

La dilución de estos caudales en las aguas de la ría es muy elevada por lo que la pequeña cantidad de potenciales contaminantes que a ella lleguen se diluirá rápidamente.

Por consiguiente, puede decirse que el relleno con escorias procedentes del horno de fusión no afectará significativamente la calidad de las aguas de la ría.

El estudio incluye unas recomendaciones para mantener el material de relleno seco minimizando aún más las filtraciones hacia la ría, y propone colocar una serie de lisímetros que permitan el seguimiento de la calidad de las aguas que pudieran llegar al interior del recinto. Estas recomendaciones y propuesta están recogidas en el condicionado de esta Resolución.

20260 *RESOLUCION de 31 de julio de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía del Cantábrico, CN-634, tramo: Carretera de Bustablado-arroyo de las Navas del Rey (Cantabria), de la Dirección General de Carreteras.*

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

La antigua Dirección General de Política Ambiental formuló declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del tramo Solares-Unquera de la autovía del Cantábrico por Resolución de 28 de junio de 1993 («Boletín Oficial del Estado», de 3 de agosto). La Dirección General de Carreteras, una vez aprobado el estudio informativo, procedió a la tramitación del correspondiente proyecto de trazado y construcción. Durante la realización del citado proyecto se efectuaron estudios medioambientales, funcionales, de trazado y económicos que detectaron problemas en la alternativa aprobada en el estudio informativo. Paralelamente, la Dirección General de Carreteras contactó con las diferentes Administraciones implicadas al objeto de conocer su opinión respecto a una posible revisión del trazado aprobado por el estudio informativo. Una vez conocida la opinión favorable de dichas Administraciones respecto al estudio de nuevas alternativas al sur de la aprobada por el estudio informativo, la Dirección General de Carreteras emitió una nueva orden de estudio informativo e inició nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental para lo que remitió, con fecha de 21 de marzo de 1995, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la correspondiente Memoria resumen.

La Memoria resumen expone las razones que han movido a la Dirección General de Carreteras a considerar trazados diferentes al inicialmente aprobado y presenta las diferentes alternativas ahora consideradas.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de octubre de 1995, la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 21 de noviembre de 1995, y en el «Boletín Oficial de Cantabria», el 8 de diciembre de 1995, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 21 de junio de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la antigua Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía del Cantábrico, CN-634, tramo: Carretera de Bustablado-arroyo de las Navas del Rey (Cantabria).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada se considera ambientalmente viable la alternativa 1, propuesta por el estudio informativo y por el estudio de impacto ambiental. La ejecución de dicha alternativa deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

Primera.—Protección del sistema hidrológico: El proyecto desarrollará en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte las medidas de prevención y control encaminadas a evitar la turbidez de las aguas superficiales y vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes procedentes tanto de la actividad de la obra como de posibles accidentes que puedan originarse durante la explotación de la autovía.

No podrán establecerse instalaciones auxiliares, parques de maquinaria, zonas de extracción, zonas de acumulación temporal de materiales y vertederos en las siguientes áreas: Parque Natural de Oyambre; Reserva Nacional del Saja; distancias inferiores a 100 metros de los cauces del río Saja, arroyo de las Navas del Rey, arroyo de Subía, arroyo de la Virgen y barranco Jageo; zonas de recarga de acuíferos determinadas en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte, y zonas ocupadas por formaciones vegetales valoradas como de calidad alta o muy alta por el estudio de impacto ambiental que se corresponden con áreas de hayedo, robledal, bosque mixto de robles y fresnos, alisedas, saucedas, zarzales y setos, y roquedo.

Los estribos del viaducto sobre el arroyo de las Navas del Rey se situarán al menos a 5 metros a cada lado del cauce.

El proyecto considerará como primera opción de vertedero la posibilidad de utilizar excedentes de la excavación en la clausura del vertedero de Santa Olalla. El vertido de materiales deberá ejecutarse según el correspondiente proyecto de clausura del vertedero aprobado por el órgano correspondiente del Gobierno de Cantabria.

El proyecto considerará como segunda opción de vertedero los rellenos previstos por el estudio informativo en los márgenes de la plataforma de la autovía.

Siguiendo las prescripciones del plan hidrológico Norte II, el cálculo de los drenajes transversales se realizará para un período de retorno de quinientos años.

Segunda.—Protección de la fauna: Dado que el trazado seleccionado intercepta los corredores de comunicación utilizados por corzos y jabalíes entre el monte Corona y el pico del Turujal el proyecto definirá la localización y tipología de los pasos de fauna. Estos pasos deberán destinarse para uso exclusivo de fauna, se situarán entre el punto kilométrico 50+500 y punto kilométrico 52+500 y serán objeto de una adecuación especial en coordinación con la Dirección General de Conservación de la Naturaleza.

Tercera.—Contaminación acústica: El proyecto desarrollará las medidas de protección acústica propuestas por el estudio de impacto ambiental. Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la autovía serán los 55 decibelios leq (A), entre las veintitrés y las siete horas y los 65 decibelios leq (A), entre las siete y las veintitrés horas, medidos a 2 metros de las fachadas, y para cualquier altura de las viviendas diseminadas próximas al enlace de Cabezón de la Sal.

Las medidas de protección acústica deberán quedar instaladas previamente a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

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

Cuarta.—Protección de yacimientos arqueológicos: El proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

Quinta.—Protección de los servicios existentes: Durante la construcción y explotación de la autovía se asegurará el nivel actual de los servicios teniendo en cuenta las necesidades de paso de maquinaria agrícola. Se asegurará el acceso al vertedero de residuos sólidos urbanos de Santa Olalla.

Sexta.—Localización de zonas de extracción y defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra: Si los pro-

ductos propios de las excavaciones necesarias para conseguir los perfiles de la traza de este tramo de autovía y tramos adyacentes no son suficientes para proporcionar materiales para la obra, el proyecto podrá utilizar como zonas de extracción solamente explotaciones debidamente legalizadas.

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto incluirá la ubicación y restauración ambiental de las zonas de vertedero, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, y viario de acceso a la obra.

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

Séptima.—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 período de su emisión.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

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

Informe sobre las medidas de protección del sistema hidrológico realmente ejecutadas a que se refiere la condición primera.

Informe sobre las actuaciones relativas a protección de la fauna realmente ejecutadas a que se refiere la condición segunda.

Informe sobre las medidas de protección acústica realmente ejecutadas a que se refiere la condición tercera.

Informe sobre las actuaciones relativas a la protección de los servicios existentes realmente ejecutadas a que se refiere la condición quinta.

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

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

Informe sobre la eficacia de los pasos de fauna a que se refiere la condición segunda.

Informe sobre la evolución de los niveles sonoros a que se refiere en la condición tercera.

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

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

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

Octava.—Documentación adicional: La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de la obra, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre contenido y conclusiones. Las medidas correctoras establecidas por la declaración y las propuestas en el estudio de impacto ambiental deberán estar definidas técnica y económicamente.

Los documentos referidos son los siguientes:

Diseño de medidas de protección del sistema hidrológico y localización de vertederos a que se refiere la condición primera.

Diseño de actuaciones relativas a protección de la fauna a que se refiere la condición segunda.

Medidas de protección acústica a que se refiere la condición tercera. Programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición cuarta.

Diseño de medidas y obras en relación con la protección de los servicios existentes a que se refiere la condición quinta.

Localización de zonas de extracción y proyecto de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición sexta. Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición séptima.

Novena.—Financiación de las medidas correctoras: Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuesto a nivel de proyecto. También se valorarán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Madrid, 31 de julio de 1996.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	—
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria	—
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria	—
Dirección Regional del Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria	X
Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte de la Diputación Regional de Cantabria	—
Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Diputación Regional de Cantabria	X
Dirección de Medio Natural de la Diputación Regional de Cantabria	—
Confederación Hidrográfica del Norte	—
Dirección Territorial del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Cantabria	—
Ayuntamiento de Cabezón de la Sal	—
Ayuntamiento de Udías	—
Ayuntamiento de Valdáliga	X
Ayuntamiento de Bustablado	—
Ayuntamiento de Villanueva de la Peña	—
Ayuntamiento de La Virgen	—
Ayuntamiento de Toporias	—
Ayuntamiento de El Llano	—
Ayuntamiento de Valoria	—
Ayuntamiento de Pumalverde	—
Departamento de Geografía. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Cantabria	—
Facultad de Ciencias. Universidad de Cantabria	—
Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos. Universidad de Cantabria	—
Cátedra de Urbanismo. Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria	—
Asociación ARCA en Santander	—
Asociación para el Estudio y Protección del Bosque Autóctono (FOBENA) en Santander	—
Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria	—
ADENA-Santander	—
Confederación Ecologista de Campoo y Reinosa	—
Grupo Estudio Defensa Ecosistemas Naturales GEPEN	—
Coordinadora Ecologista de Cantabria	—
CODA	—
AEDENAT	X
FAT	—
ADENA-Madrid	—
SEO (Sociedad Española de Ornitología)	—
CEDEX (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas)	—
Instituto Tecnológico y Geominero de España	X
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental.	—

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria, actualmente Gobierno de Cantabria, considera que la alternativa 1 es la más favorable ambientalmente al presentar un trazado alejado del monte Corona y próximo a Cabezón de la Sal. Propone que el estudio de impacto ambiental considere los siguientes aspectos: Estudio geotécnico sobre el riesgo de deslizamientos; forma de evitar la colocación de muros y escolleras en el arroyo de las Navas del Rey; medidas para impedir el aumento de sólidos en suspensión en las aguas superficiales como consecuencia de las obras; medidas para impedir la alteración de la vegetación de ribera del arroyo de las Navas del Rey; acabados de taludes para facilitar su integración paisajística; restauración de terrenos afectados por la obra con indicación de las especies de la serie fitosociológica propia del área previstas en los trabajos de revegetación; posible sellado del vertedero de residuos sólidos urbanos de Cabezón de la Sal próximo a los trazados contemplados.

La Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Diputación Regional de Cantabria valora positivamente las alternativas 1 y 2 y negativamente la alternativa 3 por su afección directa sobre la importante masa forestal del grupo de montes «Corona».

El Ayuntamiento de Valdágua informa que la alternativa 3 no resulta aconsejable desde el punto de vista ambiental por atravesar masas boscosas de arbolado autóctono y de pino y por afectar más al paisaje. En cuanto a las alternativas 1 y 2 indica que el impacto sobre el medio ambiente y el paisaje parece similar.

El Instituto Tecnológico y Geominero de España informa que de las alternativas propuestas en la Memoria resumen, la opción 3 sería la que mayor impacto provocaría al encontrarse más cercana a la zona costera, destruyendo a lo largo de su trazado formaciones vegetales bien consolidadas como es el robledal del Llano, roquedos donde es probable la presencia de especies vegetales fisurícolas de elevado valor de conservación y comunidades de bosques mixtos de gran diversidad. Todas estas alteraciones se agravan al considerarse la perturbación que se produce en la fauna asociada a estos biotopos.

Respecto a las alternativas 1 y 2 indica que no existe una gran diferencia entre ambas desde el punto de vista ambiental, si bien la alternativa 2 tendría pendientes y rampas más fuertes atravesando pequeñas manchas vegetales de bosques de frondosas y pinos al norte del vertedero de Santa Olalla que quedarían intactas en el caso de optarse por la alternativa 1.

Recomienda que se adopten medidas para evitar la contaminación de pequeños cauces que desembocan en el río Saja.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto la elección de la alternativa más adecuada en el tramo de la autovía del Cantábrico comprendido entre la carretera de Bustablado y el arroyo de las Navas del Rey.

El estudio plantea tres alternativas, dos de ellas (alternativas 1 y 2) discurren por el corredor sur más próximo al núcleo de Cabezón de Sal, mientras que la tercera (alternativa 3) discurre por el corredor norte atravesando el valle de Udías aproximándose a la localidad de La Virgen. Las tres alternativas tienen como origen el alto de Cotonios y como final el cerro del Turujal.

La alternativa 1 desde el alto de los Cotonios se desvía hacia el sur bordeando el vertedero controlado de Santa Olalla por su límite norte. Avanza a media ladera próximo a la cota 200 por el límite sur del valle de Udías hasta el arroyo de las Navas del Rey el cual salva mediante un viaducto de 550 metros de longitud. Esta alternativa presenta un enlace de acceso a Cabezón de la Sal a través de la carretera comarcal S-484 y su longitud total es 6.400 metros.

La alternativa 2 aprovecha el mismo corredor que la alternativa 1 de la que se distancia un máximo de 350 metros. Se aleja del vertedero de Santa Olalla pasando más al norte que la alternativa 1. Cruza el arroyo de las Navas del Rey de manera más esviada que la alternativa 1 por lo que precisa de un viaducto de 660 metros. Su longitud total de 6.440 metros y también presenta un enlace de acceso a Cabezón de la Sal.

La alternativa 3 desde el alto de los Cotonios toma dirección norte hacia el valle de la Lastruca Negra descendiendo hasta el valle de Udías para cruzarlo al sur de los altos de Cormijera y Peronaza. El trazado discurre al sur del núcleo de La Virgen, en cuya carretera de acceso se plantea el enlace a Cabezón de la Sal. Ascende por la cotería de la Mationa para, mediante un túnel de 300 metros, cruzar la comarcal S-484 entre los altos de la Peña y Rojas; y cruzar el valle formado por el arroyo

de las Navas del Rey y otro transversal que en él confluye mediante un viaducto de 880 metros. Su longitud total es de 6.500 metros.

El estudio informativo selecciona como alternativa más adecuada la alternativa 1.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental presenta un capítulo de introducción en el que se detallan los antecedentes que han propiciado el nuevo estudio informativo.

El estudio describe los diferentes factores ambientales comprometidos con la ejecución del proyecto para posteriormente hacer una previsión y valoración de impactos y proponer medidas correctoras.

Geológicamente el espacio analizado por el estudio está formado principalmente por materiales cretácicos siendo las alternativas 1 y 2 muy similares ya que ambas discurren sobre la formación Vega de Pas (limolitas, arcillitas rojizas y abigarradas con intercalaciones de areniscas, y limolitas grises y ocreas). La alternativa 3 penetra en la zona cástica de El Llano-La Virgen atravesando parte de las formaciones de carácter carbonatado de Caranceja, calizas de San Esteban y Cuchía. Geomorfológicamente el sector cástico presenta una zona potencialmente inestable con presencia de deslizamientos importantes.

La red hidrológica viene marcada por la presencia del arroyo de las Navas del Rey. La alternativa 1 cruza el arroyo transversalmente mientras que la alternativa 2 lo hace de forma más esviada. El cruce de la alternativa 3 se encuentra 900 metros aguas arriba del punto de cruce de las alternativas 1 y 2 y afecta a un segundo arroyo que converge transversalmente con el de las Navas del Rey. La alternativa 3 además cruza los arroyos de Subía y de La Virgen y el barranco Jageo, los dos primeros también son cruzados por la alternativa 2.

El estudio describe las características hidrogeológicas del entorno donde se desarrollan las diferentes alternativas concluyendo que las posibles afecciones hidrogeológicas se encuentran condicionadas por el sustrato geológico sobre el que discurren las trazas; así las alternativas 1 y 2 transitan sobre materiales casi impermeables mientras que la alternativa 3 al introducirse en un área cástica presenta mayores riesgos en lo que se refiere a contaminación de sistemas acuíferos.

Se describe la vegetación potencial y natural presente en la zona de estudio significando que las series potenciales características del área, que se corresponden con las series colino montana mesofítica del Fresno (bosque mixto de fresnos y robles) y colino montana cantabroeskalduna acidófila del roble (bosque mixto de robles y hayas), han sido sustituidas principalmente por zonas de prados y repoblaciones de pinos, eucaliptos, roble americano y secuoyas. El estudio identifica aquellos enclaves en los que persiste una cubierta vegetal próxima a la potencial y describe y valora la superficie ocupada por los diferentes tipos de vegetación afectada por cada alternativa. La alternativa 3 afecta al robledal del Llano, de alto valor ambiental y que constituye el límite este del monte Corona, y a una mancha importante de bosque mixto al sur de La Virgen. La alternativa 2 afecta a algunas saucedas y pequeños rodales de bosque mixto y bosque de galería situados al sur del valle de Udías. La alternativa 1 no presenta importantes afecciones sobre la vegetación al discurrir casi exclusivamente sobre zonas de prados y eucaliptales.

El estudio describe las comunidades faunísticas asociadas a las diferentes unidades de vegetación y la distribución y movilidad del corzo y el jabalí considerando que no lejos del área de estudio se encuentran el Parque Natural de Oyambre, la Reserva Nacional de Saja y el monte Corona. El estudio indica que es la alternativa 3 la que más superficie de hábitats de alto valor afecta mientras que la alternativa 1 es la menos agresiva en ese sentido. Se expone que las tres alternativas comportan afecciones importantes para la fauna por efecto barrera, si bien, se conocen los corredores de fauna y por tanto se pueden minimizar con los pasos oportunos.

Respecto del paisaje el estudio indica que la alternativa 3 es la más perjudicial debido a su invasión del valle de Udías y el cruce del robledal del Llano, mientras que las alternativas 1 y 2 al aprovechar la orografía implican una menor afección paisajística.

El estudio expone los criterios seguidos para asegurar la restitución de las vías interceptadas por la diferentes alternativas.

Respecto a la afección acústica el estudio desarrolla un modelo para el cálculo de niveles de ruido en las edificaciones próximas a las distintas

alternativas. La zona afectada por la alternativa 3 es el núcleo de La Virgen en el que se prevén niveles máximos de 56,4 dBA leq (día) y 49,9 dBA leq (noche). Para las alternativas 1 y 2 se prevén como zonas afectadas unas edificaciones aisladas próximas al enlace y en ellas se pronostican, antes de medidas correctoras, niveles máximos de 66,4 dBA leq (día) y 59,9 dBA leq (noche).

El estudio incorpora un inventario del patrimonio histórico y arqueológico afectado por cada alternativa. Las alternativas 1 y 2 no afectan a ningún yacimiento arqueológico inventariado y transitan sobre un sustrato geológico de escasa potencialidad arqueológica. La alternativa 3 discurre sobre un sector en el que aparecen varias cavidades algunas de ellas con restos arqueológicos como las cuevas de Las Estacas I y II y la Tejera de La Virgen.

El estudio aporta una valoración de impactos que concluye que la alternativa mas recomendable desde el punto de vista medioambiental es la alternativa 1.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados entre las que se encuentran medidas precautorias para evitar la contaminación de zonas de recarga de acuíferos; jalonamiento a lo largo de toda la traza de la autovía del terreno a ocupar delimitándose las zonas con bosques climácicos para evitar posibles afecciones, plan de revegetación, construcción de pasos de fauna e instalación de pantallas antirruido o modificación de las condiciones particulares de cada edificio afectado. El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental presenta una estructura correcta centrándose en las cuestiones ambientales relevantes. La caracterización de los factores ambientales comprometidos por el proyecto es suficiente y la identificación y definición de los impactos previstos correcta. La calidad de la cartografía aportada es alta aportando información de fácil acceso y comprensión sobre todos los elementos ambientales analizados. El estudio habría mejorado significativamente con un anejo fotográfico y fotomontajes de cada alternativa.

Respecto a las medidas correctoras propuestas por el estudio, si bien parecen las adecuadas para mitigar hasta límites admisibles los impactos previstos, no se concretan y dejan su definición y diseño para fases posteriores del proyecto.

Respecto al programa de vigilancia ambiental el estudio sólo aporta unos mínimos principios generales del mismo en un capítulo del documento de síntesis, aplicables a cualquier proyecto de carretera.

ANEXO IV

Información pública del estudio del impacto ambiental

Relación de alegantes

Confederación Hidrográfica del Norte.
Ayuntamiento de Valdáliga.
Ayuntamiento de Udías.
Ayuntamiento de Cabezón de la Sal.
Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria.
Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria.
Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria.
Don Angel Seco García.
Doña Adelaida Trueba Sañudo.
«Cerámicas de Cabezón, Sociedad Anónima».

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones presentadas

La Confederación Hidrográfica del Norte indica que para el cálculo de los drenajes transversales se ha utilizado un período de retorno de cien años en lugar de los quinientos años prescritos en las normas contenidas en el plan hidrológico Norte II. Considera como alternativa mas viable la número 1 desde el punto de vista económico, hidrogeológico, hídrico y paisajístico. Recomienda que el proyecto de construcción que se derive del estudio considere los siguientes aspectos: Normas de carácter

hidráulico; posibles afecciones al acuífero denominado en el plan hidrológico Norte II «número 15, Santillana del Mar-San Vicente de la Barquera» con calidad de aguas tipo A1; posible alteración del sistema hídrico definido en el plan hidrológico Norte II como «número 5, río Gandarillas», en el que se prevén niveles de calidad de aguas aptos para salmónidos y ciprínidos y para abastecimiento urbano tipo A2; posibles afecciones directas o indirectas sobre los espacios protegidos señalados en el plan hidrológico Norte II como «número 3 Oyambre (ría de la Rabia y monte Corona)» y «número 12, marisma de la Rabia». Expone la necesidad de proteger la cimentación de las obras de fábrica que afecten a cauces públicos con escollera o similar.

El Ayuntamiento de Valdáliga informa favorablemente el trazado propuesto por la alternativa 1 por considerarlo el más apropiado técnica y ambientalmente.

El Ayuntamiento de Udías y el Ayuntamiento de Cabezón de la Sal informan favorablemente la alternativa 1.

La Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Dirección Regional de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria se ratifican en los aspectos señalados en sus contestaciones a la consulta previa, que se recogen en el anexo I.

20261 *RESOLUCIÓN de 31 de julio de 1996, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra, subtramo variante de Los Santos de Maimona (Badajoz), de la Dirección General de Carreteras.*

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

El subtramo variante de Los Santos de Maimona inicialmente formaba parte del proyecto «Estudio informativo de la autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra», que inició procedimiento de evaluación de impacto ambiental el 2 de noviembre de 1989 con la remisión, por parte de la Dirección General de Carreteras, de la Memoria-resumen del proyecto, y concluyó el 17 de noviembre de 1993 con la emisión de la declaración de impacto ambiental, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» de 17 de diciembre de 1993.

La Dirección General de Carreteras, con fecha 7 de septiembre de 1994, presentó a la Dirección General de Política Ambiental nuevas alternativas para el subtramo de la variante de Los Santos de Maimona, en consonancia con la condición 3 de la declaración de impacto ambiental antes mencionada, que alude a las formaciones vegetales singulares localizadas en esa zona.

La Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 24 de abril de 1996, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el expediente consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del subtramo citado, cuyo anuncio se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 9 de enero de 1996.

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

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la autovía de la Plata, tramo Mérida-Zafra, subtramo variante de Los Santos de Maimona (Badajoz).