social y demanda de la Alternativa T1 Norte 1 y T2 Norte-Sur, entre las seleccionadas en el estudio informativo, por lo que propone la consideración de las siguientes alternativas:

T1 Norte 1 y T2 Norte-Sur, en los dos primeros tramos, con las siguientes variaciones:

Construcción de un enlace con la carretera N-634 en la frontera entre ambos tramos, con el objetivo de mejorar la accesibilidad a la autovía.

Construcción de un paso o pequeño viaducto en la zona de Buelna, con el objetivo de reponer la continuidad del camino de Santiago e incrementar la permeabilidad transversal de la autovía.

Construcción de un camino de servicio paralelo a la autovía entre el cruce con la carretera N222 y Andrín y el camino de acceso a la Ermita del Cristo, para facilitar esa comunicación.

T3 Sur, en el tramo 3, elevando a la consideración del Órgano Ambiental propuesta de modificación del trazado en el tramo final próximo a Unquera y objetivo reducir la afección al barrio de La Mata en Bustio.

Información complementaria posterior.

Analizado el expediente, como se ha indicado en la tramitación, la DGCyEA solicitó a la DGC información adicional al estudio de impacto ambiental relativa a:

Tratamiento de la afección a la Red Natura 2000.

Afección a otros espacios naturales protegidos y determinación de la viabilidad ambiental de cada una de las alternativas.

Ampliación del estudio de afecciones paisajísticas.

Estudio hidrogeológico de mayor alcance que precise el grado de la incidencia de cada alternativa así como las medidas correctoras específicas previstas, considerando las alegaciones presentadas por la Confederación Hidrográfica del Norte, el Servicio de aguas de Llanes (Asturagua, S.A.) y varios particulares durante la información pública del estudio informativo.

Estudio arqueológico complementario que incluya una prospección arqueológica de, al menos, las alternativas Norte 1 (tramo 1), Sur, Norte-Sur y Valle oscuro 2 (tramo 2) y Sur (tramo 3), y sus correspondientes conexiones.

Propuesta factible de ubicación de vertederos para el total de sobrantes y zonas de instalaciones auxiliares.

Tipología de los viaductos previstos para cada una de las alternativas.

Fotografía aérea de la zona de estudio, incluyendo la representación de todas las alternativas.

Respecto a la afección a la Red Natura 2000 la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental aportada por la DGC concluye que:

El estudio informativo y el estudio de impacto ambiental contemplaban treinta y seis alternativas, formadas por la composición de tres alternativas en el tramo 1, entre Llanes y la Venta de Pomar, seis alternativas en el tramo 2 entre la Venta de Pomar y La Franca y dos alternativas en el tramo 3 entre La Franca y Unquera.

De estas alternativas, se han eliminado por resultar inviables o muy problemáticas ambientalmente una alternativa en el tramo 1 y dos en el tramo 2. Con ello, la nueva combinación de alternativas deja únicamente seis posibles trazados.

Las seis alternativas completas, de Llanes a Unquera, posibles, afectan a tres espacios de la Red Natura 2000. Existen dos puntos de cruce del LIC del Río Purón, tres posibles pasos del LIC Sierra Plana de la Borbolla y un único punto de paso del LIC y ZEPA Ría de Ribadesella –Ría de Tina Mayor.

Respecto a la afección a otros espacios naturales protegidos la documentación complementaria al estudio de impacto ambiental aportada por la DGC concluye que:

La combinación con una menor afección a espacios protegidos del Principado de Asturias es la Sur en todo su recorrido (tramos 1 y 2), y la más desfavorable la Norte 1 (tramo 1) seguida de la Norte-Sur (tramo 2), debido a la afección directa sobre el Paisaje Protegido de la Costa Oriental y la afección indirecta sobre el Monumento Natural de los Bufones de Arenillas.

Respecto a la ampliación del estudio de afecciones paisajísticas, dicho estudio concluye que:

En el tramo 1 la alternativa Sur resulta algo más desfavorable por su afección a unidades de paisaje y por su incidencia visual, pese a que la alternativa Norte 1 discurre por terrenos incluidos en un Paisaje Protegido de la Costa Oriental.

En el tramo 2 las tres alternativas afectan a unidades de paisaje de valor elevado, en mayor o menor medida. La alternativa Valle Oscuro 2 discurre de forma dominante por mosaicos de prados con setos arbolados, zonas singulares pero de baja fragilidad visual. La zona más frágil, la Sierra de la Borbolla la cruza en túnel en parte, minimizando las afecciones visuales.

La alternativa Sur discurre por zonas de mayor fragilidad, al discurrir por una ladera, pero de calidad limitada, al tratarse principalmente de eucaliptares.

Por último, la alternativa Norte-Sur, en su tramo separado de la alternativa Sur evita las zonas frágiles de la ladera al discurrir por la rasa costera, que sin embargo pese a ser menos frágil presenta una calidad visual

mucho mayor, por su naturalidad y por su entorno, valores que de hecho han llevado a declarar este espacio Paisaje Protegido.

En lo referente a la incidencia visual de la obra, la situación es bien diferente. La alternativa con menor incidencia visual será precisamente la Norte-Sur, la peor por la afección a unidades de paisaje. Esto se debe al hecho de cruzar por una zona de relieve suave y con un trazado principalmente en trinchera.

La alternativa Sur tiene una cuenca visual muy limitada, pero que engloba la actual carretera N-634 y la mayor parte de zonas habitadas del entorno, con lo que el número de observadores será muy elevado.

La alternativa Valle Oscuro 2 presenta una cuenca visual algo mayor que la Sur, pero englobando zonas poco accesibles o despobladas de la sierra de Cuera y el valle Oscuro, sin casi observadores.

Respecto al estudio hidrogeológico de mayor alcance la documentación adicional concluye que:

El trazado de la alternativa T2 Sur del estudio informativo no afecta directamente a ninguno de los manantiales que se encuentra a lo largo de la vertiente norte de las Sierras Planas, ni tampoco a las captaciones que existen asociados a los mismos. Sin embargo, las conducciones de estas captaciones, que suministran agua a varios municipios, sí pueden verse afectadas por la obra, por lo que deberán ser repuestas, aportándose detalle de esa reposición.

Por todo ello, aunque la afección de la alternativa T2 Sur a los manantiales será mayor que la de la alternativa T2 Norte-Sur (que, en la parte en que son diferentes, no se aproxima a ningún manantial), no debe considerarse como un impacto determinante para decidir a favor de una u otra alternativa.

Respecto al estudio arqueológico complementario la documentación adicional ha aportado el reconocimiento de 28 yacimientos arqueológicos (26 pertenecientes al concejo de Llanes y 2 al de Ribadedeva), con el objetivo de precisar su ubicación cartográfica, sobre planimetría a escala 1:10.000, y realizar una evaluación del impacto que una u otra alternativa de trazado de la autovía pudiera tener sobre ellos. Este estudio concluye que:

Tramo 1: El trazado de la alternativa Norte 1 discurre muy próxima a varios yacimientos arqueológicos y afecta directamente a dos de ellos, las Cuevas del Toral I (Lln-120) y del Toral III (Lln-123), a priori no demasiado importantes. No obstante, parece mejor que la alternativa Sur, pues ésta, además de producir la destrucción de un yacimiento: los Abrigos de Vallana (Lln-144), discurre muy próxima y afecta al entorno de la Cueva de Las Herrerías (Lln-66), que es uno de los yacimientos más sobresalientes del concejo de Llanes y cuenta con el máximo grado de protección del patrimonio cultural asturiano al estar declarada B.I.C.

Tramo 2: La alternativa Norte-Sur es la que provoca mayores daños al patrimonio arqueológico ya que afecta directamente a dos yacimientos: la Cueva de Cordoveganes (Lln-128) y la Cueva de Las Madalenas (Lln-135), las cuales resultan de interés y cierta importancia desde el punto de vista arqueológico. La alternativa Sur discurre inmediata a un solo yacimiento, la Cueva de Las Madalenas (Lln-135) y resulta menos lesiva con el patrimonio arqueológico que la anterior. La alternativa Valle Oscuro 2 es sin duda la mejor de las tres desde el punto de vista del patrimonio arqueológico pues, previamente a los trabajos de prospección arqueológica, no se detecta presencia a lo largo del trazado propuesto de yacimiento arqueológico alguno.

Respecto a la propuesta factible de ubicación de vertederos para el total de sobrantes y zonas de instalaciones auxiliares, la documentación adicional presenta diferentes balances de tierras y posibles vertederos considerando cuatro hipótesis posibles de proyectos de construcción. En principio se han adoptado como zonas de vertedero las canteras y yacimientos existentes en la actualidad, de forma que no sólo se minimicen las afecciones ambientales, sino que también se mejore la situación actual. No obstante, debido al volumen tan elevado de tierras sobrantes que se prevé, será necesario utilizar un mayor número de zonas. Para ello se han identificado ciertas áreas, algunas localizadas en las proximidades de las canteras mencionadas anteriormente, y otras no vinculadas a dichas canteras pero próximas a la zona de proyecto, que podrían ser utilizadas para verter tierras sobrantes de la construcción.

Respecto a la tipología de los viaductos previstos para cada una de las alternativas, la documentación adicional incluye los planos con indicación de la tipología, ubicación de pilas y estribos, y caminos de acceso necesarios para la ejecución de las obras de los siete viaductos que cruzan cauces permanentes de agua, excepción hecha de los de las alternativas T2 Valle Oscuro 1, T2 Norte y T2 Sur-Norte, que por sus fuertes desventajas ambientales no se han considerado.

La documentación adicional aporta una fotografía aérea de la zona de estudio con la representación de todas las alternativas.

6. *Resultado de la participación de las administraciones públicas afectadas con responsabilidades ambientales.*—La información adicional al estudio de impacto ambiental contiene, conforme a la solicitud formulada por la DCCyEA, un informe de la Consejería de Medio Ambiente, Ordena-

ción del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias, de fecha 3 de agosto de 2005, relativo a las repercusiones del proyecto sobre los espacios propuestos como LIC o designados como ZEPA, especificando que su alcance se refiere a la conformidad o no para la ejecución del proyecto en este tipo de espacios de acuerdo con lo especificado en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, transpuesta al ordenamiento jurídico interno español por el Real Decreto 1997/1995. Dicho informe concluye que realizados los análisis técnicos oportunos parece que no causarán perjuicio a la integridad del LIC y la ZEPA, las siguientes alternativas:

Tramo 1: Alternativas Sur, Norte y Norte 1.

Tramo 2: Alternativas Norte, Norte-Sur y Valle Oscuro 2.

Tramo 3: Alternativas Norte y Sur.

El informe recoge que en el tramo 2 la alternativa Sur y Sur-Norte producen una afección significativa al hábitat prioritario 7130 «Turberas altas de esfagnos y brezos» en el LIC ES1200042 «Sierra Plana de la Borbolla» y la alternativa Valle Oscuro 1 produce una afección significativa sobre el hábitat prioritario «Bosque aluviales residuales» también en el LIC ES1200042 «Sierra Plana de la Borbolla».

El informe incluye consideraciones sobre la ubicación de los estribos, pilas y cota de los viaductos; sobre la posibilidad de variar ligeramente la traza de la alternativa Sur en el tramo 3 a fin de evitar cualquier alteración de la aliseda pantanosa existente en las proximidades de la ría de Tinamayor; y la no compatibilidad de la explotación de los yacimientos Y3 e Y7, a excepción de su uso como vertederos de tierras limpias, con la existencia de los LIC y ZEPA.

Con objeto de incorporar a la declaración de impacto ambiental los aspectos ambientales que la Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias considerase oportunos, con fecha 20 de octubre de 2005 la DGCyEA solicitó informe respecto a los impactos generados por las diferentes alternativas y, en última instancia, la viabilidad ambiental de cada una de ellas. Con fecha 24 de noviembre de 2005 la citada Consejería remitió informe en el que expone que una vez realizadas prospecciones de campo se ha comprobado que los datos del Inventario Nacional de Hábitats son incorrectos y que la alternativa Sur en el tramo 2 o central no afecta a la turbera ya que la misma está situada sensiblemente más elevada que la parcela afectada por dicha alternativa, por lo que la alternativa Sur tampoco produciría afecciones significativas al LIC ES1200042 «Sierra Plana de la Borbolla». Además la Consejería entiende que el viaducto sobre el río Purón se puede realizar sin eliminar la vegetación de ribera en la zona de cruce, al situarse las pilas y estribos fuera del LIC. Respecto a las medidas compensatorias relativas a la repoblación del bosque ribereño del río Purón, propuestas en la información adicional al estudio de impacto ambiental, la Consejería considera que las mismas no deben vincularse al artículo 6 de la Directiva Hábitats, ya que la afección al bosque de ribera es innecesaria y por lo tanto no se afecta a la integridad del espacio.

Con fecha 20 de septiembre de 2005 la Confederación Hidrográfica del Norte del Ministerio de Medio Ambiente remitió a la DGCyEA un informe sobre la información adicional al estudio de impacto ambiental relativa a ampliación del estudio hidrogeológico. Este informe considera suficiente la información aportada por la información adicional respecto a la afección sobre manantiales de la alternativa T2 Sur. No obstante realiza matices relativas a: existencia de diferentes concesiones de agua que abastecen a poblaciones que habrán de ser tenidas en cuenta; se prevé afección sobre las surgencias asociadas a depósitos cuaternarios que alimentan las captaciones de «Las Coradiellas» y «Venta de Pomar»; posibilidad de una mayor afección al resto de surgencias y captaciones que la prevista por el estudio hidrogeológico adicional debido a que durante el desarrollo de la obra se podrían inducir fracturaciones, figuraciones o alteraciones de los materiales del entorno que podrían modificar puntualmente la afección a alguna surgencia o captación actual. El informe indica que el proyecto de construcción debería incorporar la previsión de captaciones de agua alternativas que permitan la reposición de caudales a las concesiones que resulten afectadas.

Con fecha 14 de octubre de 2005 la DGC remitió a la DGCyEA informe de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo relativo a las afecciones sobre el patrimonio una vez analizados el estudio de impacto ambiental y la información adicional del mismo. El informe expone que la zona implicada en el proyecto es una de las más ricas de la costa asturiana en patrimonio arqueológico y arquitectónico. Los corredores que afectan a la rasa costera presentan potencialmente más riesgo que los discurren al sur de las sierras Planas al discurrir por un sustrato calizo fuertemente karstificado donde las posibilidades de afectar a yacimientos arqueológicos inventariados o por descubrir son muy elevadas. Indica que la actual carretera N-634 coincide con el Camino de Santiago. Concluye que las alternativas más favorables para la protección del patrimonio arqueológico y del camino de Santiago son:

Tramo 1: Concejo de Llanes. Ambos corredores Norte y Sur contienen afecciones críticas a yacimientos arqueológicos inventariados. No obstante parece más favorable el corredor Norte por no afectar a la cueva de Las Herrerías declarado BIC. La posibilidad de encajar un trazado paralelo a la actual N-634 por el norte, a modo de desdoblamiento, no ofrecería ninguna afección.

Tramo 2: Concejo de Llanes. El corredor Sur contiene una sola afección directa, mientras que el corredor Norte-Sur afecta críticamente a cuatro yacimientos. Las afecciones al Camino de Santiago son menores en la alternativa Norte-Sur que en la Sur, no obstante estas afecciones se considera un impacto subsanable.

Tramo 3: Concejo de Rivadedeva. Los dos corredores propuestos son asumibles.

Respecto al patrimonio arquitectónico indica que el tramo comprendido entre San Roque del Acebal y Buelna concentra numerosas edificaciones inventariadas como IPAA, y que la ejecución del corredor Sur supondría una considerable alteración de los núcleos de Puertas, Riego, Vidiago, Pendueles y Buelna.

7. *Tratamiento de medidas complementarias. Red Natura 2000 o espacios y especies singulares.*—Conforme a la evaluación de impacto ambiental realizada las alternativas Sur, Norte y Norte 1 (tramo 1); Norte, Norte-Sur, Sur y Valle Oscuro 2 (tramo 2) y Norte y Sur (tramo 3), no causarán perjuicio a la integridad de los espacios de la Red Natura 2000 presentes en el entorno del proyecto, de acuerdo con los términos recogidos en el artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. No obstante, el estudio de impacto ambiental presenta determinadas medidas compensatorias relativas a:

Medidas sobre el LIC ES1200034 «río Purón» (regeneración vegetal de 5 km de cauce).

Medidas sobre el LIC «sierra plana de la Borbolla» (plantea la posibilidad de desarrollar un programa, mediante convenio con el Principado de Asturias, para la multiplicación en vivero de *Dryopteris corleyi*, *Culcita macrocarpa* y *Woodwardia radicans*, todos ellos helechos presentes en la zona, para su reintroducción en zonas donde haya desaparecido o se encuentre en regresión).

Medidas sobre la ZEPA ES0000319 y LIC «Ribadesella-Tina Mayor» (si se adoptase como solución la alternativas Norte, se propone la restauración de la vegetación de ribera del arroyo de la Salceda y sus afluentes en el llano de Tina Mayor, para aumentar la diversidad de la vegetación y la restauración de la vegetación del río Ahijo en su desembocadura en el río Cabra).

Plan de erradicación de especies exóticas en la ZEPA y zonas colindantes, en especial de *Eucalyptus globulus*, y su sustitución por especies espontáneas).

Las anteriores medidas se consideran oportunas ambientalmente y deberán incorporarse al proyecto de construcción de la alternativa finalmente elegida. Dicha incorporación deberá realizarse de acuerdo con las prescripciones que adopte la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.

8. *Especificaciones para el seguimiento.*—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 insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa de vigilancia ambiental contemplará las fases de construcción y de 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.
- Umbral crítico para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.
- Documentación generada por cada control.

La Dirección General de Carreteras, 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, 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 la adecuación del proyecto a la presente declaración.

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, en los que se deberá detallar, al menos:

En caso de existir, partes de no conformidad ambiental.

Medidas preventivas y correctoras 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 y correctoras 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.

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.

9. *Condiciones de protección ambiental específica.*—El proyecto de construcción desarrollará las medidas mitigadoras de impactos, propuestas en el estudio de impacto ambiental, para los impactos detectados, relativas a los siguientes aspectos:

Medidas adoptadas durante el diseño: diseño de trazados según la capacidad de acogida del medio; adecuado diseño de obras de drenaje y viaductos; correcto diseño de taludes en función de la geotecnia; y cerramiento de la autovía

Medidas protectoras: limitación en la ejecución de actividades ruidosas y molestas; limitación en la fecha de ejecución de las obras; limitaciones espaciales en la iluminación de la autovía; ubicación y adecuación de instalaciones y parque de maquinaria; control de la ubicación de zonas de préstamos y vertederos; control de los accesos temporales; prospecciones arqueológicas; jalonamientos de protección; balsas de decantación durante las obras; retirada de tierra vegetal; riegos superficiales para el control de polvo; barreras de retención de sedimentos; medidas protectoras contra incendios; balsas de decantación definitivas; y adecuación de cerramientos.

Medidas correctoras: pago de expropiaciones; desvío provisional de caminos y señalización; reposición de caminos; reposición de servicios afectados; barreras antiruido (14 para el total de las alternativas consideradas); revestimiento fonoabsorbente de túneles; redondeo de aristas de taludes; restauración morfológica de cauces; preparación y descompactación de terrenos; extensión de tierra vegetal anteriormente retirada; restauración de la cubierta vegetal; retirada de residuos a vertederos autorizados; intervenciones arqueológicas y prospecciones intensivas; reposición del Camino de Santiago; y pasos para la fauna.

Vegetación arbolada de ribera: en las zonas en las que la autovía atraviesa ríos que son LIC (caso del río Purón) se salvará la vegetación arbolada de ribera ya que se considera técnicamente viable la construcción de puentes y viaductos sin afectar a la vegetación de ribera.

10. *Conclusiones.*—En consecuencia, teniendo en cuenta la valoración realizada por el promotor, las alegaciones presentadas en la consulta pública, el informe de la Confederación Hidrográfica del Norte referente a las características hidrogeológicas, y los informes de las Consejerías de Cultura, Comunicación Social y Turismo, y Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias; la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, a la vista del informe emitido por la Dirección General de Calidad y Evaluación

Ambiental de fecha 24 de enero de 2006, formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del estudio informativo «Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Unquera –Llanes (Asturias)», concluyendo lo siguiente:

Tramo 1 y tramo 3: En relación al tramo 1 la alternativa denominada «Norte 1», y en relación al tramo 3 la alternativa denominada «Sur», presentan menor impacto ambiental.

Tramo 2: Respecto a las tres alternativas de este tramo 2 («Valle Oscuro 2», «Norte –Sur» y «Sur») la afección es moderada para las tres alternativas, no afectando significativamente ninguna de ellas a la integridad de los espacios ni a la coherencia de la Red Natura 2000.

No obstante, la alternativa «Valle Oscuro 2» supone abrir un nuevo corredor de infraestructura en un amplio territorio del LIC «Sierra Plana de la Borbolla» por lo que la afección se valora negativamente.

La alternativa «Sur», implica menor ocupación del Paisaje Protegido de la Costa Oriental y menor afección a yacimientos arqueológicos pero tiene sin embargo un rechazo manifestado en la información pública, basado principalmente en la proximidad a los núcleos de población de Puertas de Riegu, Riegu y Vidiago, que quedarían afectados por la proximidad de la infraestructura. Esta alternativa «Sur» precisaría también de la aplicación de cautelas y

correcciones para solventar las posibles afecciones a los manantiales existentes y además ejerce una mayor afección por su proximidad al LIC «Sierra Plana de la Borbolla» ya que el trazado discurre por su borde.

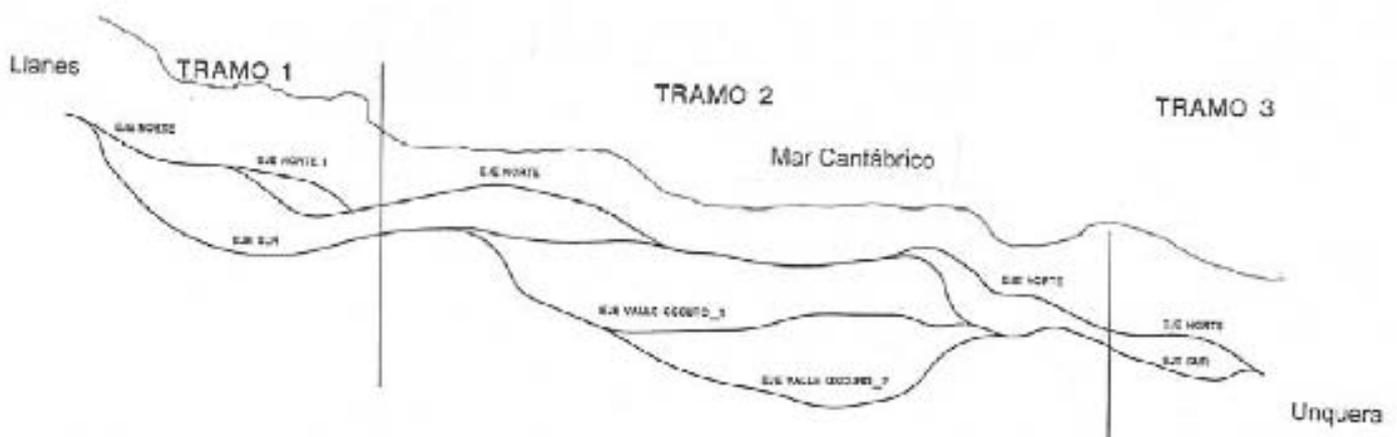
En relación con la alternativa «Norte-Sur», que cuenta con amplio apoyo manifestado en la participación pública, supone una mayor ocupación del Paisaje Protegido de la Costa Oriental y una mayor afección al patrimonio arqueológico, pero menor a la Red Natura 2000, así como a los núcleos de población existentes.

Teniendo en cuenta todos los elementos que informan sobre este Tramo 2 y considerando las diversas afecciones, así como la preferencia ambiental manifestada en la información pública hacia la alternativa Norte-Sur, se valora ésta como la más adecuada para ser desarrollada por el promotor.

Lo que se hace público y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación en el procedimiento sustantivo de aprobación del proyecto.

Madrid, 25 de enero de 2006.–El Secretario General, Arturo Gonzalo Aizpiri.

ESQUEMA DE LOCALIZACIÓN DE ALTERNATIVAS



ANEJO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

La relación de consultas realizadas es la siguiente:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de la Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente.	
Delegación del Gobierno en el Principado de Asturias.	X
Confederación Hidrográfica del Norte.	X
Dirección General de Calidad y Obras Hidráulicas de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.	
Dirección General de Carreteras de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Principado de Asturias.	
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.	

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Promoción Cultural y Política Lingüística de la Consejería de Cultura, Comunicación Social y Turismo del Principado de Asturias.	
Dirección General de Recursos Naturales y Protección Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Principado de Asturias.	X
Instituto de Desarrollo Rural de la Consejería de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias.	
Instituto Geológico y Minero de España.	
Sociedad Española para la Defensa del Patrimonio Geológico y Minero.	
INDURROT.	X
A.D.E.N.A.	
Ecologistas en Acción.	
F.A.T.	
Greenpeace.	
S.E.O.	
Sociedad Conservación Vertebrados (SCV).	
Asociación Asturiana Amigos de la Naturaleza (ANA).	
Asociación Ciudadana Independiente Defensa del Patrimonio Asturiano.	

