

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE

2812 *RESOLUCION de 24 de enero de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Ronda de Gijón. Autovía vía rápida. Variante de la carretera N-632 de Llovia (Ribadesella) a Canero (Luarca). Tramo: Piles-Infanzón (Arroes), Asturias», de la Dirección General de Carreteras.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública para general conocimiento la declaración de impacto ambiental, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 24 de enero de 1994.—El Director general, Domingo Jiménez Beltrán.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO «RONDA DE GIJON. AUTOVIA VIA RAPIDA. VARIANTE DE LA CARRETERA N-632 DE LLOVIO (RIBADESELLA) A CANERO (LUARCA). TRAMO: PILES-INFANZON (ARROES), ASTURIAS». DE LA DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 10 de marzo de 1989 a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, como memoria-resumen del proyecto Lloreda-Infanzón, la orden de estudio del mismo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Posteriormente el tramo denominado Lloreda-Infanzón fue desglosado en dos por la Dirección General de Carreteras. De una parte el tramo Lloreda-Piles y de otra el Piles-Infanzón (Arroes).

El objeto de la presente actuación es la definición de la Ronda de Gijón. Tramo: Piles-Infanzón y conexión con la CN-632, con una longitud aproximada de 12 kilómetros.

Recibida la referida memoria-resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente estableció a continuación un período de consultas a personas, Instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 10 de mayo de 1989, la antigua Dirección General de Medio Ambiente dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 30 de septiembre de 1992, y en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» y «Boletín Oficial» de la provincia el 2 de octubre de 1992, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 10 de marzo de 1993, a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

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

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

Con fecha 6 de agosto de 1993 y con el fin de completar la información para determinar la alternativa más adecuada, la Dirección General de Política Ambiental estimó oportuno requerir información complementaria a la Dirección General de Carreteras. El informe remitido se acompaña como anexo V.

En consecuencia, la Dirección General de Política Ambiental en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1982, de 29 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental:

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada y descartada la denominada alternativa V en base al informe remitido por la Dirección General de Carreteras (reflejado en el anexo V), la Dirección General de Política Ambiental considera que la alternativa más adecuada, desde el punto de vista ambiental, es la denominada JMa (2) que podría construirse como autovía, para no volver a impactar el Valle de Deva con las obras requeridas para desdoblarse la vía de una calzada, en un próximo futuro. No obstante, para que el proyecto pueda ser considerado ambientalmente viable, además de cumplir con las condiciones expuestas en el estudio de impacto ambiental, se establecen, por la presente declaración las siguientes condiciones:

1. *Protección de ecosistemas.*—Dado el elevado valor ecológico y paisajístico del corredor por el que discurrirá el trazado, se llevarán a cabo las siguientes medidas:

a) El viaducto que se ejecute, localizado en la parroquia de Deva, no podrá tener la altura de pilas superior a 8 metros, ni los terraplenes de sus estribos podrán superar los 3,5 metros. Además, el trazado no podrá afectar, en ningún caso, al conjunto edificado de la finca del Conde de Revillagigedo.

b) Con objeto de minimizar la afección a ecosistemas de la zona, especialmente los de ribera del Arroyo de Peña de Francia y los del río Piles, antes de la fase de construcción se realizará el jalonamiento del trazado, de tal manera que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona acotada. En caso de que fuese necesario realizar caminos de obra provisionales fuera del tronco principal, se justificará su necesidad en el proyecto. Asimismo, se observará, en todo momento, la legislación vigente en materia de protección de fauna y flora silvestres.

2. *Permeabilidad territorial y mantenimiento de servicios.*

a) Tanto en fase de construcción como de explotación se garantizará el nivel actual de permeabilidad del territorio, teniendo en cuenta todas las necesidades de paso existentes.

b) Se garantizará en todo momento los actuales suministros a los usuarios de la cooperativa de aguas «La Olla», de Deva, y de la cooperativa para el abastecimiento de aguas a Cefontes.

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

a) En el diseño de las estructuras de paso de los cauces interceptados, sus luces garantizarán, además de la evacuación de caudales, la permeabilidad de la fauna asociada a riberas; con este fin, los estribos de estas estructuras de paso se situarán, al menos, a 5 metros de distancia de los bordes del cauce.

b) Se prohíbe la realización de cualquier tipo de instalación auxiliar, así como el vertido de residuos o tierras en aquellas áreas desde las que directamente, o por erosión o escorrentía se pueda afectar al río Piles o a los arroyos: Peña de Francia, Lloreda, San Miguel, Tremañes, Santurio, Fuente de Isabel II, y de la Braña.

c) Se proyectarán las medidas y obras necesarias para minimizar el riesgo de contaminación de las aguas por materiales procedentes de posibles accidentes del transporte.

4. *Prevención del ruido.*—El trazado discurre por una zona periurbana, con poblamiento disperso, por lo que podrá originar molestias en algunos puntos.

En consecuencia, se realizará, a nivel de proyecto, un estudio de previsión de los niveles sonoros. De acuerdo con los resultados del estudio, se diseñarán las medidas correctoras adecuadas en las proximidades de los núcleos de población y viviendas en los que se prevean niveles sonoros superiores a 55 dB (A) Leq (entre las veintitrés y las siete horas) ó 65 dB Leq (entre las siete y la veintitrés horas), medidos en los límites de las zonas definidas como urbanizables en la fecha de esta declaración, o a 2 metros de las fachadas y para cualquier altura en las edificaciones existentes en el entorno de la otra.

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

De los resultados del programa de vigilancia ambiental se inferirá la necesidad de complementar las medidas de proyecto realizadas.

5. *Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico.*—Dado que el estudio de impacto no realiza ninguna mención de la situación y estado del patrimonio cultural de la zona en que se ubica el trazado: Se realizará un estudio de la situación del patrimonio histórico-artístico y arqueológico del área y su posible afección por la nueva traza. Acorde con este estudio, se realizará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que garantice, tanto en fase de construcción como de explotación de la obra, la no afección significativa al citado patrimonio.

6. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra.*—Se redactará un proyecto de medidas ejecutables de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjuntas con el resto de las obras, para la reducción de los impactos ambientales y la restauración de los terrenos afectados por las mismas.

El citado proyecto incluirá, al menos, las siguientes medidas:

a) Localización en plano a escala detallada (mínimo 1:10.000) de la ubicación de escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras e instalaciones auxiliares que, en ningún caso, podrán ubicarse en zonas de bosque mixto, bosque de ribera, suelos de alta capacidad agrícola, yacimientos arqueológicos y riberas de los cauces permanentes o temporales existentes a lo largo de la traza. Las zonas donde se ubique o realicen las mencionadas actuaciones de obra, se recuperarán, restaurarán y serán integradas paisajísticamente.

b) Plan de coordinación que ordene cronológicamente la ejecución de los diferentes tramos del trazado de tal manera que se realicen primero los tramos que generen mayores excedentes de excavación para que éstos puedan ser utilizados en los tramos deficitarios que deberán ser realizados en último lugar. El objetivo de este plan será reducir tanto el número y volumen de escombreras como el volumen de préstamos requeridos.

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

7. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

a) Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras, informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Actuaciones llevadas a cabo para la protección de ecosistemas, a que se refiere la condición 1.

Actuaciones relativas al mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Actuaciones en relación con la protección del sistema hidrológico, a que se refiere la condición 3.

Actuaciones realizadas para prevención del ruido. Si del estudio indicado en la condición 4 de esta declaración se desprendiera la necesidad de ejecución de medidas correctoras.

Actuaciones relativas a la protección del patrimonio cultural, acorde con el estudio referido en la condición 5.

Actuaciones de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 6, realmente ejecutadas.

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

Informe sobre la efectividad de las medidas correctoras incluidas en la condición 4 (prevención del ruido).

Informe sobre la eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 6 de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, así como, en su caso, de la efectiva realización de las labores de conservación.

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

8. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación técnica de los proyectos de construcción, un escrito certificando la incorporación a los mismos de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Medidas de protección de ecosistemas a que se refiere la condición 1.

Diseño y medidas a ejecutar a que se refiere la condición 2, relativa a la permeabilidad territorial.

Medidas y precauciones indicadas en la condición 3, relativa a la protección del sistema hidrológico.

Estudio de previsión de los niveles sonoros y proyecto de medidas correctoras, si del mismo se desprende su necesidad, tal como se prescribe en la condición 4, relativa a prevención del ruido.

Estudio del patrimonio histórico-artístico y cultural de la zona afectada por el proyecto, y actuaciones, que garanticen su preservación, como refiere la condición 5.

Proyecto y planes a los que se refiere la condición 6, relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 7.

9. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración figurarán en la memoria, anejo de cálculos, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto con el que se contraten las obras de este tramo de autovía. También se presupuestarán los gastos derivados del plan de vigilancia ambiental y se indicará la forma de contratación que se propone para llevarlo a cabo.

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

Madrid, 24 de enero de 1994.—El Director general de Política Ambiental, Domingo Jiménez Beltrán.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas
1. ICONA	X
2. Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias	X
3. Ayuntamiento de LLoreda	—
4. Ayuntamiento de Gijón	X
5. Fondo en Asturias para la Protección de Animales Salvajes (FAPAS)	—
6. Asociación Asturiana Amigos de la Naturales (ANA).....	—
7. Grupo Ecologista Cangués. AZOR (GECA)	—

El ICONA respondió que "... no cabe formular, en principio e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto a su actual planteamiento, por cuanto no afecta a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad ecológica deba ser preservada, ni a especies de flora y fauna cuyos hábitat deban ser protegidos al amparo de la legislación vigente.

La Agencia de Medio Ambiente del Principado de Asturias remitió las siguientes consideraciones:

El proyecto se desarrolla en un ámbito periurbano, discurriendo parte del trazado sobre suelo urbanizable (fundamentalmente de carácter industrial) y parte sobre suelo no urbanizable. Dentro de este último se verán afectados en algún punto suelos de protección prioritaria y protección paisajística.

Destaca la existencia del río Piles y del arroyo de Peña de Francia. Este último curso conserva una relevante formación de bosque de ribera y coincide, en parte, con los suelos de especial protección anteriormente citados. Además, pone de manifiesto la necesidad de una solución alternativa, ya que este arroyo se vería afectado en unos 700 metros de su recorrido.

Se sugiere que se estudie un cambio de ubicación del enlace este.

El Ayuntamiento de Gijón informa que el único dato que obra en poder de este Ayuntamiento es un plano de planta, a escala 1:25.000, en cuya confección han colaborado, y por tanto, es la solución de trazado que presenta un menor impacto ambiental, a falta de concretar algunos detalles aún en discusión.

ANEXO II

Descripción de proyecto y sus alternativas

El proyecto consiste en la realización de una ronda para la ciudad de Gijón, que comunique la autopista de Oviedo-Gijón con la N-632, fuera ya del ámbito urbano de la ciudad.

El trazado entre Piles y Arroes soportará un volumen de tráfico comprendido entre 6.000 y 8.000 vehículos con una proporción de vehículos pesados del 22 por 100.

El proyecto surge ante la necesidad de suprimir la travesía de la CN-632 en Gijón.

El tramo estudiado corresponde a la vía rápida del extremo oriental de la actuación global propuesta para Gijón, no existiendo en la zona reserva de suelo para este uso, dentro del PGOU de la ciudad. Se trata de una vía de una sola calzada, aunque se prevé expropiar suelo suficiente para una futura duplicación de la misma.

Las diferentes alternativas discurren por un terreno heterogéneo que comprende espacios naturales, protegidos por el PGOU de Gijón, áreas agrícolas, urbanizaciones, viviendas unifamiliares dispersas y elementos de arquitectura singular, a conservar.

En cuanto a las necesidades de materiales para la realización de la obra, se ha considerado prácticamente innecesaria la utilización de materiales de cantera y gravera, ya que prevé la utilización de los materiales sobrantes de desmontes y túneles en la construcción de terraplenes, aunque en previsión de carencias se plantea la obtención de materiales en Veriña, a 1 kilómetro del puerto de El Musel, y en Venta de Veranes, situada en el interior. Las canteras mencionadas están actualmente en actividad.

El anteproyecto estudia el desarrollo de cinco alternativas denominadas: D (opción 4), anteproyecto (opción 3), J-M (opción 1), J-Ma (opción 2), y alternativa V.

Las opciones 3 y 4 tienen un tramo común desde el origen del anteproyecto hasta el inicio del viaducto del Deva. En este tramo, destaca el desmonte previsto entre el punto kilométrico 8+500 y 8+850, de una altura media aproximada de 10 metros, y el terraplén situado a continuación del desmonte, que se continúa hasta alcanzar el origen del viaducto de Deva, con una altura máxima de 20 metros. A partir de este punto (9+500) ambas opciones se separan, siguiendo la alternativa anteproyecto (opción 3) en viaducto, que se prolonga hasta el punto kilométrico 10+490, con una altura máxima de pila de aproximadamente 45 metros, con una pendiente media del 3,80 por 100 y que enlaza con un túnel cuyo origen está en el punto kilométrico 10+550 y tiene una longitud de 710 metros cuadrados. A partir de la boquilla del túnel se inicia un desmonte con una altura máxima de unos 15 metros hasta el punto kilométrico 11+770, donde se inicia un terraplén hasta la obra de fábrica número 23. A continuación destaca un terraplén singularizado por la obra de fábrica número 24 desde el que se inicia el enlace de Arroes. La alternativa D (opción 4) se continúa a partir del tramo común con la opción 3 en el viaducto del Deva, con una longitud de 900 metros, pendiente del 3,40 por 100 y altura máxima de pilas de 44 metros. El estribo del viaducto se apoya sobre un terraplén que va desde el punto kilométrico 10+400 hasta el 10+550, con una altura máxima aproximada de 25 metros. También cabe destacar el terraplén que ocupa desde el punto kilométrico 10+825 hasta el 11+100, con una altura máxima de 15 metros y el túnel propuesto, de una longitud de 270 metros. El enlace de Arroes en esta opción se inicia en el punto kilométrico 12.

Las alternativas J-M (opción 1) y J-Ma (opción 2) tienen un tramo común hasta el punto kilométrico 9+750, del que destaca la presencia de un falso túnel desde el punto kilométrico 8+300 hasta el punto kilométrico 8+850. A partir del punto kilométrico 9+750 la alternativa J-Ma (opción 2) se caracteriza por la presencia del viaducto del Deva, con una longitud de 200 metros y altura máxima de pilas de 8 metros. A partir de este punto, la infraestructura asciende en rampa con un 4,20 por 100 de pendiente, y un desmonte, desde el punto kilométrico 10+200 al 11+000, con una altura máxima de 12 metros. Destaca en esta alternativa la presencia de un túnel de 1.040 metros de longitud, desde el punto kilométrico 11+520 al 12+560, iniciándose el enlace de Arroes en el punto kilométrico 13. Luego, la alternativa J-M (opción 1) continúa, a partir del tramo común, con un viaducto de 684 metros de longitud y altura máxima de pilas de 16 metros. Destaca en esta alternativa la presencia de dos desmontes, uno que se desarrolla del punto kilométrico 10+400 al 11+300, con una altura máxima de unos 20 metros y otro semejante desde la salida

del túnel propuesto hasta el punto kilométrico 12+550 aproximadamente. El túnel propuesto para esta alternativa tiene una longitud de 695 metros.

La denominada «alternativa V», que discurriría por el pie de la ladera de los montes que delimitan el Valle del Deva, obligaría a radios de curvatura y pendientes de trazado que, disminuyendo las características geométricas de la vía respecto a las otras alternativas, necesitaría la perforación de túneles en algunos tramos de su traza, que habría que rectificar a lo largo de la montaña.

El estudio informativo no elige ninguna de las cinco opciones como preferente frente a las otras.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

Contenido

El estudio realiza la descripción del proyecto, examina las diversas alternativas propuestas y describe las acciones del mismo susceptibles de producir alteraciones.

Inventario ambiental.— Examina los factores tanto del medio físico (abiótico y biótico) como del socioeconómico (demografía, actividades económicas, estructura territorial) y perceptual, susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de una cartografía temática, presentándose un total de 5 mapas y un reportaje fotográfico.

Describe el paisaje como evolucionado, donde el hombre ha modelado los elementos naturales, encontrándose asociados núcleos urbanos dispersos, repoblaciones de eucaliptos y manchas de vegetación autóctona, carballeda fundamentalmente, y otros recursos naturales incluidos en zona de protección paisajística.

En cuanto al medio socioeconómico, se trata de un área de carácter periurbano donde se producen aprovechamientos agrícolas. La estructura de la propiedad es de un intenso minifundismo. Las explotaciones de mayor superficie presentan aprovechamientos forestales, frente al uso ganadero de las de menor tamaño. El ganado bovino, en régimen de pastoreo para la explotación láctea, es el más común. Destaca la existencia de la «pomarada», aprovechamiento mixto de hierba y fruta.

En esta zona no existe previsión de reserva de suelo para infraestructura y ello dificulta el ajuste del trazado, razón por la que se han examinado diversas alternativas.

Identificación y caracterización de impactos.— El estudio establece como alteraciones significativas las siguientes:

- Aumento de los procesos erosivos.
- Destrucción, parcial, del hábitat de algunas especies faunísticas.
- Incremento de los ruidos.
- Eliminación de la vegetación de ribera.
- Modificación de la calidad de las aguas.
- Contaminación de las aguas del río Piles.

Medidas correctoras: Las medidas correctoras se establecen, con carácter genérico, en función de los distintos factores ambientales.

Plan de vigilancia ambiental.— Para la verificación del cumplimiento de las anteriores medidas correctoras se establece un sistema de vigilancia sobre ruidos y revegetación.

Documento de síntesis.— Recoge un resumen del Estudio de Impacto Ambiental.

El Estudio de Impacto Ambiental considera todas las alternativas estudiadas igualmente viables desde el punto de vista medioambiental.

Análisis de contenido

Ni el Estudio Informativo, ni el Estudio de Impacto Ambiental seleccionan la alternativa más adecuada, dejándolo pendiente de la Declaración de Impacto Ambiental.

En el Estudio de Impacto Ambiental aparecen mezclados Identificación y Valoración de Impactos con Medidas Correctoras.

El Estudio manifiesta en el apartado de fauna la existencia de especies protegidas o estrictamente protegidas, sin embargo no menciona cuáles son.

No dedica ningún capítulo al patrimonio histórico y arqueológico. Sin embargo, expone que la fragilidad del entorno se deriva de la existencia de edificios histórico-culturales, de gran interés para el territorio, clasificado como zona de protección arqueológica.

El capítulo de medidas correctoras incluye recomendaciones de carácter muy general. En él se indica, respecto al ruido, que se aplicará la normativa de la CEE y de la OMS, cuando estos organismos no poseen normativa al respecto.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del Estudio de Impacto Ambiental

Relación de alegantes

Alegaciones de organismos oficiales:

Ayuntamiento de Gijón.
Confederación Hidrográfica del Norte.
Consejería de Infraestructuras y Vivienda, del Principado de Asturias.
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón.

Alegaciones de partidos políticos:

Partido Popular del Ayuntamiento de Gijón.

Alegaciones de asociaciones:

Defensa del Patrimonio Asturiano.
Asociación de vecinos «Fontevilla», de Cabueñes.
Asociación de vecinos «Peña de Francia», de Deva.
Cooperativa de aguas «La Olla», de Deva.
Cooperativa para el abastecimiento de aguas a Cefontes.

Alegaciones de particulares:

Don Juan José Fernández Gutiérrez, en representación de urbanizadora Gijonesa, y 630 particulares más.

Alegaciones fuera de plazo:

Don Florentino Losa Fernández, en representación de «Minerales y Productos Derivados, Sociedad Anónima».

Contenido ambiental de las alegaciones

Alegaciones de organismos oficiales:

El Ayuntamiento de Gijón considera que la alternativa denominada JM_a (2) es la más ajustada desde el momento en que se reduce la altura del viaducto de Deva a 7 u 8 metros y su longitud a 200 metros, y además, porque al modificar el trazado en planta (que anteriormente se había dado por válido), lo hace ante la imposibilidad de conseguir con el trazado seleccionado las rasantes que el Ayuntamiento pretende. Además, no acepta las soluciones 3 (anteproyecto) y 4 (D) y se reitera en las alegaciones relativas al nudo de Arroes, que no ha sido modificado.

La Confederación Hidrográfica del Norte expone que, desde el punto de vista hidráulico, no existe preponderancia de ninguna opción sobre las demás, y establece una serie de prescripciones aplicables en los oportunos proyectos.

La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Gijón, alega que:

- Rechaza que el segundo tramo de la Ronda Sur se resuelva como «Vía Rápida», y considera que su trazado, desde el nudo de Piles hasta el de Arroes, se debe desarrollar como autovía.
- Ha de buscarse el trazado más al sur de los posibles, ya sea siguiendo la alternativa V, bien una mixta que, siguiendo inicialmente la alternativa D (anteproyecto) tome unos tramos consecutivos y enlazados de las alternativas C y C-E, para seguir el tramo final de la alternativa V hasta Arroes.

Alegaciones de partidos políticos:

El Partido Popular en el Ayuntamiento de Gijón, presenta las siguientes alegaciones:

Niegan la credibilidad de un Estudio de Impacto Ambiental en el que se expone «La calidad y fragilidad del paisaje no es muy alta», y además, no incluye las medidas correctoras necesarias y en el que no están indicadas las zonas afectadas por un nivel de ruido superior al estipulado por la normativa comunitaria y de la OMS.

No se comprende la evaluación de la alternativa «A», porque atraviesa en la zona de la Isla una masa arbórea protegida, y, sin embargo, existen varias soluciones para bordearla.

Alegaciones de asociaciones:

Defensa del Patrimonio Asturiano, solicita la reconversión del proyecto entre Lloreña y la N-632, a la altura del Campus Universitario, en una vía de gran capacidad, de características urbanas, y cerrada en estos puntos reseñados.

La asociación de vecinos «Fontevilla», de Cabueñes, envió varias alegaciones, en las que expone puntos coincidentes con los del Partido Popular, y, además, que:

La concepción de este segundo tramo como vía rápida se aleja de lo indicado en el PGOU y deja sin concluir la ronda urbana prevista en el mencionado plan en su último tramo.

Los trazados propuestos incluyen desmontes, terraplenes y viaductos con alturas y longitudes variables que deterioran completamente el paisaje. Es inadmisible la destrucción de la zona de sondeo y bombas del acuífero de la Cooperativa de Aguas de «La Olla».

La asociación de vecinos «Peña de Francia», de Deva. Presentan varias alegaciones, análogas a la anterior.

La cooperativa de aguas «La Olla», de Deva, coincide con anteriores alegaciones en cuanto al rechazo de alternativas y protección de la masa arbórea, y, además, indica que se destruirá la zona de sondeo y bombas del acuífero de la cooperativa de aguas «La Olla».

La cooperativa para el abastecimiento de aguas a Cefontes coincide con anteriores alegaciones en cuanto al PGOU de Gijón, indicando que el trazado afecta al barrio de Cefontes y las parroquias de Deva y Cabueñes, y, además, indica que se afectará un acuífero, por encontrarse el manantial denominado «Fuente de Cefontes», situado a escasos metros del trazado proyectado.

Alegaciones de particulares:

Don José Juan Fernández Gutiérrez, en representación de urbanizadora Gijonesa, considera que:

El Estudio de Impacto Ambiental, basado en los trazados originalmente propuestos por el MOPT, no contempla la verdadera incidencia que el anteproyecto provoca, omitiendo extremos esenciales, tales como el propio diseño de un viaducto sobre Deva, cuyas proporciones constituyen de por sí un flagrante atentado al entorno, además de variaciones respecto de los túneles proyectados y sus dimensiones e incidencias sobre instalaciones hoy existentes y parajes de indiscutible valor.

Se han presentado 630 alegaciones de particulares, oponiéndose al trazado presentado para la «Ronda Sur» de Gijón. Los motivos más importantes son:

La Ronda Sur se convertirá en un cinturón que fragmentará Gijón en dos. Por ello consideran que la autovía debería ir más al oeste y, a su paso por Deva, más al sur.

En todas las alternativas propuestas figura la construcción de un viaducto en terrenos de la parroquia de Deva, con longitudes de 200 a 900 metros y unas alturas de pilas desde 7 a 45 metros, según las diferentes propuestas, que en su día fue impugnado por la asociación de vecinos de Deva.

Las alternativas propuestas en el documento no tienen en cuentas las zonas de protección ecológica y paisajística que, aunque no estuvieran recogidas en el PGOU de Gijón por estar en zonas más alejadas del casco urbano, poseen mayor calidad ambiental.

Las opciones denominadas 1 y 2 pasan por la ladera oeste del Monte de Deva, anfiteatro natural y ladera visible desde todo Gijón.

ANEXO V

Informe complementario remitido por la Dirección General de Carreteras

El informe refleja que, respecto a la posibilidad de transformar la denominada solución V en una solución en túnel, se desaconseja esta opción por:

- Atravesar zonas muy carstificadas en profundidad, que alimentan todos los acuíferos de la cuenca del Arroyo de Peña Francia (acuífero de Deva).
- Interfiere los acuíferos que alimentan en gran parte a la traída de aguas a Gijón, por lo que su potencial afectación produciría un gran impacto ambiental sobre el patrimonio hidráulico.

MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA

2813

RESOLUCION de 20 de enero de 1994, de la Subsecretaría, sobre emplazamiento de doña Luisa Agripina Mudarra Bello como interesada en procedimiento contencioso-administrativo número 550/1993.

Habiéndose interpuesto por el Consejo General de los Colegios de Aparejadores y Arquitectos Técnicos recurso contencioso-administrativo número