

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

19079 *Resolución de 26 de noviembre de 2010, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo del proyecto Autovía A-67. Ampliación de capacidad y ramal de continuidad, tramo: Santander-Torrelavega, Cantabria.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado k) del grupo 9 del anexo II del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, habiéndose decidido su sometimiento a evaluación de impacto ambiental en la forma prevista en la sección 1.ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto ambiental de proyectos por decisión de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 24 de octubre de 2008, procediendo formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según el Real Decreto 1443/2010, de 5 de noviembre, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. Información del proyecto. Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es la mejora de las condiciones de la autovía A-67 en el tramo Santander-Torrelavega, entre los enlaces de Igollo (conexión con la carretera autonómica S-20) y Sierrapando para resolver los problemas de capacidad y seguridad que presenta, procediendo también al acondicionamiento de los enlaces presentes en este tramo.

Las actuaciones proyectadas se localizan dentro de la Comunidad Autónoma de Cantabria, en los términos municipales de Camargo, Miengo, Piélagos, Polanco, Santa Cruz de Bezana, Santander y Torrelavega.

El proyecto contempla las siguientes actuaciones:

a) Ampliación de la capacidad de la A-67: Ampliación de las calzadas de la A-67 mediante la construcción en cada una de ellas de un nuevo carril, entre Igollo y Barreda (3 en cada una de las calzadas de 3,5 m de anchura y mediana de 3 m de anchura), con una longitud de 12,9 km.

b) Construcción del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda: Se proyecta un nuevo tramo de 2,5 km de longitud (2 carriles en cada una de las calzadas de 3,5 m de anchura y mediana de 7 m de anchura) entre el actual enlace de Sierrapando y la A-67 a la altura de Barreda.

c) Adecuación de los enlaces de Sierrapando y Barreda: La adecuación del enlace de Sierrapando tiene el objetivo de dotar del acceso al entorno del enlace de Los Ochos, para los tráficos con origen y destino en la A-67 sentido Palencia, y sobre todo, de los movimientos de conexión de la A-8 (tanto en dirección Bilbao como en dirección Oviedo) con Torrelavega Este. El nuevo enlace de Barreda se sitúa entre la zona norte de Barreda y la zona sur de Requejada, y tiene la función de unir a la actual A-67 con el ramal de continuidad Sierrapando-Barreda. Ambos enlaces presentan 1 carril de circulación de 4 m de anchura.

d) Actuación en el enlace de Torrelavega: En este enlace (2 carriles de 3,5 m de anchura) se conecta la A-67 desde el norte con la A-8 que discurre en dirección este-oeste.

Las características del proyecto de ampliación de la capacidad de la A-67, y de la construcción del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda se plantean con arceles interiores de 1,0 m de anchura y arceles exteriores de 2,5 m de anchura y bermas de 0,75 m, para una velocidad de 100-120 km/h. Asimismo, el proyecto completo incluye la construcción de 9 enlaces, 485,5 m de viaductos, 375 m de túneles artificiales y 37 pasos transversales.

Las distintas alternativas contempladas en el proyecto se recogen en el apartado 4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas de la presente declaración de impacto ambiental.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

La zona de actuación se localiza en la parte oriental de la cordillera Cantábrica, entre los núcleos urbanos de Torrelavega, al oeste, y Santander, al este; surcada por los ríos Besaya, Pas, Cabo y Saja, que discurren en dirección norte-sur, pertenecientes a la demarcación hidrográfica del Cantábrico. Respecto a la hidrología subterránea, el proyecto se sitúa sobre las unidades hidrogeológicas 01.11 Santander-Camargo y 01.15 Santillana-San Vicente de la Barquera.

La vegetación dominante en el área de actuación es un mosaico formado por praderas, parcelas cultivadas y pequeños rodales arbolados muy heterogéneos. Las masas arboladas que predominan en la zona están formadas por plantaciones de eucaliptos («*Eucalyptus globulus*»), presentando algún ejemplar de encina («*Quercus ilex* spp. *ilex*»), roble rebollo («*Quercus pyrenaica*»), roble carballo («*Quercus robur*») o aliso («*Alnus glutinosa*»). Las especies de flora más sensible que pueden encontrarse en la zona de estudio según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria (Decreto 120/2008 de 4 de diciembre) son el junquillo salado («*Eleocharis parvula*»), catalogado como en peligro de extinción, y la sosa («*Suaeda vera*») y el helechillo («*Vandenboschia speciosa*»), catalogados como vulnerables. Debido a la buena disposición de los terrenos para la creación de praderías, el bosque de ribera se ha reducido en el río Pas, existiendo dos parcelas de esta unidad en la zona de estudio, en las que la especie predominante es el aliso.

En los ríos Saja y Besaya a su paso por el ámbito de estudio están presentes especies como la trucha común («*Salmo trutta*»), el piscardo («*Phoxinus phoxinus*»), la madrilla («*Chondrostoma miegii*») y la anguila («*Anguilla anguilla*). Además, en el tramo final del Pas, aparecen especies de gran interés de conservación como el salmón atlántico («*Salmo salar*») o el sábalo («*Alosa alosa*»), catalogados como vulnerables según el Libro Rojo de los Vertebrados. Asimismo, se ha localizado ligada al estuario del río Pas, la presencia de nutria («*Lutra lutra*») y puede darse la presencia de desmán ibérico («*Galemys pyrenaicus*»), estando ambas especies catalogadas como «De interés especial» según el Catálogo Español de Especies Amenazadas (Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo).

Respecto a los quirópteros, en la franja de estudio se han identificado diversas especies: Murciélago grande de herradura («*Rhinolophus ferrumequinum*»), murciélago mediano de herradura («*Rhinolophus mehelyi*»), murciélago mediterráneo de herradura («*Rhinolophus euryale*»), murciélago ratonero grande («*Myotis myotis*»), murciélago ratonero mediano («*Myotis blythii*») y murciélago de cueva («*Miniopterus schreibersii*»), catalogados todos ellos como «Vulnerables» según el Catálogo Español de Especies Amenazadas.

En cuanto a la avifauna, en el área de estudio puede darse presencia de paíño europeo («*Hydrobates pelagicus*»), catalogado como en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria. Además, aparece aguilucho cenizo («*Circus pygargus*»), cormorán moñudo («*Phalacrocorax aristotelis*») y alimoche («*Neophron percnopterus*»), catalogados como vulnerables según dicho catálogo regional,

y avión zapador («Riparia riparia»), catalogado como de interés especial según el catálogo español.

Respecto a los espacios protegidos existentes en el ámbito de estudio, el trazado proyectado atraviesa el lugar de importancia comunitaria (LIC) ES1300010 Río Pas, espacio incluido en la Red Natura 2000. Por otro lado, el LIC ES1300004 Dunas de Liencres y estuario del Pas, se localiza aproximadamente 1 km al norte de la actuación proyectada y coincide parcialmente con el Parque Natural Dunas de Liencres (Decreto 101/1986, de 9 de diciembre). Además, en el área de actuación también se localiza el área de importancia para las aves IBA 26 Bahía de Santander-Isla de Mouro y la Reserva Natural Marismas de Alday (término municipal de Camargo) a unos 3-4 km al este del proyecto. En cuanto a los hábitat naturales de interés comunitario incluidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, a menos de 1 km al sur de la actuación aparecen teselas de los hábitat 4030 Brezales secos europeos y 4090 Brezales oromediterráneos endémicos con aliaga. Por último, en el ámbito de estudio, a unos 600 m de la A-67, se encuentra el Laurel de Galdós (término municipal de Polanco) catalogado como árbol singular (número 203) por la Orden 38/2003, de 23 de abril, que incorpora nuevos ejemplares o grupos al Inventario Abierto de Árboles Singulares de Cantabria.

Por otro lado, según el Plan de Ordenación del Litoral (POL) de Cantabria, aprobado mediante la Ley 2/2004, de 27 de septiembre, existen algunas zonas catalogadas como áreas de protección ambiental: Intermareal, de riberas, ecológica, de interés paisajístico o litoral en el entorno de la actuación.

Dentro del patrimonio cultural destaca la presencia de varios yacimientos arqueológicos existentes en el ámbito de actuación, destacando el Camino de Santiago del Norte, catalogado como bien de interés cultural (BIC).

3. Resumen del proceso de evaluación.

3.1. Fase de consultas previas y determinación del alcance del estudio de impacto:

3.1.1. Entrada de documentación inicial. La tramitación se inició el 7 de junio de 2008, al recibirse en esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la documentación ambiental relativa al proyecto, con objeto de determinar la necesidad de su sometimiento a procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

3.1.2. Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Con fecha 29 de julio de 2008, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental inicia el periodo de consultas previas. En la tabla adjunta se han recogido los organismos consultados durante esta fase, señalando con una «X» aquellos que han emitido informe en relación a la documentación ambiental:

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA) . . .	–
Ayuntamiento de Camargo	X
Ayuntamiento de Miengo	–
Ayuntamiento de Piélagos	X
Ayuntamiento de Polanco	–
Ayuntamiento de Santa Cruz de Bezana	X
Ayuntamiento de Santander	–
Ayuntamiento de Torrelavega	X
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino	X
Dirección General de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria. . .	X
Dirección General de cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	X

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.....	X
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.....	X
Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria.....	X
Delegación del Gobierno en Cantabria	X
ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Cátedra de Ecología Aplicada a OOPP de la Universidad de Cantabria.....	
Ecologistas en Acción de Cantabria	X
Fundación Naturaleza y Hombre	X
Instituto Geológico y Minero de España – IGME del Ministerio de Ciencia e Innovación.....	–
SEO	–
WWF/ADENA.....	–

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones a las consultas previas son los siguientes:

Justificación del proyecto, alternativas a considerar y efecto sinérgico y/o acumulativo. Se requiere incluir una adecuada justificación del proyecto así como una valoración de la viabilidad de la alternativa 0 de no actuación como medida fundamental de protección de la biodiversidad, según señala la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo señala que esta infraestructura de transporte se engloba en los Sistemas Generales Territoriales en el POL y muy posiblemente deberá constituir el tronco del Plan Especial del corredor Santander-Torrelavega. La Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, de la misma Consejería, señala el efecto sinérgico y/o acumulativo del Corredor Norte–alternativa planteada en la documentación ambiental para la construcción de la vía de servicio de Mompía a Rucandial– con el estudio informativo de la Variante de Mortera de la carretera autonómica CA-303. Por otra parte, se deberán considerar los aspectos de la accesibilidad y del efecto barrera de la autovía sobre el tránsito peatonal y ciclista, según señala también la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente.

Movimientos de tierras. Préstamos y vertederos. Se requiere incluir la caracterización y ubicación de las áreas de préstamos, vertederos, accesos provisionales de obra e instalaciones auxiliares, así como los movimientos de tierra necesarios para su ejecución, según señala la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal.

Hidrología superficial y subterránea. Se destacan potenciales afecciones tanto sobre los cursos superficiales como sobre los acuíferos, por lo que se requiere un plan de restauración de las obras y un plan de seguimiento y control, así como la ampliación del estudio hidrogeológico por parte de la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal. Asimismo se deberán considerar las afecciones a los sistemas de explotación número 3 Pas-Miera, Subsistemas 2 y 3, y número 5 Saja y a la zona mareal de los ríos Pas y Saja y zonas marismefías de Camargo.

Espacios naturales protegidos. Vegetación. Fauna y flora. Se requiere una caracterización detallada del medio natural, en la que se analicen especialmente los espacios pertenecientes a la red Natura 2000 y otros espacios naturales protegidos que puedan verse afectados, directa o indirectamente, por las actuaciones existentes en el ámbito del proyecto, y a los hábitat naturales de interés comunitario recogidos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre. Por otra parte, pueden producirse repercusiones negativas sobre la biodiversidad derivadas de la fragmentación y pérdida de calidad de los

hábitat, del efecto barrera, así como molestias a la fauna durante el periodo reproductor. Se destaca también respecto a los quirópteros la potencial afección a la hormiguera oscura («*Maculinea nausithous*»), catalogada como vulnerable según el Catálogo Español de Especies Amenazadas, y a la fauna asociada a los cursos fluviales como la nutria, al desmán ibérico y al salmón («*Salmo salar*»). Se requiere estudio específico de afección a la fauna por el aumento de la fragmentación de hábitat, del efecto barrera, de los atropellos y por el efecto acumulativo de las infraestructuras lineales existentes en la zona de actuación. Asimismo, se requiere la cuantificación y valoración de los impactos, una propuesta de medidas preventivas y correctoras para la protección de la biodiversidad y un programa de vigilancia ambiental que garantice su cumplimiento. En el diseño de medidas para facilitar la permeabilidad territorial, se seguirán las indicaciones recogidas en las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

La Fundación Naturaleza y Hombre informa sobre las posibles afecciones previstas en el entorno de la Reserva Natural Marismas de Alday, señalando el promotor que dado que se ha eliminado la actuación sobre el tramo de la A-67 que afectaba a este espacio, solo cabe su consideración como zona excluida a efectos de la ubicación de instalaciones auxiliares o zonas de vertedero y como tal se ha contemplado en el estudio de impacto ambiental. Por último, el Ayuntamiento de Piélagos señala que deberán tomarse las medidas adecuadas para evitar la posible afección sobre el estuario del río Pas.

Patrimonio cultural. La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte prevé la existencia de impactos sobre el patrimonio cultural debido a los numerosos yacimientos arqueológicos situados en las cercanías de la infraestructura proyectada. Asimismo, indica que será necesario realizar un estudio de impacto arqueológico y que todas las remociones y movimientos de tierras que se realicen deberán contar con un seguimiento arqueológico. Por otro lado, si durante la ejecución del proyecto apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, deberá cumplirse lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

Contaminación acústica. La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística, la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, ambas de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, y los Ayuntamientos de Piélagos y Santa Cruz de Bezana señalan que el proyecto, debido a las elevadas intensidades de tráfico, puede provocar niveles de ruido no aceptables, por lo que consideran necesario realizar un estudio de ruido más exhaustivo y la adopción de medidas correctoras contra el ruido, especialmente en las áreas urbanas.

3.1.3. Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las administraciones ambientales afectadas. La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental remitió al promotor, con fecha 24 de octubre de 2008, la decisión de sometimiento del proyecto a evaluación de impacto ambiental, así como el resultado de las contestaciones a las consultas, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental. Posteriormente, con fechas 25 de noviembre de 2008 y 5 de diciembre de 2008 respectivamente, se remitieron al promotor las respuestas a consultas procedentes de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística y de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, ambas de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo.

3.2. Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Información pública y consultas a administraciones ambientales afectadas. Resultado. La Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria sometió conjuntamente el estudio informativo y su correspondiente estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 176, de 22 de julio de 2009, y en el «Boletín Oficial de Cantabria» número 146, de 31 de julio de 2009.

Posteriormente, con fecha de 4 de marzo de 2010, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, que comprendía el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

Durante el proceso de información pública se presentaron un total de 45 escritos correspondientes a: Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, Confederación Hidrográfica del Cantábrico, Delegación del Gobierno en Cantabria, Jefatura Provincial de Tráfico de Valladolid de la Dirección General de Tráfico del Ministerio del Interior, Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, Dirección General de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo y Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, los Ayuntamientos de Santa Cruz de Bezana, Santander, Polanco y Torrelavega, Ecologistas en Acción de Cantabria, Grupo Municipal Regionalista del Ayuntamiento de Torrelavega, Sindicato SDGM-UPA-Cantabria y 27 particulares.

Un elevado número de los escritos presentados tienen un carácter funcional o técnico, como es el caso de la solicitud de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, varios ayuntamientos y particulares sobre la posibilidad de modificar enlaces, establecer conexiones a sus municipios o la red de carreteras existentes, y la aproximación o modificación del trazado, principalmente debido a criterios urbanísticos y con objeto de evitar impactos sobre bienes y servicios y parcelas afectadas por las alternativas propuestas.

A continuación se resumen los aspectos ambientales más significativos del proceso de participación pública, así como la respuesta del promotor a las distintas consideraciones planteadas:

Justificación del proyecto y alternativas seleccionadas. La Dirección General del Medio Natural y Política Forestal señala que el estudio de impacto ambiental incluye un análisis de la situación actual del tráfico en la zona de actuación y un modelo de crecimiento aplicado a 3 escenarios: situación de no actuación y situación resultante tras la ejecución de la ampliación de la capacidad de la A-67 para cada una de las 2 alternativas planteadas y, por otra parte, que se ha valorado la alternativa 0 de no actuación, así como varias alternativas para cada una de las actuaciones propuestas. Además, señala que desde el punto de vista de conservación de la biodiversidad, la alternativa 1 de ampliación de la capacidad de la A-67 afectaría al medio natural con menor intensidad, e indica en cuanto al ramal de continuidad Sierrapando-Barreda proyectado que la alternativa 1 parece a priori la que menos repercusiones ambientales tendría sobre el medio natural.

El Ayuntamiento de Torrelavega considera como solución más adecuada para el ramal de continuidad Sierrapando-Barreda la alternativa 4, si bien se debería reducir la afección sobre la finca municipal de Los Soldados, y para el enlace de Sierrapando la alternativa 1, aunque sería necesaria la total remodelación del enlace de Los Ochos.

Por su parte, Ecologistas en Acción de Cantabria propone para la ampliación de capacidad de la A-67 la alternativa 0 o en su defecto, la alternativa 1, por ser la menos lesiva para el medio ambiente. Selecciona para el ramal de continuidad Barreda-Sierrapando la alternativa 1, que plantea una solución con un túnel (725 m) y un falso túnel (275 m), como opción más favorable en relación a los movimientos de tierra y que implica menor afección al medio socioeconómico y, en coherencia, la alternativa 1.1 para el enlace de Barreda. Por último, para el enlace de Sierrapando seleccionan la alternativa 1.

Por último, los Ayuntamientos de Santa Cruz de Bezana y de Torrelavega, así como Ecologistas en Acción de Cantabria, inciden sobre los aspectos de la accesibilidad transversal para peatones y ciclistas. En este sentido, se prevé la reposición de caminos, pasos superiores e inferiores afectados y el mantenimiento de una permeabilidad territorial similar a la actual, también para peatones y ciclistas. Por último, se introducirán aceras para el tránsito peatonal en los pasos superiores e inferiores de nueva construcción, así

como en determinados pasos existentes en los que resulte viable o, en su defecto, se implantarán pasarelas peatonales en puntos de tráfico peatonal significativo.

Movimientos de tierras. Préstamos y vertederos. La Dirección General del Medio Natural y Política Forestal, en relación con las áreas de vertedero seleccionadas, considera la cantera de Cuchía abandonada fundamental para minimizar el impacto global del proyecto sobre la biodiversidad, para a su vez llevar a cabo su restauración, frente a las vaguadas con vegetación seminatural, que quedarían, pese a su escaso valor ecológico, severamente degradadas por el volumen de residuos a depositar en ellas. Asimismo, recomienda una serie de medidas para el vertido de los materiales sobrantes. Ecologistas en Acción de Cantabria también considera la cantera abandonada de Cuchía como la más adecuada para el vertido de materiales, ya que permite recibir la totalidad de materiales sobrantes y por situarse a una distancia razonable del principal punto emisor de sólidos sobrantes, los túneles de Barreda.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística indica la necesidad de exclusión del ámbito de las canteras de Cuchía como vertedero alternativo, por ser incompatible dicho uso con las previsiones y objetivos del proyecto singular de interés regional (PSIR) en tramitación Recuperación y restauración ambiental de las Canteras de Cuchía y cambio de actividad de usos dotacionales relacionados con el cine, cuyo objeto es el desarrollo del Área Integral Estratégica Ambiental (AIEA) Canteras de Cuchía, con los objetivos establecidos por el Plan de Ordenación del Litoral (POL) de Cantabria para ese área. El promotor señala que la utilización de las canteras de Cuchía como vertedero para tierras sobrantes podría realizarse respetando las condiciones que estableciera para su integración en el PSIR desarrollado para esa área dicha Dirección General. En todo caso, si la utilización de ese emplazamiento no resultara finalmente viable, se utilizarán los emplazamientos alternativos considerados en el estudio informativo, en Polanco (E-3) y Piélagos (E-13) –como última opción–, ambos en la categoría de área no litoral del POL, según señala esa Dirección General.

Zona de vertido	Volumen (m ³)	Superficie (m ²)	Uso del suelo
E-3	1.080.000	107.800	Eucalipto
E-5	240.000	10.790	Pradera
E-6	360.000	42.500	Pradera
E-10	27.000	4.720	Pradera y eucalipto
E-11	970.000	71.385	Pradera y eucalipto
E-12	380.000	36.400	Eucalipto
E-13	1.400.000	80.550	Eucalipto
E-14	2.200.000	143.770	Eucalipto

Hidrología superficial y subterránea. El Servicio de Estudios Medioambientales e Hidrológicos de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico señala que el estudio de impacto ambiental contempla medidas adecuadas para la protección de los cauces presentes en la zona de actuación. Por otro lado, la Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa favorablemente el proyecto en relación al cumplimiento de las condiciones impuestas por la normativa del Plan Hidrológico Norte II. Asimismo, considera que existen afecciones al dominio público hidráulico y zonas de servidumbre y policía, que están bien resueltas en las propuestas derivadas a los documentos presentados, e indica que no se han analizado las posibles afecciones a la calidad de las aguas, si bien, las balsas de decantación proyectadas se consideran idóneas. Por último, señala las condiciones que deberán cumplirse, entre otras deberán revisarse las obras de drenaje transversal, en lo referente a sobreelevaciones y manchas de inundación, así como las infraestructuras existentes, en especial las no visitables, que el promotor indica que se tendrán en cuenta en fases posteriores de desarrollo del proyecto.

La Dirección General del Medio Natural y Política Forestal señala que el proyecto no incluye una evaluación específica de la alteración del sistema fluvial del río Pas desde el punto de vista de su estructura y funcionamiento y desestima la afección a las masas de aguas subterráneas. No obstante, el promotor señala que el estudio de impacto ambiental, en su inventario ambiental, recoge la información existente de los acuíferos de la zona, describiendo las unidades acuíferas y la permeabilidad de la litología. Según el Plan Hidrológico Norte II, en el ámbito de estudio no existen acuíferos que precisen protección por su riesgo de contaminación. Asimismo, en la identificación y valoración de impactos se indica que no se considera representativa la alteración de las superficies y condiciones de recarga de acuíferos. Sin embargo, en fases posteriores del proyecto, y junto con el estudio geotécnico necesario, se realizará un estudio específico del uso del agua subterránea y manantiales y la posible afección a los flujos subterráneos en el área cercana a la zona de estudio y, en especial a los recorridos de nuevo trazado que se sitúan por debajo del nivel de suelo (desmonte o túnel).

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente indica que se deberá evitar la afección a los cursos de agua superficiales atravesados por el proyecto y garantizar que una vez terminadas las obras no se haya alterado el flujo superficial que alimenta a los mismos. Por su parte, el promotor señala que en el estudio informativo se ha tenido especial cuidado en la no afección a cursos de agua y que en fases posteriores del proyecto se determinarán con mayor detalle tanto las áreas sensibles que deben ser especialmente protegidas durante las obras como las medidas para minimizar los impactos ambientales que son esbozadas en el estudio informativo.

Espacios naturales protegidos. Vegetación. Fauna y flora. La Dirección General de Medio Natural y Política Forestal considera que el análisis de las repercusiones del proyecto sobre el LIC ES1300004 Río Pas es insuficiente, especialmente sobre el efecto borde por la degradación de los márgenes de teselas que albergan hábitat naturales o el efecto barrera sobre la fauna. Además, dicha Dirección General también indica que se podrá afectar a dos manchas del hábitat natural de interés comunitario 4030 Brezales secos europeos, situadas junto al río Pas y en el centro del ramal de continuidad. El promotor señala que en fases posteriores de desarrollo del proyecto se profundizará en la evaluación de las repercusiones de la actuación sobre los LIC, definiendo de manera detallada las medidas oportunas para la minimización de las mismas. Asimismo, se considerarán como áreas excluidas a las actividades de obra e instalaciones auxiliares las manchas de hábitat naturales de interés comunitario mencionadas anteriormente.

Asimismo, esa Dirección General destaca las medidas preventivas y correctoras destinadas a evitar la pérdida de permeabilidad del territorio y considera adecuadas las características y emplazamiento de los pasos de fauna y vallados perimetrales teniendo en cuenta las características del proyecto. Por otro lado, señala que se deberán reducir las molestias a la fauna e incluso paralizar las obras durante el periodo reproductor, especialmente en el entorno del río Pas, donde podrían existir repercusiones negativas sobre la nutria, el desmán ibérico y la ictiofauna. Por su parte, el promotor indica que el estudio específico de afecciones a la Red Natura 2000: LIC ES1300004 Río Pas recoge en la propuesta de medidas preventivas y correctoras aquellas encaminadas a reducir molestias a la fauna. En concreto, se indica que para minimizar las interferencias con los movimientos migratorios del salmón atlántico, las obras se realizarán, en la medida de lo posible fuera de la principal época de remonte de adultos a las áreas de freza o de descenso de los esguines al mar, evitando realizarlas entre los meses de marzo y septiembre, ambos inclusive. En las fases de mayor definición del proyecto se tendrán en cuenta estas medidas de protección del salmón atlántico, además de las que se deriven de un estudio en mayor profundidad de la presencia de nutria y desmán ibérico en la zona.

La Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente indica que se deberá tener en cuenta la posible afección del proyecto a la cuenca

vertiente del arroyo Otero en Bezana, ya que alimenta a una zona húmeda con especies vegetales de relevancia, como «Cladium mariscus», «Thelyperis palustres», «Carex paniculata», entre otras, asociadas a hábitat turbosos de naturaleza calcárea muy escasos a nivel regional, y donde se pretende reintroducir dos especies vegetales, catalogadas en peligro de extinción según el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Cantabria, como son «Epipactis palustris» y «Eleocharis parvula». Por su parte, el promotor señala que las actuaciones en esta zona deberán ser motivo de análisis singular y que esta zona ha sido señalada en el plano de medidas correctoras del estudio de impacto ambiental dentro de las áreas que necesitan medidas de protección hidrológica.

Patrimonio cultural. La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte señala que no se prevé la existencia de impactos significativos en relación con el patrimonio cultural que no vayan a ser evitados con las medidas propuestas y recuerda que deberá cumplirse lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, lo que será tenido en cuenta por el promotor. Por tanto, si durante la ejecución de las obras se hallan restos u objetos con valor arqueológico se paralizarán inmediatamente los trabajos, se tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos, y se comunicará su descubrimiento a dicha Consejería.

Contaminación acústica. El Ayuntamiento de Santa Cruz de Bezana requiere la adopción de medidas correctoras contra el ruido en los márgenes de la autovía A-67 en los contactos con áreas urbanas residenciales. Por su parte, el Ayuntamiento de Torrelavega considera necesario estudiar la posibilidad de instalar pantallas acústicas para reducir el nivel sonoro de las viviendas en Barreda e incorporar un mapa de ruido en el proyecto definitivo. Asimismo el Ayuntamiento de Polanco requiere la instalación de pantallas acústicas para minimizar los ruidos en las áreas urbanas del término municipal. Ecologista en Acción de Cantabria requiere la instalación de pantallas acústicas en las embocaduras del túnel, para las alternativas 1 y 2 del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda como medida correctora de la contaminación acústica durante la fase de explotación.

El promotor señala que aunque prevé la instalación de pantallas acústicas, en las fases posteriores de desarrollo del proyecto se realizará un estudio acústico de detalle y se definirán en detalle las medidas correctoras a adoptar. Durante la redacción del citado estudio acústico, se realizará una campaña de mediciones de los niveles de ruidos en las zonas más conflictivas, así como un estudio de modelización de detalle teniendo en cuenta tráfico futuros, siguiendo lo indicado por la legislación en vigor.

3.3. Fase previa a la declaración de impacto. Consultas complementarias realizadas por el órgano ambiental. Con fecha 7 de mayo de 2010 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se solicita informe a la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad. En concreto, y además de sobre la adecuación ambiental de las alternativas seleccionadas; se le consulto sobre las posibles afecciones a los valores ambientales de los espacios naturales protegidos y los diferentes elementos del medio existentes en el ámbito de estudio, en especial sobre el LIC ES1300010 Río Pas, específicamente sobre los aspectos relativos a la hidrología superficial y subterránea, los préstamos y vertederos propuestos y el incremento de ruido y sobre la necesidad de adoptar medidas adicionales. Con fecha 02 de julio de 2010 se recibe en esta Dirección General el informe de dicha Dirección General de Biodiversidad, que señala que no se han identificado afecciones significativas sobre la integridad del LIC ES1300010 Río Pas dado que la alternativa seleccionada únicamente supone la ampliación de un elemento ya existente, sin añadir nuevas interferencias sobre los procesos fluviales. Igualmente se estima que las afecciones sobre el LIC ES1300004 Dunas de Liencres y estuario del Pas no serán significativas con la adopción de las medidas preventivas orientadas a minimizar la afección a la calidad de las aguas indicadas para la conservación del LIC ES1300010

Río Pas. Por último se establecen medidas y recomendaciones que se han incluido en las condiciones de esta declaración de impacto ambiental.

4. Integración de la evaluación.

4.1. Análisis ambiental para selección de alternativas. Las alternativas propuestas para cada actuación son las siguientes:

Actuación	Alternativas	Tierras sobrantes (m ³)	Superficies de talud (m ²)	
a) Ampliación de la capacidad A-67.	Alternativa 1	23.735	626.161	
	Alternativa 2	51.154	935.551	
b) Construcción del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda.	Alternativa 1	855.889,35	122.180	
	Alternativa 2	1.543.088,34	162.608	
	Alternativa 3	565.529,25	151.707	
	Alternativa 4	583.141,17	141.411	
c) Adecuación del enlace de Sierrapando.	Alternativa 1	31.954,84	314.880	
	Alternativa 2	22.938,00	205.582	
	Alternativa 3	45.391,82	281.488	
	Alternativa 4	24.433,29	265.559	
d) Adecuación del enlace de Barreda.	Alternativa 1	1.1	198.075	105.632
		1.2	173.272	160.004
	Alternativa 2	2.1	386.675	116.018
		2.2	334.083	166.369
	Alternativa 3	3.1	197.469	139.636
		3.2	10.556	144.376
	Alternativa 4	4.1	167.734	141.142
		4.2	10.062	146.032
e) Actuación en el enlace de Torrelavega.	Alternativa 1	0	1.700	

Desde el punto de vista ambiental, se ha realizado el estudio de las alternativas para las distintas actuaciones mediante análisis matricial de los posibles impactos de éstas sobre la geomorfología, hidrología superficial y subterránea, zonas costeras, espacios naturales protegidos, vegetación, fauna, paisaje, aspectos territoriales y patrimonio cultural. Se concluye descartando la alternativa 0 y señalando que todas las propuestas analizadas presentan gran similitud, resultando en la mayoría de los casos diferencias no significativas, por lo que en principio, desde el punto de vista ambiental, el promotor entiende que podría considerarse viable cualquiera de las combinaciones de soluciones y alternativas que se plantean:

a) Para la ampliación de la capacidad de la A-67 entre Barreda e Igollo, la alternativa 1 presenta un menor impacto tanto en obra como en funcionamiento, presentando más impactos compatibles durante la obras cuando se realiza sin vías colectoras y distribuidoras.

b) Para la construcción del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda, cuyo coste ambiental es mayor que en las otras propuestas de actuaciones analizadas, se concluye que son las alternativas 1 y 2 las más favorables tanto en obra como en funcionamiento.

c) En relación a la adecuación del enlace de Sierrapando las alternativas 3 y 4 suponen mayor complejidad técnica, desde el punto de vista geomorfológico las 4 alternativas propuestas suponen una afección moderada, con mayor incidencia de las alternativas 3 y 4 que suponen un mayor movimiento de tierras. Los impactos sobre los componentes del medio físico pueden considerarse compatibles y moderados para el medio biológico y perceptual. En cuanto al impacto producido por la emisión de ruidos se considera moderado con las medidas correctoras previstas, si bien la alternativa 4 presenta una valoración mayor. Las alternativas 1 y 2 son más favorables durante la construcción y

la alternativa 4 es la más desfavorable en funcionamiento. No obstante, puede concluirse que las diferencias entre alternativas no son significativas.

d) En relación al enlace de Barreda, se consideran más favorables tanto en obra como en funcionamiento las alternativas que no presentan vías colectoras y distribuidoras (alternativas 1.1, 2.1, 3.1, 4.1), siendo las 4 alternativas de trazado muy similares y no presentando impactos significativos.

e) En relación a la actuación en el enlace de Torrelavega, el impacto producido por la emisión de ruido por el tráfico rodado, considerando la mejora del firme y su ampliación, el efecto de la distribución del tráfico en el conjunto de las actuaciones propuestas y las medidas correctoras previstas, se considera compatible.

Finalmente, el estudio de impacto ambiental incluye un análisis multicriterio en el que además de los aspectos ambientales, se consideran también los aspectos funcionales, económicos y territoriales de las distintas alternativas planteadas. Las alternativas seleccionadas por el promotor tras el análisis multicriterio son las siguientes:

- Ampliación de la capacidad de la A-67. Barreda-Igollo: Alternativa 1.
- Construcción del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda: Alternativa 4.
- Adecuación del enlace de Sierrapando: Alternativa 3.
- Adecuación del enlace de Barreda: Alternativa 4.1.
- Actuación en el enlace de Torrelavega: Alternativa única.

4.2. Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras. Movimientos de tierras. Préstamos y vertederos. En lo que respecta al suelo, el mayor impacto será el causado por los movimientos de tierras debidos a los procesos de excavación y relleno para explanación, generándose taludes de desmonte y terraplén. En función del balance de tierras previsto en cada caso, será necesaria la ubicación de un volumen determinado de material excedente en vertedero. Además, podrá producirse una pérdida de calidad ambiental de los suelos por los vertidos de aceites o combustibles de la maquinaria utilizada durante la fase de obras.

Los materiales necesarios para el relleno y plataforma provendrán de los propios sobrantes de la obra, en especial, del ramal de continuidad Sierrapando-Barreda. Si bien, aquellos materiales de características especiales que no sean satisfechas por los resultantes en obra procederán siempre de cantera autorizada, sin que se permita la realización de préstamos sobre suelo natural. Además, dado que en la totalidad de las posibles actuaciones el balance de tierras da como resultado un volumen de tierras sobrantes –del orden de 820.000 m³–, que se reutilizarán en la medida de lo posible en la propia obra, el promotor propone 8 emplazamientos en vaguadas de bajo valor ambiental, para su utilización como vertederos, con una capacidad total de 6.657.000 m³. En este sentido, señala que se coordinará con la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística la posible utilización como vertedero para sobrantes de excavación de las Canteras de Cuchía, de más de 5.000.000 m³ de capacidad, siempre que pueda compatibilizarse con el PSIR en tramitación en dicha área.

Se han definido las siguientes áreas de gran sensibilidad ambiental como zonas excluidas para ubicación de elementos auxiliares temporales y permanentes –como instalaciones auxiliares, canteras, zonas de préstamo, vertederos y caminos de acceso–: Espacios naturales protegidos; LIC; ZEPA; hábitat naturales de interés comunitario; IBA; formaciones vegetales de interés natural; corredores faunísticos o lugares preferentemente utilizados por la fauna; zonas de interés arqueológico y elementos del patrimonio histórico-artístico y etnológico; Puntos de Importancia Geológica (PIG); paisajes singulares; árboles singulares; cauces, marismas, lagos, lagunas y acuíferos; vías pecuarias, cañadas y vías verdes; caminos de gran (GR) y pequeño (PR) recorrido y el Camino de Santiago del Norte; poblaciones e infraestructuras; así como lugares de importancia arqueológica.

Asimismo, se utilizarán preferentemente como accesos la propia autovía y la red viaria y de caminos existentes y cuando sea preciso crear nuevos accesos (como en el área del

ramal de continuidad) se tendrán en cuenta las citadas zonas excluidas y valores ambientales puntuales (arbolado disperso o rodales de vegetación autóctona).

Hidrología superficial y subterránea. Se produce riesgo de afección a la calidad de las aguas por contaminación de las aguas superficiales o subterráneas como consecuencia de escapes o vertidos directos de aceites y combustibles procedentes de maquinaria, de aguas fecales procedentes de los servicios higiénicos de los trabajadores o de arrastres de sólidos en suspensión u otros contaminantes por la lluvia y las aguas de escorrentía. Los puntos principales en los que existe riesgo de afección directa a los cursos fluviales son los cruces con los ríos Pas y Cabo y con los arroyos Tronquerías, de la Fuente del Valle, Briñas y de Otero, para los que está previsto realizar un jalonamiento temporal con acceso restringido.

Para la protección de calidad de las aguas se ha previsto establecer un sistema para el desbaste y decantación de sólidos consistente en barreras de sedimento que actúen como filtro de las partículas arrastradas por las aguas. Además, para evitar la aportación de sólidos provenientes de la escorrentía al río Pas, las márgenes del mismo se protegerán con sistemas de retención de sólidos durante los trabajos de movimientos de tierras que se realicen en su entorno y se tomarán medidas para encauzar las aguas de escorrentía.

Asimismo, las operaciones de mantenimiento y lavado de maquinaria se llevarán a cabo en instalaciones acondicionadas para este fin. Estas instalaciones contarán con una plataforma impermeabilizada, fosos, drenajes y arquetas para la recogida de las aguas utilizadas que posteriormente serán entregadas a gestor autorizado. Los vertidos accidentales de aceites, combustibles u otras sustancias serán recogidos de forma inmediata y almacenados en depósitos, bidones o cualquier otro sistema apropiado para su gestión como residuo peligroso.

Por último, el promotor tendrá en cuenta las indicaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y realizará un estudio específico del uso del agua subterránea y manantiales y de las posibles afecciones a los flujos subterráneos en el área próxima a la actuación.

Espacios naturales protegidos. La Dirección General de Biodiversidad considera en relación al LIC ES1300010 Río Pas que, tras analizar las alternativas relativas a la ampliación del viaducto sobre el río Pas (entre el punto kilométrico 193+000 y el punto kilométrico 193+130), las dos alternativas planteadas al respecto son semejantes en cuanto a su posible afección a la red Natura 2000, señalando que no se han identificado ni hábitat ni taxones de fauna y flora de interés comunitario que puedan verse significativamente afectados por la actividad. Asimismo, no se han identificado afecciones significativas sobre la integridad del lugar dado que únicamente supone la ampliación de un elemento ya existente, sin añadir nuevas interferencias sobre los procesos fluviales. En relación al LIC ES1300004 Dunas de Liencres y estuario del Pas situado a una distancia mínima de 900 m aguas abajo del viaducto, no se han identificado, fuera del ámbito de los espacios de la red Natura 2000, hábitat de interés comunitario, de carácter prioritario, que puedan verse afectados por la actividad y estima que las afecciones no serán significativas con la adopción de medidas preventivas para minimizar la afección a la calidad de las aguas, indicadas para la conservación del LIC ES1300010 Río Pas. La Dirección General de Biodiversidad concluye que, atendiendo al principio de cautela, con la adopción de las medidas previstas por el promotor y las establecidas en su informe –que se recogen en las condiciones de esta declaración de impacto ambiental–, la afección sobre los objetivos de conservación de los espacios de la red Natura 2000 no resulta significativa, por lo que informa favorablemente la actividad.

Vegetación y suelo. Los impactos principales sobre la vegetación serán los que resultan de las labores de despeje y desbroce y de la ocupación temporal de obra, la ampliación de superficie ocupada por las nuevas infraestructuras, y las zonas de vertido.

Como medidas de protección y conservación de suelos y vegetación natural, antes del comienzo de la obra, se erradicarán con herbicida los ejemplares de la especie «Cortaderia selloana» ubicados en las cunetas y los taludes de las autovías. Se limitará la posible

afección por herbicida a la vegetación natural de los alrededores efectuando el tratamiento de forma manual, en días sin lluvia y viento, y por parte de operarios experimentados.

Con el fin de minimizar la afección a las superficies adyacentes a las zonas de obra, antes del inicio del desbroce, se deberá realizar el replanteo de las zonas de actuación y el jalonamiento de sus límites para evitar la ocupación o el paso a los terrenos limítrofes. Está previsto el jalonamiento temporal con acceso restringido para los pequeños rodales de vegetación autóctona situados a lo largo del ramal de continuidad y grandes ejemplares de árboles autóctonos, ornamentales o de cultivo, mayores de 15 m de altura.

Se recuperará la capa superior existente de tierra vegetal en toda la zona de ocupación de la obra en la que exista capa de suelo vegetal y su conservación para su utilización en la restauración de taludes de la carretera, zonas de instalaciones auxiliares y vertedero. Se prevén medidas protectoras contra la erosión y para la restauración ambiental e integración paisajística, que incluirá las superficies afectadas por las obras, incluyendo los taludes creados, las zonas de vertedero, los falsos túneles, las zonas auxiliares y las áreas no revegetadas situadas en el interior de los enlaces. Se realizará la retirada de residuos de obra y limpieza del terreno, la preparación del terreno mediante adecuación morfológica de las superficies del talud y laboreo mecánico, colocación de mallas antierosión en taludes de desmonte, aporte de tierra vegetal, revegetación con hidrosiembra y plantación de especies arbustivas y arbóreas. El mantenimiento de las zonas restauradas incluye la reposición de marras y el riego y limpieza de las zonas revegetadas.

El proyecto constructivo desarrollará un plan de prevención y extinción de incendios, que indique las zonas con mayor riesgo y proporcione unas normas básicas a seguir en la fase de obra y en la fase de explotación.

Fauna. Las infraestructuras proyectadas generarán un efecto barrera sobre la fauna existente y el movimiento de maquinaria durante la fase de obras puede ocasionar molestias especialmente durante las épocas que pueden ser determinantes para las poblaciones de fauna más sensible. Además, se podrán producir atropellos en la infraestructura proyectada.

Para reducir el efecto barrera, se tiene previsto el acondicionamiento de las obras de drenaje transversal existentes para aumentar la probabilidad de uso por parte de la fauna y se estudiará la posibilidad de adaptación como paso multifuncional de los pasos superiores. Asimismo, se propone la apertura de troneras en la mediana sobre las obras de drenaje más importantes, en las que sea factible, de forma que puedan tener puntos de luz intermedios que compensen el aumento de longitud que supone la obra de ampliación a tres carriles. Además, se instalará un cerramiento en la infraestructura que evitará la entrada de la fauna a la autovía, de forma que los animales sólo puedan cruzarla por los pasos previstos y se eviten atropellos. Asimismo, se ubicarán dispositivos de escape ante la eventualidad de intrusión de algún animal. También se realizará una revegetación adecuada en el entorno del viaducto sobre el río Pas con el fin de asegurar el estado actual de las orillas del río y mejorar sus características como paso de fauna. Para el diseño detallado, en fases posteriores del proyecto, de las medidas mencionadas en este apartado se seguirán las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (Ministerio de Medio Ambiente, 2006).

Por otro lado, como se ha indicado, para minimizar las posibles interferencias con los movimientos migratorios del salmón atlántico en el río Pas, se evitará realizar las obras entre los meses de marzo y septiembre, ambos inclusive.

Respecto a la iluminación, siempre que sea compatible con la seguridad vial, se restringirá a las zonas conflictivas (tramos de concentración de accidentes, enlaces y vías de entrada o salida).

Patrimonio cultural. Dentro del ámbito de actuación existen diferentes yacimientos arqueológicos que podrían verse afectados durante la fase de construcción debido al movimiento de tierras y tránsito de la maquinaria, como son: El Hondal (Polanco), Polanco (Polanco), Rumoroso (Polanco), gasolinera de Gornazo (Piélagos), El Ramo (Santa Cruz de Bezana) y Bezana 2 (Santa Cruz de Bezana), si bien la Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte señala que no se prevé la existencia de

impactos significativos en relación con el patrimonio cultural, teniendo en cuenta las medidas preventivas y correctoras previstas por el promotor.

A la hora de definir las zonas de exclusión se han tenido en cuenta las zonas de interés arqueológico y los elementos del patrimonio histórico-artístico y etnológico, así como el Camino de Santiago del Norte, no obstante, el promotor siguiendo las indicaciones dadas por Servicio de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte, procederá a la realización de un estudio de impacto arqueológico, en la fase de proyecto constructivo, y durante la fase de obras llevará a cabo un seguimiento arqueológico de todas las remociones y movimientos de tierra que se realicen y si en el curso de la ejecución del proyecto apareciesen restos de objetos de interés arqueológico o cultural, se cumplirá con lo establecido en el artículo 84.1 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre.

Entre los yacimientos ubicados junto a la A-67 cabe destacar El Hondal, situado en el enlace de Polanco, y afectado por la actuación proyectada. Por ello, como medida preventiva, se propone realizar una excavación de salvamento con anterioridad a la puesta en marcha de los trabajos de ejecución de la ampliación de la autovía. En cualquier caso, será la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes la que fije, una vez realizado el estudio de impacto arqueológico, las actuaciones necesarias en cuestión de protección cultural.

Contaminación acústica. En relación al ruido en fase de explotación, para la ampliación de la capacidad de la A-67 se prevé la necesidad de bajar los niveles de inmisión de ruido en las siguientes áreas, en base a los estudios previos existentes:

Mompía-Santa Cruz de Bezana (A-67 punto kilométrico. 195+000-punto kilométrico 199+000).

Barreda (A-67 punto kilométrico 182+500-punto kilométrico 183+700).

El estudio de impacto ambiental tiene en cuenta que se producirá la reducción de los niveles sonoros actuales entre 2 y 4 dB(A), en función del tipo de firme final y la zona considerada, debido al cambio de firme como consecuencia de la utilización de caucho procedente de neumáticos fuera de uso. Asimismo, se prevé la instalación de pantallas acústicas en los siguientes tramos de la A-67:

Desde el punto kilométrico 198 (margen izquierda) hasta la bifurcación de la S-20, continuando en la margen izquierda de la S-20 durante 300 m, en una longitud total de aproximadamente 1.300 m, de aproximadamente 2,5 m de altura media.

En la zona de Barreda (tramo del enlace de Torrelavega), desde la salida del enlace hasta el fin del tramo, en la margen izquierda, en una longitud total de aproximadamente 960 m, de aproximadamente 2 m de altura media.

Además, el estudio de impacto ambiental señala que en las zonas de sensibilidad acústica que no disponen de apantallamiento acústico, y en la zona de Santa Cruz de Bezana, en la que el apantallamiento tiene un efecto parcial, deberán estudiarse soluciones específicas en fases posteriores del proyecto y para la alternativa seleccionada.

Por otra parte, se ha realizado estudio de previsión de niveles sonoros producidos por el futuro ramal de continuidad entre Sierrapando y Barreda. Se comprueba que la afección es bastante similar en todas las alternativas, siendo la alternativa 2 la más favorable, pero con escasas diferencias con las otras por lo que este factor no se considera determinante para seleccionar la mejor alternativa entre las propuestas.

Para la alternativa 4 seleccionada, desde el inicio hasta la boca de entrada del falso túnel de Las Rozas previsto tras los viaductos, punto kilométrico 5+825 aproximadamente, se detectan dentro de la banda de afección y junto a ambas márgenes 7 a 8 edificaciones aisladas y dispersas, hasta el punto kilométrico 4+050, cuya protección podría realizarse por apantallamiento acústico. Desde la boca de salida de este falso túnel, punto kilométrico 6+195 aproximadamente, hasta el final de trazado, se detectan junto a ambas márgenes, diversas edificaciones sensibles, situadas a diferentes cotas y distancias del borde de las calzadas. Junto a la salida del falso túnel (margen derecha), para las edificaciones existentes no resulta adecuada la protección mediante la instalación de pantallas acústicas. Para las edificaciones existentes al final junto a ambas márgenes, la protección por apantallamiento acústico podría ser viable.

Para el tramo del ramal de continuidad, en las fases posteriores de desarrollo del proyecto se realizará un estudio acústico de detalle y se definirán las medidas correctoras a adoptar.

Residuos: El proyecto de construcción sentará las bases de un Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición, que posteriormente será definido por el contratista ejecutor de la actuación. Este Plan de Gestión estará de acuerdo con lo indicado por el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición. Los residuos sólidos generados, a excepción de las tierras limpias procedentes de la excavación, deberán ser trasladados a un vertedero específico o a una instalación de reciclaje de residuos de la construcción. Los residuos peligrosos serán separados en origen, almacenados siguiendo la normativa para el almacén temporal de residuos peligrosos, y gestionados directamente por un gestor autorizado por el Gobierno de Cantabria.

4.3. Cuadro sintético de relación entre estos impactos y las medidas correctoras que a continuación se detallarán.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Movimiento de tierras. Préstamos y vertederos. Hidrología superficial y subterránea.	Definición de áreas de exclusión. Sistema de desbaste y decantación de sólidos consistente en barreras de sedimento. Protección de márgenes del río Pas con sistemas de retención de sólidos durante los movimientos de tierras. Realización de operaciones de mantenimiento y lavado de maquinaria en instalaciones acondicionadas. Recogida inmediata y almacenamiento para posterior gestión de vertidos accidentales. Realización de estudio del uso del agua subterránea y manantiales y de afecciones a flujos subterráneos.
Espacios naturales protegidos.	Se incluyen como zonas excluidas para ubicación de elementos auxiliares temporales y permanentes: espacios naturales protegidos, LIC, ZEPA, hábitat naturales de interés comunitario, IBA.
Vegetación y suelo.	Erradicación de ejemplares de Cortaderia selloana ubicados en cunetas y taludes de la autovía. Replanteo previo de zonas de actuación y jalonamiento de sus límites. Retirada, almacenamiento y reutilización de la capa superior de tierra vegetal. Medidas protectoras contra erosión y para restauración ambiental e integración paisajística. Desarrollo de un Plan de prevención y extinción de incendios.
Fauna.	Acondicionamiento de obras de drenaje transversal. Apertura de troneras en la mediana en las obras de drenaje más importantes. Instalación de un cerramiento en la infraestructura. Revegetación en el entorno del viaducto sobre el río Pas para mejorar sus características como paso de fauna. Evitar realizar las obras en el río Pas en la época de movimientos migratorios del salmón entre los meses de marzo y septiembre, ambos inclusive Iluminación restringida a las zonas conflictivas.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Patrimonio cultural.	Realización de estudio de impacto arqueológico. Realización de excavación de salvamento con anterioridad a la puesta en marcha de los trabajos de ejecución de la ampliación de la autovía en el entorno del yacimiento de El Hondal. Seguimiento arqueológico de las obras.
Contaminación acústica.	Instalación de pantallas acústicas en determinados tramos. Realización de un estudio acústico de detalle.
Residuos.	Desarrollo de un Plan de gestión de residuos de construcción y demolición. Traslado a vertedero o a instalación de reciclaje de residuos sólidos generados, a excepción de las tierras limpias. Gestión adecuada de residuos peligrosos.

5. Condiciones al proyecto.

Se deberán cumplir todas las medidas preventivas y correctoras propuestas y aceptadas por el promotor durante todo el proceso de evaluación de impacto ambiental. Específicamente, se considera necesario incluir las siguientes condiciones de protección ambiental:

Localización de zonas auxiliares temporales y permanentes de obra. En relación con los vertederos de materiales sobrantes, se coordinará con la Dirección General de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, la posible utilización como vertedero de las Canteras de Cuchía.

Por otra parte, se seguirán las recomendaciones, en relación con los vertederos de materiales sobrantes, realizadas por la Dirección General de Medio Natural y Política Forestal, que señala que previamente al traslado de materiales, se debería realizar un estudio exhaustivo de la litología, escorrentía superficial, permeabilidad de los materiales y características hidrogeológicas de los terrenos seleccionados para ubicar el vertido; además, la base de los vertidos se debería situar siempre por encima del nivel freático y lejos de enclaves potencialmente inundables, las tongadas no deberían superar los 3 m de altura y se debería crear una zanja perimetral que recoja y evacue las aguas pluviales; por último, la pendiente de los taludes no debería ser mayor de 2H:1V o 3H:2V.

Asimismo, la Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad también propone recomendaciones relativas a los residuos vegetales procedentes de los desbroces que deberán gestionarse en vertedero adecuado y no eliminarse mediante quemas y señala que no podrá quedar en el entorno de la obra residuo alguno, sea o no procedente de la misma.

Protección de las aguas y sistema hidrológico en el lugar de importancia comunitaria río Pas. Las obras se efectuarán con la mayor premura posible al objeto de acortar el tiempo de afección a la calidad de las aguas, mediante una correcta planificación de los trabajos.

Los trabajos se llevarán a cabo minimizando la alteración del lecho fluvial.

No se podrá verter directa o indirectamente a la red hidrográfica y a sus márgenes residuos contaminantes utilizados en la obra.

Para los trabajos en el interior del cauce del río Pas, se deberá aislar la zona de trabajo mediante la construcción de una ataguía con materiales idóneos para evitar el enturbiamiento del caudal circulante, colocándose en las ataguías una lámina impermeable o de geotextil en el talud exterior que se encuentra en contacto con el flujo de agua, para impermeabilizarla y evitar el arrastre de materiales que componen la ataguía.

Se deberán instalar balsas de decantación temporales al objeto de bombear a ellas el agua de achique del tajo. Una vez el agua esté decantada, se podrá devolver al cauce. En ningún caso se achicará directamente al río.

Durante la ejecución de los puentes, se debe respetar el flujo principal de caudales, no impidiendo en ningún caso el paso de las especies piscícolas.

En caso de detectarse en las poblaciones de fauna fluvial mortalidades o comportamientos anómalos se paralizarán los trabajos.

Se limitará el tránsito de maquinaria por la franja de terreno próxima al río, minimizando el tamaño de la misma.

No se utilizará la zona de ribera, dentro del ámbito del LIC, como parque de maquinaria ni almacén de materiales.

Se establecerá un control de procedencia de la maquinaria y tierras empleadas para evitar la diseminación de especies invasoras.

Protección de la fauna en el lugar de importancia comunitaria río Pas. Para evitar la afección sobre la zona de nidificación del avión zapador (*Riparia riparia*) se balizará el talud en el que se encuentra dicha zona de nidificación durante la ejecución de las obras.

En caso de que no sea posible evitar afectar parcialmente a dicho talud por la ejecución de las obras, se tomarán las medidas necesarias para minimizar el área a ocupar.

Protección de la vegetación, recuperación ambiental e integración paisajística. En especial, se tomarán las medidas de protección hidrológica necesarias para garantizar la no afección sobre el flujo superficial en la cuenca vertiente del arroyo Otero en Bezana y la protección de la vegetación de la zona húmeda existente.

El proyecto constructivo deberá definir en mayor detalle el plan de restauración, contemplando realizar la escarificación de los taludes y pequeñas incisiones horizontales y repisas que faciliten la estabilización del talud y el proceso de revegetación.

Las superficies removidas deberán ser revegetadas con especies vegetales autóctonas propias de series de vegetación del entorno a la mayor brevedad posible, al objeto de evitar la implantación de especies consideradas invasoras, con elevada capacidad de colonización en tales condiciones.

No se utilizarán en el plan de restauración especies incluidas en el Atlas de las Plantas Alóctonas Invasoras en España (Ministerio de Medio Ambiente, 2004).

Protección acústica. El estudio de impacto ambiental contiene una previsión, a escala de estudio informativo, sobre las partes del trazado en que se prevé la instalación de pantallas acústicas. Se requiere un posterior estudio de ruido, a escala de proyecto constructivo, desarrollado de acuerdo con la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, así como el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, que permita determinar con detalle los niveles sonoros que se producirán durante la fase de explotación, especialmente en las partes del trazado próximas a núcleos de población, así como a la entrada y salida del falso túnel. En caso de superarse los niveles permitidos por la legislación vigente, se deberán adoptar las correspondientes medidas correctoras, como pantallas acústicas, muros de tierra revegetados, aislamiento de viviendas y/o pavimentos absorbentes acústicos... para garantizar los niveles sonoros establecidos por la legislación vigente estatal, así como la legislación autonómica y las ordenanzas municipales pertinentes.

Asimismo, el plan de vigilancia ambiental deberá incluir el control de los niveles sonoros, teniendo en cuenta las zonas sensibles detectadas en el estudio de impacto ambiental y el estudio de ruido de detalle que deberá incluir el proyecto constructivo. Se realizará una campaña inicial antes de la entrada en funcionamiento de la infraestructura, y se repetirá periódicamente durante los 2 años siguientes, emitiéndose los correspondientes informes. En caso de que se superen los niveles considerados admisibles se propondrán las medidas correctoras oportunas. El plan de mediciones de ruido incluirá, en su caso, las medidas que se establezcan en los planes de acción a desarrollar de acuerdo con el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.

Gestión de residuos. En aplicación de la disposición adicional segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso (NFU), el proyecto constructivo incluirá la utilización prioritariamente de betunes modificados

con caucho y/o betunes mejorados con caucho procedentes de NFU en los firmes de este proyecto, siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de NFU, en el Manual de Empleo de NFU en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprueba modificaciones del Pliego de prescripciones técnicas generales para obras de carreteras y puentes (PG-3), relativas a firmes y pavimentos.

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental.

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental en el que se detallan todas las especificaciones necesarias para el seguimiento de las obras, así como todas las incidencias que sucedan durante el desarrollo del proyecto. El objetivo es el cumplimiento de todas las indicaciones y medidas expuestas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes determinados en la presente declaración.

La Dirección General de Carreteras se encargará de realizar un seguimiento sobre todos aquellos elementos y características del medio para los que se han identificado impactos. Para ello nombrará una Dirección Ambiental de Obra y designará a un responsable del seguimiento y vigilancia ambiental que, además de encargarse del cumplimiento de las medidas propuestas, habrá de presentar un registro del seguimiento de las mismas y de incidencias que pudieran producirse, ante los organismos competentes, así como recoger las medidas a adoptar no contempladas en el estudio de impacto ambiental.

El periodo de vigilancia en la fase de ejecución se extenderá, al menos, durante los primeros dos años a partir del acta de recepción de las obras.

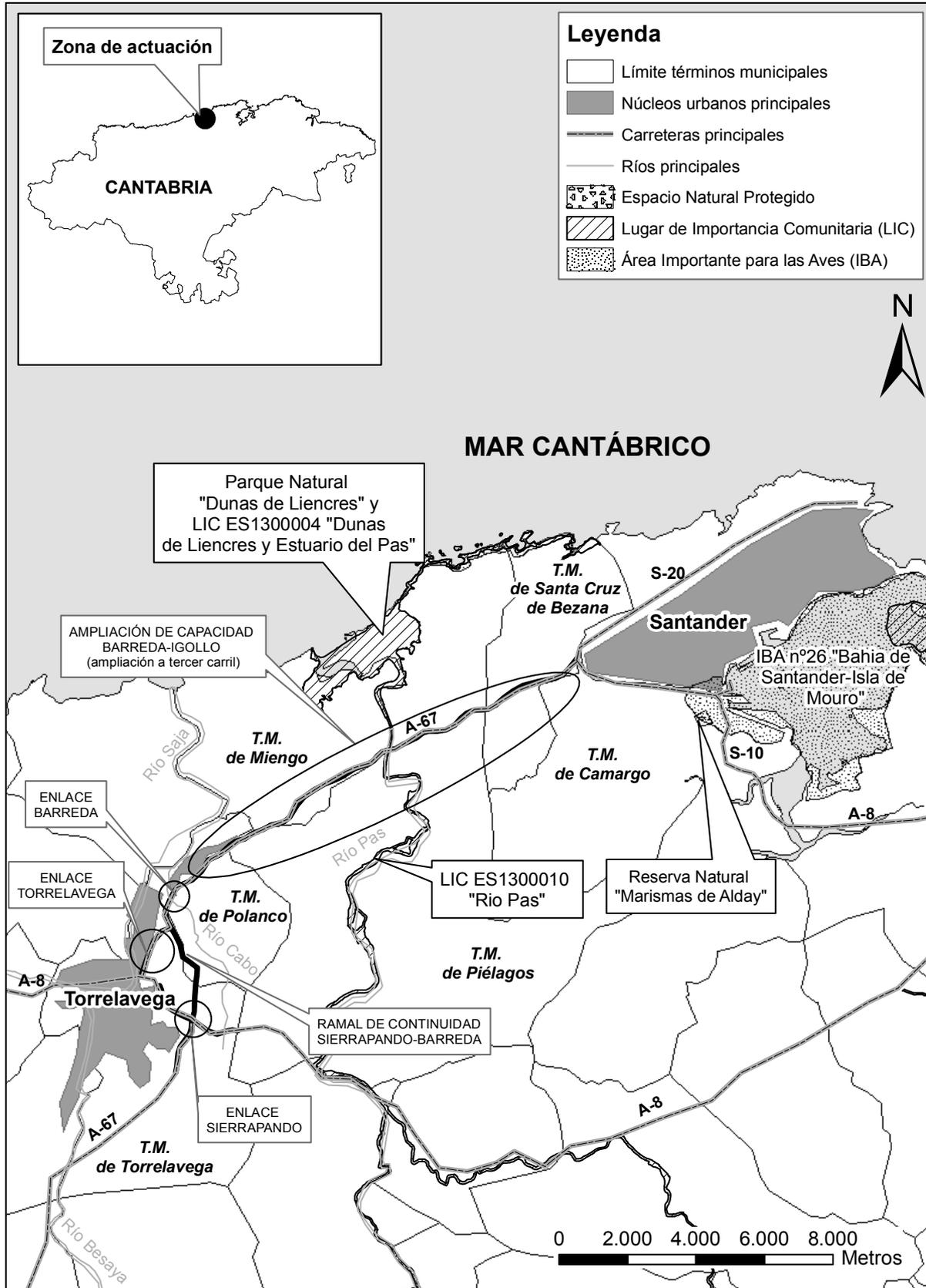
Específicamente, el seguimiento de los atropellos y de la utilización de pasos de fauna, durante la fase operativa del programa de vigilancia ambiental deberá seguir las indicaciones recogidas en las Prescripciones técnicas para el seguimiento y evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera de las infraestructuras de transporte (Ministerio de Medio Ambiente y, Medio Rural y Marino, 2008).

Conclusión. En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Autovía A-67. Ampliación de capacidad y ramal de continuidad, tramo: Santander-Torrelavega (Cantabria), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos, y se comunica a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 26 de noviembre de 2010.–La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

AUTOVÍA A-67. AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD Y RAMAL DE CONTINUIDAD TRAMO: SANTANDER-TORRELAVEGA. CANTABRIA.



cve: BOE-A-2010-19079