

grupo 9, h, como «campamentos permanentes para tiendas de campaña o caravanas».

Con fecha 11 de marzo del 2003, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, de acuerdo con el artículo 2.3 de la Ley 6/2001, remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la documentación sobre las características, ubicación y potencial impacto del proyecto al objeto de determinar la necesidad de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El proyecto se localiza en la provincia de Cádiz, en el término municipales de San José del Valle, en la margen izquierda del embalse del Guadalcaacín, junto a la carretera comarcal que une Arcos de la Frontera con San José del Valle.

El objetivo del proyecto es responder a la demanda de espacio para turismo público, creando la infraestructura para un campamento que aproveche los valores paisajísticos y de ocio que ofrece el embalse del Guadalcaacín.

La superficie total sobre la que se actúa es de 25.207 m² de terrenos pertenecientes al dominio del embalse, entre las cotas 104,63 m y 115 m, que dan cabida a 100 personas.

Las actuaciones a realizar se concretan en la construcción de caseta de recepción y tienda de 50 m², zona de picnic con una superficie de 19.500 m², muelle de amarre de pequeñas embarcaciones consistente en una rampa de hormigón de 30 m de longitud y 3 m de anchura, sistema eléctrico, sistema de abastecimiento con depósito de 96 m³ y planta potabilizadora para 36 m³/h, sistema de saneamiento y depuradora de aguas residuales, caminos de acceso y aparcamiento.

Las obras y el emplazamiento del campamento no se localizan en terrenos del Parque Natural de los Alcornocales, que se encuentra en sus inmediaciones. El complejo del campamento se delimita mediante vallado. Se resuelve la afección parcial sobre la Vía Pecuaría denominada «La Colada de Casa Blanca, El Guijo, Concejo y Angostura». Se prevé un conjunto de medidas de corrección para evitar afecciones al medio tanto durante la construcción por vertidos, desplazamientos de maquinaria, restauración de la vegetación y de las zonas de obra sobre las que se actúa, eliminación de materiales sobrantes a vertedero autorizado, como para el funcionamiento del campamento delimitando los terrenos a utilizar, depuración y control de los efluentes, sistema de eliminación de residuos.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental consultó sobre el impacto ambiental del proyecto, con fecha 14 de marzo del 2003, a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, no obteniéndose respuesta al día de la fecha.

Considerando los criterios del Anexo III de la Ley 6/2001, y analizada la totalidad del expediente no se deduce la posible existencia de impactos ambientales significativos que aconsejen someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Por lo tanto, en virtud del artículo 1.2 de la precitada Ley, y teniendo en cuenta que el objetivo de la actuación es la creación de un campamento público de turismo, teniendo en cuenta que no se afecta al Parque Natural de los Alcornocales, la Secretaría General de Medio Ambiente considera que no es necesario someter al procedimiento de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Campamento Público de Turismo en el Embalse de Guadalcaacín», de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Madrid 5 de mayo de 2003.—El Secretario General, Juan María del Álamo Jiménez.

11136 *RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje. Conjunto de posibles corredores para la conexión de la red de carreteras del estado al este de Torrelavega (Zurita) y la autovía ronda de la bahía de Santander», de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones y actividades.

El proyecto contemplado en el estudio informativo «Autopista de peaje. Conjunto de posibles corredores para la conexión de la red de carreteras del Estado al este de Torrelavega (Zurita) y la Autovía Ronda de la Bahía

de Santander», se encuentra comprendido en el apartado a «Carreteras», subapartado 1 «Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado» del grupo 6 «Proyectos de infraestructuras» del anexo I de la Ley 6/2001 antes referida, por lo que de acuerdo con lo dispuesto en su artículo 1.1, debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 28 de febrero de 2002, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 12 de junio de 2002, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

Conforme al artículo 15 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado de 6 de julio de 2002 y en el Boletín Oficial de Cantabria de 17 de julio de 2002.

De acuerdo con el artículo 16 del Reglamento, con fecha 26 de noviembre de 2002, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental del mismo y resultado de la información pública, incluyendo un informe sobre este trámite.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

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

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

Las conclusiones del informe sobre el trámite de información pública se incluyen en el anexo V.

Analizado el expediente, con fecha 24 de enero de 2003, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental solicitó a la Dirección General de Carreteras información adicional acerca de la afección del proyecto al Lugar de Importancia Comunitaria denominado «Río Pas», de la localización de los vertederos y finalmente se solicitaba un análisis de ruido.

Con fecha 2 de marzo de 2003 se recibe la información solicitada a la Dirección General de Carreteras y con fecha 11 de abril de 2003 se recibe el informe del Gobierno de Cantabria acerca de la afección del proyecto al LIC del río Pas.

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y por los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a los efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autopista de peaje. Conjunto de posibles corredores para la conexión de la red de carreteras del Estado al este de Torrelavega (Zurita) y la Autovía Ronda de la Bahía de Santander».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo objeto de la presente declaración considera que el itinerario por la N-634, seleccionado en el estudio informativo de la autovía del Cantábrico San Sebastián-La Coruña, N-634, tramo Solares-Unquera (Cantabria) y que obtuvo declaración de impacto ambiental por resolución de 28 de junio de 1993, no es una alternativa satisfactoria para el acceso a Santander, planteándose nuevos trazados para la construcción de una autopista por el corredor de la N-623.

El estudio de impacto ambiental considera la alternativa L la menos desfavorable ambientalmente, seguida de la J y por último la F. El estudio informativo, a través de un análisis multicriterio, considera la alternativa

J favorable respecto a la L por una pequeña diferencia, y ambas bastante mejores que la F, proponiendo por tanto la citada solución J. Finalmente, tras la información pública, se opta definitivamente por la alternativa L, con un ajuste de trazado recogido en el informe de alegaciones, y consistente en aproximar el trazado en Zurita lo máximo posible a la N-634. Al no existir un trazado completo que considere el citado ajuste, las citas a puntos kilométricos (o distancias al origen) en el condicionado de la presente declaración hacen referencia a la «variante del tramo IIC» de octubre de 2002, incluida en la propuesta del informe de alegaciones, entre el origen y el P.K. 5+291,617 y a la alternativa J, coincidente con la alternativa L, del estudio informativo en el tramo comprendido desde el punto de unión de la anterior variante hasta el final del trazado.

Examinada toda la documentación contenida en el expediente referida anteriormente y completada la información con la visita a la zona de estudio, se considera que para la realización de la anterior alternativa con su ajuste de trazado, tanto en el proyecto de construcción que la desarrolle como en las fases de construcción y explotación de la autopista, se deberán observar las recomendaciones y las medidas preventivas y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental, en lo que no se opongan a la presente declaración, y se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del proyecto

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

1.1 Entre el P.K. 1+200 y 1+500 se estudiará la posibilidad de realizar la duplicación de la calzada por la margen derecha de la carretera actual, entre ésta y la línea férrea Palencia-Santander, con objeto de evitar la construcción de terraplenes que afecten a la vaguada que se extiende a la altura del P.K. 1+200 en la margen derecha de la carretera y evitar así la destrucción de la vegetación tanto por estos taludes como por la reposición del camino que cruza la calzada en el P.K. 1+225. Esta actuación podrá combinarse con la construcción de muros.

1.2 Entre el P.K. 2+000 y 3+000, y de acuerdo con la variante del tramo IIC recogida en la propuesta del informe de alegaciones, el trazado se aproximará lo máximo posible a la N-634 para minimizar la afección al núcleo de Zurita y a la zona arqueológica «Terrazas pleistocénicas de Zurita». Asimismo, el diseño del enlace deberá minimizar la afección a las edificaciones existentes en la zona de paso de la autopista, sustituyendo, si fuera preciso, los taludes por muros.

1.3 El viaducto de cruce del río Pas no podrá tener ninguna pila dentro de este cauce, debiendo adoptarse una tipología constructiva que garantice el cumplimiento de esta prescripción. Tal y como se recoge en el estudio informativo, los estribos se situarán antes del camino del P.K. 3+325 al oeste y pasada la N-623 al este, no siendo aceptable ninguna modificación a este respecto en el desarrollo de los proyectos, de forma que la afección a la vega del Pas sea la mínima posible. Si fuera precisa la construcción de caminos provisionales, se atenderán a lo señalado en la condición 3.8 de la presente declaración.

1.4 El trazado deberá ajustarse entre el P.K. 4+000 y 6+600, para minimizar su impacto paisajístico y sobre el relieve y aumentar su permeabilidad para la fauna. Para ello se buscarán soluciones constructivas que reduzcan el desarrollo de los fuertes desmontes existentes y se posibilite la construcción de un viaducto en la vaguada del P.K. 4+500. Entre estas soluciones se estudiará elevar la rasante y diseñar las calzadas independientes, a diferente cota, de forma que la autopista se adapte mejor a la ladera, así como el empleo de muros o una combinación de todas estas soluciones. En el P.K. 4+500 el trazado cruza una mancha de vegetación natural, señalada en el estudio de impacto ambiental como corredor faunístico. Con objeto de minimizar la ocupación del bosque, y garantizar el paso de la fauna, deberá construirse en la zona un viaducto de al menos 50 m de longitud y 4 m de altura. Entre el P.K. 4+650 y el 5+200 y entre el 5+400 y el 6+600 se deberá reducir el desarrollo de los desmontes, que alcanzan más de 50 m de altura. Como resultado de estos ajustes, los taludes resultantes no deberán superar en ningún punto los 30 m de altura. Las posibles repercusiones acústicas de estos ajustes se considerarán a la hora de plantear protecciones.

1.5 En el P.K. 6+800 se construirá un viaducto de al menos 100 m de longitud y que permita el cruce de las dos vaguadas interceptadas y del camino repuesto mediante un paso inferior. En esta zona deberá garantizarse la integridad de las portaladas barrocas existentes, de acuerdo con las indicaciones que al respecto aporte la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria

1.6 En el cruce del cauce situado en el P.K. 8+070 se dispondrá un viaducto de al menos 50 m de longitud, que permita reponer la continuidad

del cauce y dar permeabilidad transversal al trazado para la fauna, y que incluirá la reposición del camino actualmente situado en el P.K. 8+130.

1.7 Se modificará la ubicación del área de peaje, desplazándola hacia el este para minimizar la ocupación de la vaguada existente y la afección a la zona arbolada.

1.8 Entre el P.K. 11+700 y 12+100 se planteará un ajuste de trazado para evitar las intensas afecciones a la zona forestal próxima al río de la Mina. Para ello se estudiará desplazar el trazado al sureste, hacia la parte superior de la ladera, entre la masa forestal y la carretera existente. Como resultado de este ajuste deberá quedar garantizada la integridad del cauce, que no será ocupado en ningún punto y mucho menos canalizado, y la menor afección posible a las masas forestales existentes. El desarrollo de los terraplenes se minimizará sustituyéndolos por viaductos o colocando muros si fuera preciso. Asimismo, en el punto equivalente del nuevo trazado al actual P.K. 12+550 se construirá un paso que sirva tanto para la reposición de caminos como para su utilización como paso de fauna, al ser esta zona un corredor faunístico según señala el estudio de impacto ambiental. El trazado resultante de estos ajustes no presentará desmontes ni terraplenes de altura superior a 20 m.

1.9 Entre los pp.kk. 13+150 y 13+900, donde el trazado discurre muy próximo al río de la Mina, deberá garantizarse la integridad de este cauce, respetando una distancia mínima de 10 metros desde el borde exterior del cauce o la vegetación de ribera asociada al mismo. Durante la fase de obras se colocarán, además, sistemas de retención que eviten el arrastre de tierras al cauce.

1.10 El viaducto sobre el río de la Mina, entre el P.K. 14+720 y 14+830, se deberá prolongar en su inicio, hasta el P.K. 14+650 aproximadamente, para que el estribo quede al menos a 10 m de la vegetación de ribera asociada a este cauce.

1.11 Todos los muros que deban construirse, como los referidos en las condiciones 1.1, 1.2, 1.4 ó 1.8, y los previstos entre los pp.kk. 6+100 a 6+250 y 6+750 a 6+950 llevarán un tratamiento que minimice su impacto visual, ayudando a su mejor integración paisajística. Sin perjuicio de soluciones más favorables que pudieran proponerse, se considerará el empleo de «muros verdes» o revegetables o el chapado en piedra local.

1.12 En el diseño de todos los enlaces se garantizará la mínima ocupación de terreno posible y se minimizará la afección a las viviendas que pudieran existir así como el efecto barrera de los ramales.

2. Protección y conservación de los suelos y la vegetación

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

2.2 Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza o en zonas próximas a la misma, en montones de altura no superior a los 1,5 metros con objeto de facilitar su aireación y evitar la compactación. Para facilitar los procesos de colonización vegetal, se establecerá un sistema que garantice el mantenimiento de sus propiedades incluyendo, en caso de ser necesario, su siembra, riego y abonado periódico.

2.3 Debido al riesgo de incendio que presentan las masas forestales de la zona, el proyecto de construcción incluirá un plan de prevención y extinción de incendios, que será desarrollado por el plan de aseguramiento de la calidad del adjudicatario de las obras. Durante la construcción de la obra se prestará especial atención a las actividades potencialmente más peligrosas, como los desbroces y las soldaduras. En cualquier caso el plan incluirá el establecimiento de dispositivos de extinción a pie de obra.

2.4 Con objeto de salvaguardar la vegetación de ribera de los ríos Pas (P.K. 3+900) y de la Mina (11+600 y 14+770), los estribos de los viaductos sobre estos cauces se situarán a una distancia mínima de 10 metros de la vegetación de ribera, sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 3.2. Durante la construcción de estas estructuras se producirá la mínima afección a la vegetación de ribera que en ningún caso superará la anchura de la propia estructura.

2.5 Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza y los caminos existentes.

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

Para preservar las características de las aguas, evitar procesos de contaminación y prevenir el posible efecto barrera, tanto durante las obras como en la fase de explotación, se establecerán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Norte de acuerdo con sus competencias, las siguientes medidas:

3.1 No se realizarán rectificaciones ni canalizaciones de los cursos naturales de agua interceptados, con objeto de no afectarlos significativamente, no permitiéndose la concentración de varios en una sola obra de drenaje. En este sentido, los cauces interceptados en el entorno del P.K. 6+800 se repondrán mediante la construcción de un viaducto, de acuerdo con la condición 1.5.

3.2 El diseño de los viaductos y obras de paso sobre los cauces se realizará de forma que los estribos queden al menos a 5 metros a cada lado del cauce, de acuerdo con la zona de servidumbre que establece el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas y sin perjuicio de lo establecido en la condición 2.4 de protección de la vegetación de ribera. Se evitará colocar pilas dentro de los cauces, quedando expresamente prohibida dicha colocación en el río Pas, de acuerdo con la condición 1.3.

3.3 El proyecto de construcción estudiará la posible presencia de manantiales en Riosapero, señalada en algunas alegaciones, determinando su presencia o ausencia en el entorno del trazado y las posibles afecciones, así como las medidas de protección y corrección necesarias en caso de existir alguna afección.

3.4 Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones y parques de maquinaria, así como de la excavación de las pilas y estribos de los viaductos, se derivarán y someterán a un sistema de desbaste, decantación de sólidos y desengrasado. Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre los cursos de agua o sobre el terreno. Estas aguas sólo podrán ser vertidas a los cursos de agua o al terreno si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente relativa a vertidos y requerirán la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte.

3.5 El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas que recoja el drenaje longitudinal de la carretera durante la fase de explotación. Estos elementos deberán ser capaces asimismo de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de los cursos de agua. La balsa o balsas que se construyan en cada cauce se situarán de forma que no se afecte a la vegetación de ribera y, en el caso del río Pas, que queden fuera de los límites del LIC. Si es posible, se deberá proyectar la rasante de la autopista de forma que el punto bajo no quede en el centro del viaducto, posibilitando la construcción de una única balsa por cauce en lugar de una en cada margen.

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

3.7 Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras a todos los cauces atravesados, con especial atención a los ríos Pas y de la Mina, garantizando que la colocación de estos sistemas no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretende proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

3.8 Los caminos existentes que vayan a ser utilizados para la obra y que vadeen directamente cursos de agua, así como los nuevos, cuya apertura haya sido previamente justificada, requerirán la construcción de pasos provisionales que eviten la turbidez de las aguas por el paso frecuente de maquinaria pesada. Dichos pasos deberán contar con la autorización de la Confederación Hidrográfica del Norte y estar informados por el órgano competente en conservación de la naturaleza del Gobierno de Cantabria. Los citados pasos deberán ser demolidos tras la finalización de las obras y restaurado el cauce afectado. En caso de preverse algún paso provisional sobre el río Pas, al tratarse de un LIC, la solicitud de autorización deberá acompañarse de un informe de cumplimiento del artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, donde se justifique, entre otros aspectos, la ausencia de soluciones alternativas a la construcción del paso.

4. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la nueva infraestructura y minimizar su efecto barrera, se adoptarán las siguientes medidas:

4.1 Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos y reducir su mortalidad, sin que por ello pierdan su funcionalidad original. Para ello, se protegerán contra la erosión, mediante soleras, las salidas de los drenajes; se dimensionarán para permitir la instalación de una pequeña pasarela lateral interna; y se restaurará la vegetación del entorno del paso. Como material de construcción de las obras de drenaje transversal no se utilizarán chapas metálicas onduladas. Por lo que respecta a las obras de drenaje longitudinal se instalarán rampas rugosas en las cunetas reducidas y se adecuarán las paredes de los sifones y arquetas para permitir el escape de los pequeños vertebrados.

4.2 El cerramiento longitudinal de la nueva infraestructura será continuo y deberá servir para dirigir la fauna hacia los pasos, incorporando, especialmente en áreas próximas a los enlaces o a otras zonas donde puedan existir discontinuidades en el cerramiento, dispositivos que permitan el escape de los animales que accidentalmente pudieran acceder a la calzada.

4.3 Se evitarán los trabajos nocturnos entre los pp.kk. 3+300 a 4+100, 11+500 a 12+000 y 14+700 a 14+900, en los cruces de los ríos Pas y de la Mina. En la fase de explotación se evitará entre el P.K. 3+300 y el 4+100 la iluminación de la carretera. Caso de justificarse su necesidad, deberá realizarse mediante fuentes que estén provistas de deflectores que concentren el haz de luz dirigiéndolo hacia el suelo.

4.4 El programa de vigilancia ambiental, en la fase de explotación, incluirá el seguimiento de la eficacia de los pasos de fauna, y de la utilización de los drenajes y dispositivos de escape por la fauna.

5. Protección atmosférica

5.1 Para evitar las molestias que el polvo generado durante la construcción de la vía pudiera producir sobre las localidades de Zurita, Renedo y Parbayón y sobre las edificaciones dispersas existentes a lo largo del trazado, se efectuarán riegos periódicos en las zonas de excavación, caminos de acceso a las obras, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria y zonas de acopio o vertedero. La periodicidad de los riegos se adaptará a las características del suelo y de la climatología, para mantener permanentemente húmedas los terrenos.

5.2 Los materiales susceptibles de emitir polvo a la atmósfera se transportarán y acopiarán tapados.

6. Protección contra el ruido

La capa de rodadura de la autopista se diseñará con aglomerado drenante, por sus ventajas en la atenuación del ruido, y con independencia de su necesidad por razones pluviométricas. Asimismo, y siempre que sea viable, se procurará aportar al aglomerado polvo de neumáticos usados, de acuerdo con las experiencias y técnicas desarrolladas, dando una salida a estos residuos de difícil reciclado.

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico, desarrollado de acuerdo con la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que deberá concluir con la predicción de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación que, de acuerdo con los objetivos de calidad establecidos en este apartado, se traducirán en los correspondientes mapas de ruido. Dicho estudio considerará especialmente los núcleos de Zurita, Renedo y Parbayón y las edificaciones dispersas situadas a menos de 200 metros de la autopista.

El estudio acústico determinará la necesidad de desarrollar medidas de protección para alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición. El diseño de dichas medidas considerará su adecuación estética e integración paisajística.

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

| Uso | Nivel día-tarde-noche (L den) | Nivel Nocturno (L night) |
|---|-------------------------------|--------------------------|
| Residencial | 65 dB(A) | 55 dB(A) |
| Industriales, comercial o empresarial | 75 dB(A) | 75 dB(A) |
| Sanitario, hospitalario | 55 dB(A) | 45 dB(A) |
| Educativo, religioso, deportivo, zonas verdes | 55 dB(A) | 55 dB(A) |

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

Asimismo, en el LIC ES1300010 «Río Pas», a una distancia de 200 metros desde el borde de la autopista y a una altura de 1,5 metros no podrán superarse los 60 dB(A) de Lden ni de Lnight.

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

No podrán realizarse obras ruidosas entre las veintitrés y las siete horas en el entorno de los núcleos habitados, pudiéndose variar estos horarios, para ser más restrictivos, cuando existan ordenanzas municipales al respecto.

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

En el estudio acústico se tendrá en cuenta a la hora de realizar las previsiones de ruido la influencia conjunta de la autopista y de las carreteras N-634, N-623 y el ferrocarril Palencia-Santander, según proceda en cada zona. Esto es especialmente importante en los núcleos de Zurita y Renedo.

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

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

7. *Medidas de protección del patrimonio cultural*

En coordinación con la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a las obras. Estos trabajos se desarrollarán de forma paralela a la redacción del anteproyecto. De sus conclusiones, se derivarán los posibles ajustes de trazado y las actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico y arquitectónico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el anteproyecto, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, redactado en coordinación con la citada Consejería, en el que se consideren las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado. Dicho programa incluirá el seguimiento a pie de obra por un arqueólogo de los trabajos que puedan afectar al patrimonio cultural y, en su caso, la realización de las prospecciones arqueológicas complementarias debidas a la ocupación de nuevas zonas no previstas. En los citados trabajos y prospecciones se prestará especial atención a la zona arqueológica «Terrazas pleistocénicas de Zurita» (pp.kk. 2+000 a 2+850), la iglesia parroquial de San Julián de Pagazanes (entorno del P.K. 3+500), las casonas barrocas de Renedo (entorno del P.K. 6+300) y las portaladas barrocas de Renedo (P.K. 6+800). En esta última zona, y de acuerdo con la condición 1.5, el trazado deberá adecuarse para garantizar su integridad.

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

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

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

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

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de vertederos, caminos de obra, acopios

e instalaciones auxiliares a escala no inferior a 1:5.000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de vegetación natural de interés, suelos de elevada capacidad agrológica, acuíferos vulnerables a la contaminación, áreas de recarga, márgenes de ríos, zonas de interés arqueológico, así como zonas de elevado valor ecológico y paisajístico, como los ríos Pas y de la Mina y las masas espontáneas de frondosas.

El emplazamiento final de los vertederos e instalaciones auxiliares, se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico, en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. El estudio mencionado anteriormente contemplará las posibilidades de reutilización de esos sobrantes para otros fines y contendrá un inventario de las canteras abandonadas y zonas degradadas existentes en el entorno del proyecto, siendo prioritaria la ubicación de los vertederos en estos emplazamientos.

Como zonas de préstamos se utilizarán canteras debidamente legalizadas y con planes de restauración aprobados.

El proyecto de construcción incluirá en su documento planos, y por tanto con carácter contractual, la localización de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, siempre que no se trate de explotaciones ya autorizadas.

10. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra*

Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes en desmonte y terraplén, pasos sobre ríos y cauces menores, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de áreas de préstamos y vertederos, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

Se deberá prestar especial atención a los taludes de desmonte de cierto desarrollo, por su alta incidencia visual, así como a los cruces de los ríos Pas y de la Mina.

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

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato, evitando el empleo de especies exóticas en especial de aquellas de carácter invasor. Como excepción, si se justifica debidamente, podrá plantearse el empleo de eucalipto para plantaciones en zonas donde se atraviesen masas de esta especie. Se verificará que todas las especies propuestas se encuentran comercializadas, de forma que sea viable la ejecución del proyecto.

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

Sin perjuicio de lo establecido al respecto en la condición 2, una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo aquellos que tengan una utilidad permanente que a estos efectos tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

11. *Protección del Lugar de Importancia Comunitaria ES1300010 «Río Pas»*

La alternativa elegida afecta al río Pas, propuesto por el Gobierno de Cantabria como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) con el código ES1300010 «Río Pas».

Como consecuencia del carácter lineal de este espacio, las tres alternativas consideradas lo cruzan. Al existir una afección a la vegetación de ribera, se redactará un proyecto de medidas compensatorias de esta afección, incorporándolo al proyecto de construcción, en capítulo independiente, con anterioridad a la aprobación del mismo. Dicho capítulo deberá constar de memoria, pliego de condiciones técnicas, planos y presupuesto con nivel de detalle de proyecto de construcción. Asimismo, para cada medida compensatoria deberá especificarse su justificación, el impacto que compensa, la fase o época de aplicación, la estimación de su eficacia, su coste, el responsable de su aplicación y financiación, la garantía del mantenimiento de la propia medida o de sus efectos y el plan de seguimiento de su eficacia.

El proyecto seguirá las indicaciones que la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria introduce en su escrito de fecha 11 de abril de 2003. Entre dichas medidas se incluirá, al menos, la restauración de la vegetación de ribera del río Pas, en zonas donde se encuentre degradada, con unas especies y disposición similares a la vegetación natural, y en una superficie de al menos el doble de la ocupada por la autopista. Las medidas compensatorias que se propongan deberán establecerse en coordinación con el organismo responsable de la gestión este espacio natural del Gobierno de Cantabria y contar con su informe favorable. Asimismo, en caso de preverse actuaciones en zona de dominio público hidráulico deberá ser informado y prestar su conformidad la Confederación Hidrográfica del Norte.

12. Seguimiento y vigilancia

El proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos; de la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental; y 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.

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

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

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

Programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre la efectividad de los sistemas de retención, decantación y desengrasado construidos en el río Pas y río de la Mina, a que hace referencia la condición 3.

Informe sobre el estado y efectividad de la adecuación de cunetas y drenajes, y cerramientos, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros y eficacia de las medidas aplicadas, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el Proyecto, a que se refiere la condición 10.

Informe sobre el desarrollo, evolución y efectividad de las medidas compensatorias a que hace referencia la condición 11.

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

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

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

13. Documentación adicional

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

Adecuación ambiental del trazado, a que se refiere la condición 1.

Medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Medidas relativas a la protección de la fauna, a que se refiere la condición 4.

Estudio acústico y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 6.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado, a que se refiere la condición 7.

Planos de localización y proyecto de explotación y recuperación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 9.

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

Proyecto de medidas compensatorias a que se refiere la condición 11.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 12.

14. Definición contractual y financiación de las medidas protectoras y correctoras

Todas las medidas protectoras, correctoras y compensatorias comprendidas en el estudio de impacto ambiental, y las condiciones de la presente declaración de impacto ambiental que supongan unidades de obra, figu-

rarán en la memoria y anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del proyecto de construcción.

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

Cualquier modificación significativa desde el punto de vista ambiental introducida en el proyecto de construcción o en posteriores modificados de éste durante la ejecución de la obra, de la alternativa L con la «variante del tramo IIC», desarrollada en el estudio informativo y la propuesta de aprobación, en su diseño en planta, alzado u otros elementos, deberá ser notificada a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, a través de la Dirección General de Carreteras, aportando la siguiente documentación justificativa de la pretendida modificación:

- Memoria justificativa y planos de la modificación propuesta.
- Análisis ambiental de las implicaciones de la modificación.
- Medidas preventivas, correctoras o compensatorias adicionales.
- Informe del órgano ambiental del Gobierno de Cantabria.

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

Madrid, 6 de mayo de 2003.-El Secretario general, Juan María del Álamo Jiménez.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental de proyecto

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Ministerio de Medio Ambiente | — |
| Confederación Hidrográfica del Norte. Ministerio de Medio Ambiente | X |
| Delegación del Gobierno en Cantabria | X |
| Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria | X |
| Dirección General de Turismo. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte. Gobierno de Cantabria | — |
| Dirección General de Agricultura. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca. Gobierno de Cantabria | — |
| Dirección General de Ganadería. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca. Gobierno de Cantabria | — |
| Dirección General de Industria. Consejería de Industria, Trabajo y Desarrollo Tecnológico. Gobierno de Cantabria | — |
| Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Gobierno de Cantabria | X |
| Dirección General de Carreteras. Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Cantabria | — |
| Dirección General de Obras Hidráulicas y Puertos. Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo. Gobierno de Cantabria | — |
| Ayuntamiento de Camargo (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de Castañeda (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de El Astillero (Cantabria) | — |
| Ayuntamiento de Penagos (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de Piélagos (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de Polanco (Cantabria) | — |
| Ayuntamiento de Puente Viesgo (Cantabria) | — |
| Ayuntamiento de Santa Cruz de Bezana (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de Santa María de Cayón (Cantabria) | X |
| Ayuntamiento de Torrelavega (Cantabria) | — |
| Ayuntamiento de Villaescusa (Cantabria) | — |
| RENFE | — |
| Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas (Santander) .. | — |
| Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio (Santander) | — |
| Facultad de Ciencias (Santander) | — |
| Instituto Geológico y Minero de España | — |

| Relación de consultados | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (Madrid) | X |
| Asociación para la Defensa de la Naturaleza - ADENA/Santander | — |
| Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria - ARCA (Santander) | — |
| Cantabria Nuestra (Santander) | — |
| Confederación Ecologista de Campóo y Reinoso (Reinoso) ... | — |
| Coordinadora Ecologista de Cantabria (Santander) | — |
| Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos COAG (Madrid) | — |
| Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria (Santander) | — |
| Ecologistas en Acción | X |
| Federación de Amigos de la Tierra - FAT (Madrid) | — |
| Greenpeace (Madrid) | — |
| Grupo de Estudio Defensa Ecosistemas Naturales - GEPEN (Santander) | — |
| Sociedad Española de Ornitología - SEO (Madrid) | — |

El contenido ambiental de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Confederación Hidrográfica del Norte señala que el estudio de impacto ambiental deberá contemplar el inventario y clasificación de la red fluvial directa o indirectamente afectada, un diagnóstico de la calidad del agua y un plan de restauración y de seguimiento y control de las obras. Destaca que las obras o instalaciones que afecten a las zonas de policía de los ríos Pas, Carrimont y de la Mina y otros arroyos necesitarán autorización administrativa.

La Delegación del Gobierno en Cantabria tomando como base la memoria-resumen describe los corredores y hace una propuesta de alternativas. Destaca la presencia de unos terrenos próximos a la Ronda Bahía formados por rellenos mineros y cuya propiedad está vinculada a la SEPI, donde se ha estudiado la posibilidad de desarrollar un gran polígono industrial.

La Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, remite, fuera de plazo, un escrito donde destaca el impacto por fragmentación del territorio debiendo garantizarse la permeabilidad territorial. Señala la necesidad de separarse en la medida de lo posible del Pozón de la Dolores y la Balsa de Moreno y de tener en cuenta la vocación agroganadera de los suelos del corredor A. Considera especialmente delicado el cruce del río Pas, declarado LIC, garantizando permeabilidad territorial, no afección a vegetación de ribera, calidad de aguas y (mínimo) impacto paisajístico. Indica que se procurará seleccionar el corredor que evite la afección a cursos de agua, bosque autóctono, zonas de elevado valor paisajístico y corredores ecológicos.

El Ayuntamiento de Camargo señala que, pese a que la actuación no tiene repercusión directa en el municipio, se deberá considerar principalmente la influencia de la nueva vía sobre la calidad paisajística, minimizar la afección al LIC del Río Pas, estudiar la posible afección a comunidades faunísticas, que no se planten especies no autóctonas, evaluar los efectos sobre actividades agrícolas y ganaderas y ajustar el trazado a la futura línea de alta velocidad.

El Ayuntamiento de Castañeda solicita que antes de esta obra se lleve a cabo la variante de Pomaluengo y el tramo de Penagos a Sobremazas.

El Ayuntamiento de Penagos rechaza el proyecto por su impacto sobre el medio ambiente y sus efectos perniciosos sobre la articulación territorial, solicitando que se vuelva al trazado de la Autovía del Cantábrico como se proyectó en los años noventa, y para la cual disponen de una reserva de suelo. Asimismo, se opone al peaje y, en caso de no aceptarse su alegación, solicitan la duplicación de la actual N-634 a su paso por el término municipal alejándola de los núcleos urbanos.

El Ayuntamiento de Piélagos informa sobre modificaciones recientes en los aspectos de ordenación territorial y urbanística del municipio, que detalla.

El Ayuntamiento de Santa Cruz de Bezana considera adecuado y completo el estudio remitido, no estimando necesario plantear sugerencias.

El Ayuntamiento de Santa María de Cayón muestra su tajante oposición al trazado, solicitando que se adopte la alternativa sur, desdoblando la N-634 y conectando en Solares con la Autovía Santander-Bilbao. Asimismo se opone a cualquier clase de peaje.

Ecologistas en Acción Cantabria remite un escrito por medio del Ayuntamiento de Torrelavega, donde desestima el proyecto en su totalidad por considerarlo innecesario. Pide que no se falseen al alza los datos de tráfico y señalan que su utilización, al ser de peaje, será mínima. Señalan que los organismos del Gobierno de Cantabria consultados no les merecen la mínima confianza. Indica que cualquiera de los corredores implicaría graves afecciones.

La Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental acusa recibo de la memoria-resumen y señala que se comunicará a sus asociados.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo

El objeto del estudio informativo es la definición de las posibles soluciones para la construcción de la autopista de peaje para la conexión de la Red de Carreteras del Estado al este de Torrelavega y la Autovía Ronda de la Bahía de Santander, estableciendo las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas y seleccionando la más idónea.

Las características básicas de la autopista son dos calzadas de dos carriles cada una (7 m por calzada), con arcenes exteriores de 2,5 m e interiores de 1 m y mediana de 6 metros. La velocidad de proyecto es de 120 Km/h. El radio mínimo es de 700 m y la inclinación máxima del 4% en general y el 5% excepcionalmente.

En una primera fase se hace una caracterización del territorio, y se plantean cuatro corredores, denominados A, B, C y D, si bien algunos de ellos deben combinarse para conectar los puntos de origen y final considerados. Básicamente, existe un corredor al norte de la carretera N-623 y otro al sur.

Sobre los anteriores corredores se procede a plantear once alternativas, denominadas A, B, C, D, E, F, G, H, J, K y L, que presentan tramos en común. En total existen ocho ejes o tramos con los cuales se componen la totalidad de alternativas. Estas once alternativas se han caracterizado desde diversas perspectivas, entre ellas la ambiental, procediendo a una primera selección de alternativas.

Como resultado de la primera selección de alternativas se retienen tres, las denominadas F, J y L, que pasarán a estudiarse en más detalle. Estas alternativas son las consideradas en el estudio de impacto ambiental.

Las tres alternativas tienen dos enlaces, el Enlace de Zurita, que conecta la autopista con las carreteras N-634 y C-234 y, a través de esta, a una distancia de 2 Km, con la N-623, y el Enlace de Parbayón que conecta la autopista con la Ronda de la Bahía de Santander.

La alternativa F tiene su origen en el enlace de Sierrapando, donde la N-634 es de una sola calzada. Llega hasta el Enlace de Zurita, a 1,5 Km y pasa a discurrir dentro del corredor B por una ladera de orientación sur, a la menor cota posible compatible con las edificaciones presentes, cruzando la N-623 y el ferrocarril hasta conectar con el corredor A. Bordea el suelo urbano de Parbayón por el sur, discurriendo por terrenos accidentados en especial desde el cruce del río de la Mina, que se resuelve con una estructura. En esta zona existe un punto débil en el P.K. 12+550 donde se cruza un barranco que requerirá una obra de paso especial. Finalmente, discurre por unas antiguas balsas de residuos mineros, que requerirán algún tipo de tratamiento para el paso de la autopista, hasta la Ronda de la Bahía de Santander.

La alternativa J se separa de la anterior en el Enlace de Zurita. Discurre por un pasillo de suelo entre dos áreas urbanas con excepción de un tramo urbano. El trazado debe ajustarse para pasar entre un cementerio y su capilla, al sur, y un molino tradicional. Se cruza el río Pas en la zona de mínima separación con la N-623, minimizando la estructura resultante. Pasado el río discurre por un terreno más abrupto, adaptándose a la ladera norte a cuyo pie discurre la N-623, y discurriendo en paralelo a ella. Continúa por la ladera a la cota más baja que permiten las edificaciones de Renedo hasta el límite sur de este núcleo donde se aproxima al trazado del ferrocarril Palencia-Santander. Sigue buscando el pie de la ladera tratando de evitar las edificaciones existentes. Bordea al sur de Parbayón, coincidiendo ya con la alternativa F hasta su final.

La alternativa L es similar a la anterior, variando entre el Enlace de Zurita y poco después del cruce del río Pas. En este caso la zona urbana de Zurita se bordea por el sur, afectando algunas edificaciones y cruzando el río de forma muy oblicua.

Los trazados analizados están bastante compensados en cuanto a movimiento de tierras, siendo los excedentes poco voluminosos. Se propone situar los sobrantes en isletas de los ramales de los enlaces, especialmente en el Enlace con la Ronda de la Bahía. En esta zona hay antiguas balsas de lodos mineros que pueden albergar sobrantes.

Se plantea una única zona de peaje, en el entorno del P.K. 9+400, común a las tres alternativas. Junto a ella, por operatividad, se ha dispuesto el área de mantenimiento. Se prevé también un área de servicio junto al Enlace de Parbayón, que pueda atender a los tráficos de esta autopista y de la Ronda de la Bahía.

Todas las carreteras interceptadas se reponen, mereciendo especial mención la CA-332 a la que se da continuidad con dos estructuras, una bajo el tronco y otra bajo un ramal del Enlace de Zurita.

El análisis multicriterio considera la rentabilidad económico-social, el impacto ambiental, el coste de primer establecimiento y la mejora en las condiciones de circulación. En este análisis se concluye que la alternativa J, lo mismo que la L, presentan mejores condiciones que la F en relación con el planeamiento urbanístico. Desde el punto de vista medioambiental la alternativa F es también la peor por sus movimientos de tierras aunque el cruce del río Pas es mejor. También por la afección al río Pas la alternativa J es mejor también que la L. Se concluye considerando la alternativa J con una pequeña diferencia favorable respecto a la L, y ambas bastante mejores que la F, proponiéndose por tanto la citada solución J.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y el Reglamento para su ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: medio físico, medio biótico, espacios protegidos y áreas de interés, paisaje, medio socioeconómico y recursos culturales.

De la información del inventario de la situación preoperacional el estudio destaca, como elementos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes: el río Pas, de alto valor ambiental y protegido dentro del LIC ES1300010; la laguna del Pozón de la Dolores, alejada de los trazados; la vegetación de ribera, en especial del río Pas y del río de la Mina; los bosques mixtos de frondosas, que ocupan pequeñas parcelas; la presencia de especies de fauna amenazadas o singulares y de corredores faunísticos, en general asociados a riberas y bosques; el sistema de poblamiento de Piélagos y Villaescusa, en núcleos dispersos; y la presencia de numerosos yacimientos y elementos de interés arqueológico, histórico y/o artístico.

Entre los impactos más significativos de las diferentes alternativas destacan la proximidad a los núcleos urbanos de Zurita, Carandía, Vioño, Renedo y Parbayón y la afección a la población, en especial en Piélagos; la afección al LIC del río Pas, menor en la alternativa F donde se cruza en una zona con vegetación de menor valor ambiental; la afección a zonas de vega y repoblaciones y la afección a elementos del patrimonio histórico-artístico y zonas arqueológicas, mayor en las alternativas J y L por afectar a las «Terrazas plesistocénicas de Zurita». Señala que las alternativas J y L tienen una mayor incidencia socioeconómica al afectar a suelo urbano y urbanizable y por sus impactos en la calidad sonora, susceptibles de disminución con las oportunas medidas correctoras, pero por el contrario al pasar por una zona antropizada, de escasos valores naturales, estima valores bajos de impacto sobre los distintos factores ambientales analizados.

El estudio de impacto ambiental señala como principales medidas protectoras de impactos, las siguientes: clasificación ambiental del territorio estableciendo zonas de exclusión, jalonado temporal de la zona de obras, dispositivos de decantación y filtrado, medidas para preservar la calidad del aire y el confort sonoro, gestión de tierra vegetal, prevención de incendios, protección de ejemplares arbóreos, limpieza de la zona de obras, programación de las obras acorde con la fauna, restitución de biotopos, cerramiento de la autopista, cautelas en elementos de drenaje y prospecciones y seguimiento arqueológico. Como medidas correctoras destacan las siguientes: elementos para la retención de vertidos accidentales en el río Pas y río de la Mina; adecuación de pasos para fauna; plantaciones y siembras; empleo de firme drenante para reducir el ruido; pantallas antirruído y reposición de servicios y caminos afectados.

El estudio de impacto ambiental señala que no se considera la apertura de nuevas canteras, recurriéndose, en caso de ser necesario, a canteras actualmente en explotación y que dispongan de los correspondientes permisos.

Se incluye un programa de vigilancia ambiental.

El estudio jerarquiza las tres alternativas, considerando la menos desfavorable la alternativa L, seguida de la J y por último la F.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Durante el periodo de información pública se han presentado un total de 703 alegaciones, correspondiendo 7 a Administraciones u Organismos públicos, 12 a agrupaciones o asociaciones y 684 a particulares. Los aspectos medioambientales más significativos de las mismas son los siguientes:

La Dirección General de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno de Cantabria, remite a su escrito enviado en la fase de consultas previas, que acompaña nuevamente.

La Confederación Hidrográfica del Norte considera que tiene absoluta vigencia el informe emitido en las consultas previas.

El Ayuntamiento de Penagos muestra su perplejidad por que los estudios y proyectos de la Autovía del Cantábrico realizados en la pasada década, y el trazado aprobado en su día, no tengan ningún valor en la actualidad, proponiéndose ahora una opción ya desechada, oponiéndose por ello al estudio.

El Ayuntamiento de Piélagos remite dos alegaciones. En la primera señala que deben realizarse estudios de tráfico pormenorizados, y que la congestión de la A-67 puede estar motivada por la ausencia de la A-8 entre Torrelavega y Solares. En la segunda solicita que se mantenga el proyecto inicialmente previsto (autovía entre Zurita y Solares), señalando el perjuicio irreparable de las alternativas ahora propuestas.

El Ayuntamiento de Puente Viesgo estima como preferente la alternativa L por su proximidad a la N-623.

El Ayuntamiento de Villaescusa propone como alternativa más adecuada la G o en su defecto la K, inicialmente prevista. Si se optase por la alternativa J propone desplazar el arranque de la conexión con el nudo de la autovía al límite entre los municipios de Piélagos y Villaescusa para evitar la afección a la actuación industrial prevista y salvar el robledal de la conexión con Riosapero.

La Junta Vecinal de Vioño de Piélagos considera que el proyecto no es beneficioso ni útil para su pueblo, destacando la afección al barrio de Salcedo y al entorno del Santuario de la Virgen de Valencia.

La Junta Vecinal de Zurita se opone a las alternativas a su paso por Zurita de Piélagos por discurrir todas por núcleos urbanos que quedarían gravemente dañados, y que dividirían el pueblo de Zurita en varias partes. Respalda este escrito 301 firmas.

La Asociación Cultural Candamo solicita la suspensión del proyecto o un estudio que determine sus necesidades reales. Considera que el patrimonio histórico y arquitectónico ha sido ignorado, y relaciona diversos elementos de la zona sur del municipio de Piélagos. Destaca la afección a la alternativa L a una barriada de casas tradicionales de Cantabria.

La Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) considera que el proyecto carece de justificación y que se defienden intereses particulares, obligando a los usuarios a pagar, quedando en el olvido la autovía del Cantábrico entre Solares y Torrelavega. Destaca asimismo la afección a suelos de un gran valor productivo.

La Asociación de Vecinos Afectados por el proyecto de autopista Zurita-Parbayón, rechaza el proyecto por considerarlo innecesario y desconsiderado con la población, solicitando que se rescate el desdoblamiento de la carretera entre Torrelavega y Solares. Discrepa en gran parte con el estudio de impacto ambiental. Destaca, entre otras, la afección a la iglesia de San Martín y su cementerio, la presencia de edificaciones de interés etnográfico y cultural, la afección al LIC del Río Pas y la ocupación de suelos y cultivos de alto valor.

Ecologistas en Acción-Cantabria y el Colectivo Ecologista el Tentirujo muestran su oposición a la política de autopistas y autovías en España en general, y de forma concreta a la autopista de peaje y Ronda sur de Santander. Proponen la mejora de la red de carreteras existentes, entre ellas la duplicación de la N-634 entre Solares y Torrelavega, y el fomento del transporte público.

El Obispo de Santander presenta dos escritos señalando en uno la afección de la alternativa J a la iglesia y cementerio de San Martín de Zurita y en otro la afección a la iglesia y cementerio de San Julián de Zurita.

El Partido Popular (PP) de Penagos solicita que la construcción de la autopista no invalide el desdoblamiento a autovía de la N-634 entre Torrelavega y Solares, considerando ambos proyectos complementarios y no excluyentes.

La secretaria general del Partido Socialista de Cantabria (PSOE) destaca que se seleccionó en su día la alternativa sur, por la N-634, teniendo vigencia la declaración de impacto ambiental, que rechazo el corredor por la N-623. Señala que la presencia de un LIC y del Plan de Ordenación Litoral refuerza las razones para desestimar este corredor.

Entre las alegaciones de particulares más frecuentes, 356 se oponen al proyecto por haber otras autovías en la zona, por no resultar beneficiosa para gran parte de la Cantabria central, por el peaje y por haber sido esta alternativa desestimada anteriormente. El Concejo Nacionaliegu Cantabru (CNC) coincide con estas alegaciones. Otras 233 alegaciones iguales se oponen a los tres trazados, destacando la afección a la «Zona del Rabío» en la alternativa F y al núcleo de Zurita en las alternativas J y L, y señalan que llama la atención que no se considere el aprovechamiento de la N-634 entre Torrelavega y Solares, vía que se aprobó y ejecutó con la idea de ampliarla en un futuro y reconvertirla en autovía. En 48 alegaciones se oponen al trazado por Parbayón y Riosapero, destacando la afección a un manantial en el río Riosapero. Cuatro escritos, con un total de 164 firmas destacan la afección a Zurita, al LIC del río Pas, a la zona arqueológica «Terrazas pleistocénicas de Zurita» y a la iglesia y necrópolis medieval de San Martín de Zurita, proponiendo desdoblarse la N-634, por el sur, en el tramo Torrelavega-Solares y pidiendo que se evite la alternativa J por ser dañina. Un grupo de vecinos de Renedo destaca la afección, entre el P.K. 6+400 a 6+550 en el margen izquierdo, a casas de Renedo, solicitando, si es inevitable elegir este trazado, que se desplace al sur, se construya un muro para limitar la ocupación de los terraplenes y se deprima la traza. Dos escritos señalan la afección a Zurita de la opción J, otros dos al cementerio de San Martín, otro pide que se anule el estudio y se adopte la solución por la N-634 entre Solares y Torrelavega y un último destaca la afección al LIC del Río Pas, a la fauna y al río Riosapero sin que se acredite el interés general. Un escrito destaca un error en el camino y paso superior del P.K. 5+650, mal representado en los planos. Finalmente, dos empresas, dependientes del SEPI, destacan la afección a la finca «Balsa de Parbayón» junto al enlace con la Ronda, donde existe un acuerdo con el Ayuntamiento de Villaescusa y el Gobierno de Cantabria para desarrollar una actuación industrial. Otros escritos señalan afecciones a intereses particulares.

ANEXO V

Resumen del informe de remisión del expediente de información pública

Finalizado el trámite de información pública, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, de la Dirección General de Carreteras, redactó un informe resumiendo y comentando las alegaciones recibidas, que se acompañó con el resto del expediente.

Como conclusión de la información pública, pasa a proponerse como solución más favorable la alternativa L, en lugar de la J seleccionada en el estudio informativo, para no dividir el núcleo de Zurita, con unos ajustes de trazado, consistentes en aproximar el trazado a la N-634, disminuyendo el radio de la curva del P.K. 3, ajustar el trazado entre el P.K. 6+100 y el 6+600 para disminuir la afección a las fincas existentes proyectando muros y protecciones contra el ruido si fuera necesario, desplazar la reposición del camino de acceso al paso superior del P.K. 5+650 de modo que enlace con el camino público en servicio y estudiar la posibilidad de modificar el trazado entre el P.K. 13+900 y 14+500 aproximándolo al límite de los términos municipales de Villaescusa y Piélagos.

11137 *RESOLUCIÓN de 6 de mayo de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de aprovechamiento hidroeléctrico de La Granja, término municipal de Lubián (Zamora), del ayuntamiento de Lubián.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

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

Al objeto de iniciar el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, el promotor del proyecto, el Ayuntamiento de Lubián, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 13 del citado Reglamento, remitió con fecha 29