

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

11003 *Resolución de 27 de julio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Estudio de ubicación y tipología del enlace de Sarón de la Autovía del Cantábrico, A-8.*

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado 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 (Ley de Evaluación de Impacto Ambiental), por lo que, habiéndose sometido a evaluación de impacto ambiental, con carácter previo a su autorización administrativa, de conformidad con lo establecido en su artículo 3.1, procede formular su declaración de impacto ambiental, de acuerdo con el artículo 12.1 de la citada Ley.

Según la Orden AAA/838/2012, de 20 de abril, sobre delegación de competencias del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente formular, por delegación del Ministro, las resoluciones de evaluación ambiental de competencia estatal reguladas en el texto refundido de la Ley de Evaluación 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 es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del proyecto es estudiar la ubicación y tipología de un enlace asociado a la autovía del Cantábrico A-8, en su tramo Solares-La Encina, para dar acceso al núcleo urbano de Sarón y cuya función es la de conectar la propia autovía A-8 con las carreteras N-634, CA-142 y CA-406 en las proximidades de la población.

El ámbito de actuación se localiza en los términos municipales de Penagos y Santa María de Cayón, en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

El estudio de impacto ambiental plantea tres alternativas para la ubicación del enlace:

Alternativa 1: Se propone el enlace en la intersección de la actual carretera N-634 con la carretera autonómica CA-142, en un punto situado a escasos 500 metros al norte del centro del núcleo de Sarón.

Alternativa 2: El enlace se ubica sobre el cruce existente entre las carreteras N-634 y la autonómica CA-406, a más de 1 km al este del núcleo de Sarón, en el núcleo de Sobarzo Llama. La ejecución de esta alternativa incorpora la construcción de un ramal, de aproximadamente un kilómetro de longitud, para conectar con la actual carretera CA-142 a la altura de la CA-405.

Alternativa 3: Al igual que en la anterior, el enlace se sitúa sobre la actual N-634 en su intersección con la CA-406, e incorpora la construcción de una vía de servicio que conectará este enlace con la CA-142, a unos 500 m al norte del centro de Sarón.

Para el resto de actividades asociadas al proyecto, como el parque de maquinaria e instalaciones auxiliares, se ha seleccionado un enclave anexo al trazado de la A-8, a la altura del p.k. 2+600 incluido dentro de la zona de ocupación.

Inicialmente se proponen tres zonas como vertederos con una capacidad total de 388.464 m³. Posteriormente, mediante oficio de 22 de marzo de 2012, el promotor desestima la utilización del vertedero 3:

	Ubicación	Descripción	Superficie — m ²	Capacidad — m ³
Vertedero 1.	Piedrahita. Penagos.	Vaguada con presencia de pradería.	63.831	191.493
Vertedero 2.	Varao. S. M. ^a de Cayón.	Vaguada con presencia de pradería.	33.003	99.009
Vertedero 3 (excluido).	Yeseras. Villaescusa.	Vaguada con presencia de pradería.	32.654	97.962

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto.

Espacios naturales y hábitats de interés comunitario: El área de estudio se encuentra cercana al espacio de la Red Natura 2000: Lugar de Importancia Comunitaria ES1300010 Río Pas, situado al suroeste de la actuación.

El único paraje de cierto interés ambiental, asociado al arroyo de las Llamas, es el Humedal de La Llama, con presencia de vegetación palustre de saucedas blancas y junquillos.

El arroyo San Pedro, tributario del río Suscuaja, es el único cauce de entidad que se encuentra afectado por las futuras obras.

La acción humana sobre el área de estudio se ha manifestado en la deforestación para la obtención de tierras de cultivo y áreas para aprovechamiento ganadero. Esto ha conformado el paisaje actual, en el que se distinguen tres unidades paisajísticas: praderías y tierras de labor, matorral y bosque mixto, y núcleo rural. En su mayor parte se trata de suelo de alto valor agronómico.

Dentro del área de estudio se han identificado dos vías ferroviarias con interés histórico: el ferrocarril Astillero-Ontaneda y el ferrocarril Santander-Mediterráneo.

3. Resumen del proceso de evaluación.

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

3.1.1 Entrada documentación inicial. La entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental recibió, con fecha 19 de enero de 2009, la documentación ambiental relativa al proyecto para iniciar el procedimiento establecido en la sección 2ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de impacto ambiental.

3.1.2 Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones. Se estableció un periodo de consultas, a personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas, sobre las implicaciones ambientales del proyecto. En la tabla adjunta se recogen los organismos que fueron consultados, marcándose con una «X» aquellos que han emitido informe:

Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Medio Natural y Política Forestal del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	—
Confederación Hidrográfica del Cantábrico del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.	X
Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Biodiversidad de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.	—
Dirección General de Desarrollo Rural de la Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria.	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

Consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.	X
Ayuntamiento de Penagos (Cantabria).	X
Ayuntamiento de Santa María de Cayón (Cantabria).	–
Ecologistas en Acción de Cantabria.	X
S.E.O. Bird/Life.	–
Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA).	X

El contenido de las respuestas se resume a continuación:

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria considera que el proyecto no es susceptible de generar impactos ambientales significativos. No obstante, considera que se deberá prestar especial atención a la integración paisajística de las actuaciones previstas y a los Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

La Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca y Biodiversidad del Gobierno de Cantabria informa que ninguna de las alternativas planteadas se encuentra en espacio natural protegido, ni en los lugares que conforman Red Natura 2000 y, por lo tanto, no afectan de forma apreciable a los valores de la Red Natura 2000. Respecto a la calificación de los terrenos por los que discurre el proyecto, informa que están calificados como de alta capacidad de uso y considera que estos suelos deben de ser conservados.

La Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo del Gobierno de Cantabria informa sobre la legislación autonómica para facilitar la accesibilidad, la supresión de barreras arquitectónicas y para paliar el efecto barrera del nudo viario. Asimismo, pone de manifiesto que las normas urbanísticas regionales tienden a potenciar la eficiencia de las instalaciones e infraestructuras existentes frente a la construcción e implantación de otras nuevas.

La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria informa que no se prevén impactos significativos, a la vista de las medidas propuestas por el promotor en el documento ambiental.

El Ayuntamiento de Penagos propone que el proyectado nudo norte del enlace de la autovía A-8 con las carreteras CA 142 y CA 405 se modifique. Acompaña el informe con un esquema de su propuesta y considera que supondría la mejora de las conexiones del enlace y evitaría el tráfico de la carretera regional CA-142, manteniendo el tramo norte para uso de los residentes en el Barrio de Morriones. Por último, indica que se deberá de tener en cuenta el proyecto de construcción de un tren ligero entre Santander y Sarón sobre terrenos ocupados anteriormente por el tren Santander- Mediterráneo.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa que la alternativa 1, contemplada en el proyecto de construcción de este tramo de autovía, fue informada favorablemente. Respecto a la alternativa 2 propuesta, informa que afectaría al arroyo de San Pedro y debe considerarse lo establecido en las normas del Plan Hidrológico Norte II. Las obras afectarían a la zona de dominio público hidráulico y a la zona de policía. Por ello necesitan autorización administrativa y, en todo caso, se debe de respetar la zona de servidumbre. El proyecto de construcción deberá considerar las normas del mencionado plan, en concreto las referidas a la onda de avenida, caudal máximo de avenida, periodos de retorno, dimensionamiento de las infraestructuras de defensa, vías de comunicación y condiciones que deben de cumplir las obras a construir en dominio público hidráulico. También se tendrán en cuenta las afecciones al acuífero n.º 12, denominado Puerto del Escudo, y al sistema de explotación n.º 3, Pas-Miera. El proyecto de construcción deberá considerar los estudios de las cuencas vertientes en donde se produzcan drenajes longitudinales y transversales, y su influencia en los ríos Suscuaja, Pisueña y Pas. Todas las obras de evacuación de drenajes transversales se calcularán para una avenida de periodo de retorno de 500 años, y llevarán en su cimentación escollera o similar. Como medidas para el mantenimiento de la calidad de las aguas se instalarán elementos de

depuración previos al vertido. Por último, advierte que para el abastecimiento de agua se necesita autorización administrativa.

Para excluir el proyecto del procedimiento reglado de evaluación ambiental considera que se deben de incluir medidas correctoras, entre las que estarían: evitar, tanto la rectificación o canalización de cauces, como la concentración de drenajes de varios cursos de agua en una sola estructura; evitar el arrastre de tierras al dominio público hidráulico; e instalar dispositivos para el tratamiento de las aguas residuales y de las escorrentías.

La Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA) alega que se han venido realizando modificaciones del proyecto de la A-8 y que no deben de evaluarse separadamente estas modificaciones. En el estudio informativo aprobado, el enlace de Sarón estaba situado varios centenares de metros al oeste de la denominada alternativa 1 y con esa ubicación, la Dirección General de Política Territorial, con fecha 28 de junio de 1993 (BOE 3-8-1993), resolvió su declaración de impacto ambiental. Finalmente, solicitan la paralización de las obras en la autovía A-8 entre Solares y Torrelavega, que se redacte un nuevo estudio informativo y, para el caso del enlace de Sarón, que se estudie como alternativa la ubicación aprobada en el estudio informativo.

La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento remite los escritos de la Asociación de Afectados por la Autovía Solares-Torrelavega y de Ecologistas en Acción de Cantabria, que manifiestan que el proyecto del enlace de Sarón parte de premisas inexactas, hay errores en la ubicación de elementos patrimoniales, y no se documenta con cartografía la existencia de dos plataformas de ferrocarril abandonadas. También se debería estudiar la afección a viviendas, el aumento del tráfico, así como las áreas para préstamos y vertidos. Por ello, concluyen que el proyecto deberá someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental por cuanto implica impactos significativos sobre el medio socio económico y patrimonial.

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.

Con fecha 19 de octubre de 2009, la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental notificó al promotor la necesidad de sometimiento a evaluación de impacto ambiental del proyecto, en la forma prevista en la sección 1ª del capítulo II de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental, en vista de las posibles afecciones derivadas de la construcción del ramal de nuevo trazado propuesto en la alternativa 2.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental. Con fecha 14 de noviembre de 2011, en la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, se recibió el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del Estudio de ubicación y tipología del enlace de Sarón de la Autovía del Cantábrico, A-8.

Mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de fecha 17 de mayo de 2011 y en el Boletín Oficial de Cantabria, de 24 de mayo de 2011, se inicia el trámite de información pública del proyecto.

Durante el periodo de información pública se recibieron un total de 24 alegaciones: 7 de ellas pertenecientes a organismos e instituciones oficiales, 4 de asociaciones y el resto a particulares.

A continuación se sintetiza el contenido de las respuestas:

La Dirección General de Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria, indica que los suelos considerados como de alta capacidad de uso deberán ser conservados y estiman que la elección de la alternativa 3 producirá menores impactos.

La Dirección General de Carreteras, Vías y Obras del Gobierno de Cantabria informa de que está en redacción el estudio informativo de la variante de Sarón, cuyas alternativas pueden verse afectadas por el trazado del enlace. Consideran la alternativa 2 como la mejor solución. Respecto a la alternativa 3 seleccionada, consideran que la glorieta

prevista es compatible y, por último, indican que se deberá tener en cuenta la reposición de los caminos de acceso a las fincas.

La Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria indica que no se afectarán terrenos de Dominio Público Forestal, ni espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ni hábitats de interés comunitario de carácter prioritario incluidos en el anexo I de la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, informa de que, con la realización de la prospección arqueológica y del seguimiento arqueológico propuestos por el promotor, no se prevén impactos significativos sobre el patrimonio cultural y señala que los trabajos de arqueología deben ser realizados por personal titulado debidamente autorizado, de acuerdo con la Ley 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria y el Decreto 36/2001, de desarrollo parcial de dicha ley.

La Confederación Hidrográfica del Cantábrico informa de que las obras se desarrollan en zonas de dominio público hidráulico y policía del arroyo San Pedro. Por ello se deberán obtener las preceptivas concesiones y autorizaciones. En otros aspectos consideran necesario el mantenimiento de la calidad de las aguas superficiales y subterráneas y las medidas de carácter ambiental a tener en cuenta como la instalación de dispositivos para evitar arrastre de tierras, el tratamiento de las aguas residuales, evitar canalizaciones, rectificaciones de cauces y concentración de drenajes.

Los ayuntamientos de Penagos y Santa María de Cayón no ponen inconvenientes en la realización del proyecto, incluso éste último considera que el proyecto favorece la movilidad, evita el derribo de las edificaciones y permite la conexión con la circunvalación de Sarón.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO/BirdLife) propone la apertura de un paso de fauna o corredor verde que permita el flujo entre ambas márgenes de la autovía. Para ello podría adecuarse la antigua vía del ferrocarril entre Astillero y Ontaneda. Proponen también que, en el caso de los anfibios, se diseñen charcas a ambos lados de la autovía que recojan los ejemplares que se desplazan entre ambos lados de la carretera.

Ecologistas en Acción alega que el proyecto de la autovía del Cantábrico, cuyo estudio de impacto ambiental data de 1989, ha sufrido numerosas modificaciones y que el estudio informativo que se somete a información pública parte de premisas inexactas. Compara las alternativas 1 y 2, y considera que se deben definir las áreas de préstamos y vertidos. Refiere las medidas preventivas, correctoras y complementarias, estas últimas con objeto de mejorar las condiciones ambientales en el entorno de la actuación. Las actuaciones de restauración y mejora deben de consensuarse con el órgano ambiental autonómico y debe incluir la eliminación selectiva de especies alóctonas. Por último, dicen que se realice un nuevo estudio para este tramo de la autovía y que recojan más alternativas que las dos propuestas.

La Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA) alega que se pretende modificar el contenido del estudio informativo del tramo de la A-8 entre Solares y Torrelavega, aprobado hace más de 17 años. Se están tramitando modificaciones de este tramo en la Consejería de Medio Ambiente de Cantabria. También alega que el tramo varía sustancialmente de lo aprobado en el estudio informativo y que el presente expediente trata de darle apariencia legal. Por ello, solicitan que se redacte un nuevo estudio informativo.

La Coordinadora de Afectados por la autovía Solares-Torrelavega considera equivocada la alternativa 3 planteada en el estudio informativo, que no ha sido sometida al trámite de consultas previas y que la solución propuesta es deficiente en cuanto a seguridad. Solicitan que se retrotraiga el expediente administrativo, dejando sin efecto lo actuado y procediendo a tramitar una evaluación de impacto ambiental del tramo Solares-Unquera.

Las alegaciones de particulares se refieren a parcelas y bienes afectados por el proyecto.

El promotor responde que en la redacción del proyecto constructivo se tendrán en cuenta las condiciones incluidas en los informes remitidos, tanto las que afectan al dominio público hidráulico como a las de carácter ambiental e hidrológico y las concernientes al patrimonio cultural. Asimismo, tendrá en cuenta que, tanto el enlace como la autovía, dispondrán de cerramiento y que se acondicionará la obra de drenaje para el paso de anfibios, reptiles y mamíferos de pequeño tamaño.

A las asociaciones responde que el proyecto sometido al trámite de información pública ha incorporado una tercera alternativa como resultado de las consultas efectuadas en el trámite realizado por el órgano ambiental. Considera que la tramitación actual se realiza de acuerdo con la Orden FOM 2873/2007 sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado. Por otro lado, contesta que durante las obras se han respetado las competencias atribuidas al Gobierno de Cantabria.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas. En el proyecto se plantean tres posibles alternativas para la ubicación del enlace de Sarón.

La alternativa 1 se descarta tanto por su afección al planeamiento, como por su funcionalidad. Esta ubicación obligaría al paso por el núcleo urbano de Sarón lo que provocaría problemas de congestión en los ramales de acceso desde la autovía.

La alternativa 2 requiere una mayor ocupación de suelo, debido a la construcción de un ramal de conexión del enlace principal con la CA-142, en su intersección con la CA-405. Dicho ramal afecta al arroyo de San Pedro que es cruzado en dos ocasiones, a suelos de alta capacidad agrícola, y a la antigua plataforma común del ferrocarril Santander-Mediterráneo y Astillero-Santander. Por estos motivos se descarta esta alternativa.

Finalmente, resulta seleccionada la alternativa 3, que presenta un nivel de servicio bueno a lo largo de toda su vida útil, supone una mejora funcional y ambiental dado que evita la afección directa sobre el núcleo urbano de Sarón, y al mismo tiempo, supone una menor ocupación de suelos y un solo cruce del arroyo San Pedro y de la antigua plataforma del ferrocarril.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Medidas preventivas y correctoras:

4.2.1 Edafología y geomorfología. La alternativa seleccionada afecta a suelos de capacidad agrícola de tipo B: alta capacidad de uso y en menor medida de tipo A: muy alta capacidad de uso. El estudio de impacto ambiental considera este impacto como compatible.

Del balance de tierras realizado en el estudio, se deduce que el volumen de material necesario (164.000 m³) es superior al material excavado (33.722 m³), procedente de los desmontes, de los cuales únicamente 4.344,7 m³ se podrán reutilizar y su destino será el terraplén. La diferencia de 29.377,6 m³, se debe transportar a vertedero. Finalmente, se deberán aportar aproximadamente 160.000 m³ de material procedente de préstamos o canteras debidamente legalizados.

Los vertederos seleccionados como 1 y 2 se corresponden a zonas de pradería con suelos considerados de alta capacidad agrológica y para los que se propone la retirada de la capa tierra vegetal para su posterior utilización.

Para evitar la contaminación del suelo y del agua durante la ejecución del proyecto se dispondrá de un sistema que garantice la adecuada gestión de los residuos tanto sólidos como líquidos.

4.2.2 Hidrología. Para la protección de los cauces se establecerán barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, puntos de limpieza de cubas y sistemas de depuración de las aguas. No obstante, la afección sobre la hidrogeología será nula debido al carácter impermeable de los suelos en el ámbito de estudio.

4.2.3 Vegetación, espacios naturales y paisaje. La zona de ubicación del enlace se encuentra sobre praderías existentes y algunas manchas de vegetación natural. Lo más destacable es el humedal denominado Paraje de la Llama.

Para minimizar las afecciones, el promotor, antes del comienzo del desbroce, realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, de manera que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada. La realización de talas y desbroces se llevará a cabo durante el periodo de reposo vegetativo y también se efectuará el marcado de árboles y vegetación situados en las proximidades que no sea necesario eliminar.

A la terminación de las obras, mediante un plan de restauración, se procederá a la recuperación ambiental e integración paisajística de los terrenos afectados y la restauración de las riberas del arroyo San Pedro. Para ello se utilizarán especies autóctonas y se llevará a cabo un plan de conservación y mantenimiento.

4.2.4 Fauna. No se ha identificado la presencia de comunidades faunísticas de alto valor ecológico dado que la mayor parte de los terrenos afectados pertenecen a tierras de labor y praderías. Sin embargo, en algunas zonas exteriores de bosque mixto y matorral se pueden encontrar algunas especies de vertebrados como garduña, marta, comadreja o zorro, así como micromamíferos (ratones de campo, musarañas) y rapaces (gavilán, ratonero).

La ejecución de la nueva infraestructura podría afectar a la fauna, fundamentalmente por la eliminación de ecosistemas, fragmentación de los hábitats, efecto barrera, y destrucción directa de la fauna. El estudio de impacto ambiental considera que el impacto ocasionado será compatible.

Como medidas a adoptar el promotor propone realizar la roza fuera de las épocas de cría y nidificación y acondicionar las obras de drenaje como pasos de fauna.

4.2.5 Calidad atmosférica y ruidos. Dado el carácter rural de la zona de estudio, las emisiones procedentes del tráfico tienen una especial importancia en la calidad del aire, que es, en general, muy buena. El estudio estima que no se alcanzarán los valores límite establecidos en el Real Decreto 1073/2002. Los valores de las partículas en suspensión (PM10) marcan los peores índices de calidad, si bien, estos se mantienen dentro de los parámetros legales.

Para la evaluación del ruido se ha realizado un estudio acústico y se ha acompañado de cartografía de la situación fónica. Frente al incremento del ruido en la fase de construcción, se propone evitar trabajos nocturnos y emplear silenciadores en la maquinaria.

Para la alternativa seleccionada se ha previsto la disposición de pantallas acústicas en tres puntos localizados en los tramos de los pp.kk. 0+000-0+025, 0+770-0+890 y 2+450-2+615, dado que se superan los niveles establecidos por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

4.2.6 Patrimonio cultural. El promotor contempla que durante la fase de redacción del proyecto definitivo se realizará una prospección arqueológica de la alternativa que resulte seleccionada. Está previsto llevar a cabo el jalonamiento de los elementos próximos al trazado y excluir los yacimientos arqueológicos como zonas para la ubicación de maquinaria o zonas de extracción de tierras.

Lo más destacable es la presencia de las antiguas líneas ferroviarias Santander-Mediterráneo y Astillero-Ontaneda que son atravesadas por la alternativa seleccionada.

4.3 Seguimiento ambiental de las medidas propuestas. El estudio de impacto ambiental incorpora un plan de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, y para verificar la eficacia de las medidas preventivas y correctoras.

Previo al inicio de las obras, se comprobará que se han obtenido los permisos y autorizaciones ante los organismos de la administración y de los particulares. Además, se entregará a la dirección de obra un manual de buenas prácticas ambientales que incluirá las medidas tomadas para evitar impactos derivados de la gestión de las obras.

Durante la ejecución de las obras se delimitarán los perímetros de actividad para minimizar la ocupación de suelo, se verificará que las zonas auxiliares se localizan fuera

de las zonas excluidas, se controlará la localización de los vertederos y se dispondrá de autorización por el organismo correspondiente. El resto del plan de vigilancia ambiental tiene como objetivos el control analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, la vigilancia de vertidos y fugas en el parque de maquinaria, el control del tratamiento y gestión de residuos, el seguimiento de las plantaciones y siembras, la eficacia de los pasos de fauna, revisión del cerramiento y dispositivos de escape, seguimiento de los niveles sonoros durante la fase de prueba y explotación y el seguimiento de las medidas de protección del patrimonio histórico-arqueológico.

La puesta en práctica del programa de vigilancia ambiental dará lugar a varios informes: Antes del inicio se realizará un escrito del director ambiental de las obras, certificando la adecuación del proyecto a la DIA. En el informe inicial se recogerán todos aquellos estudios, muestreos y análisis efectuados de forma previa. En los informes periódicos ordinarios trimestrales se reflejara el desarrollo de las actuaciones y las incidencias significativas que se produzcan. Los informes extraordinarios se emitirán cuando se produzcan incidencias de carácter extraordinario con repercusión medioambiental. El informe final recogerá las incidencias surgidas y los resultados de las medidas aplicadas, también se detallará el programa de vigilancia ambiental para la fase de explotación. El informe final se emitirá tras la puesta en servicio de la infraestructura y tras expirar el periodo de garantía. Durante un periodo de 2 años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras, se redactarán informes anuales, en los que se reflejen como mínimo aspectos relativos a los niveles sonoros y al progreso de las áreas de recuperación.

5. Condiciones al proyecto.

Con el fin de completar las medidas preventivas y correctoras establecidas por el promotor, y garantizar la conservación de los elementos del medio, se considerará lo siguiente:

En la redacción del proyecto de construcción se tendrá en cuenta:

El grado de afección acústica y las medidas correspondientes a adoptar en caso de superarse los niveles permitidos; características de las pantallas a emplear y la posibilidad de utilizar pavimentos absorbentes acústicos. Para determinar los niveles de ruido se tendrán en cuenta los impactos acumulados con las infraestructuras presentes en el ámbito del proyecto.

El diseño de los pasos de fauna en el Proyecto Constructivo se realizará de acuerdo con las Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales del Ministerio de Medio Ambiente (2006).

El resultado de la prospección arqueológica, se realizará en todas las superficies que van a verse afectadas por el proyecto incluyendo vertederos, instalaciones auxiliares y demás zonas. Para la realización de esta actividad se obtendrá la autorización de la administración cultural competente que se deberá pronunciar en sentido favorable sobre el proyecto.

Se incluirá un análisis de detalle y caracterización de las antiguas líneas ferroviarias Santander-Mediterráneo y Astillero-Ontaneda que son atravesadas por la alternativa seleccionada, de tal manera que permita la futura puesta en valor de estas infraestructuras.

Con carácter previo al inicio de las obras se realizarán los siguientes trabajos:

Se presentará un plan de restauración detallado al órgano competente de la Comunidad Autónoma. Prevalecerá el criterio de procurar la mejora ambiental y la integración con los espacios colindantes, como en el caso del humedal de la Llama.

Se harán recorridos sistemáticos por personal especializado para detectar lugares de interés para la fauna (madrigueras, nidos, dormideros, posaderos, etc.) informando al organismo ambiental competente, en caso de hallarse alguno.

Se adaptará el calendario de obras de forma que afecte lo menos posible a los periodos de máxima sensibilidad de las especies presentes en la zona y previo informe favorable del órgano autonómico competente.

Se comprobará la vegetación existente y, en caso de detectarse algún ejemplar incluido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la

Biodiversidad, se comunicará al respectivo organismo ambiental competente del Gobierno de Cantabria, y se seguirán las medidas que éste estime oportunas.

Conforme a los objetivos del Plan Sectorial de Residuos de Construcción y Demolición de Cantabria para el periodo 2010-2014, aprobado por el Gobierno de Cantabria mediante el Decreto 15/2010, de 4 de marzo, se priorizará la utilización de residuos inertes en obras de restauración, acondicionamiento o relleno. Para ello, el contratista se registrará en la bolsa de subproductos de la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Cantabria. En caso de que sea necesario el depósito en vertedero se utilizará preferentemente el depósito V1, cuyo diseño y plan de restauración deberá contar con la aprobación del órgano competente de la Comunidad Autónoma.

A la finalización de las obras se llevarán a cabo las siguientes actuaciones: restauración paisajística de todos los espacios afectados por las obras incluyendo zonas auxiliares, vertederos y cualquier otra zona que se haya visto afectada.

Adicionalmente el plan de vigilancia ambiental tendrá en cuenta lo siguiente:

Las Prescripciones Técnicas para el seguimiento y la evaluación de la efectividad de las medidas correctoras del efecto barrera en las infraestructuras de transporte del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino (2008).

Inclusión de un apartado referente al control de la aparición de especies alóctonas invasoras.

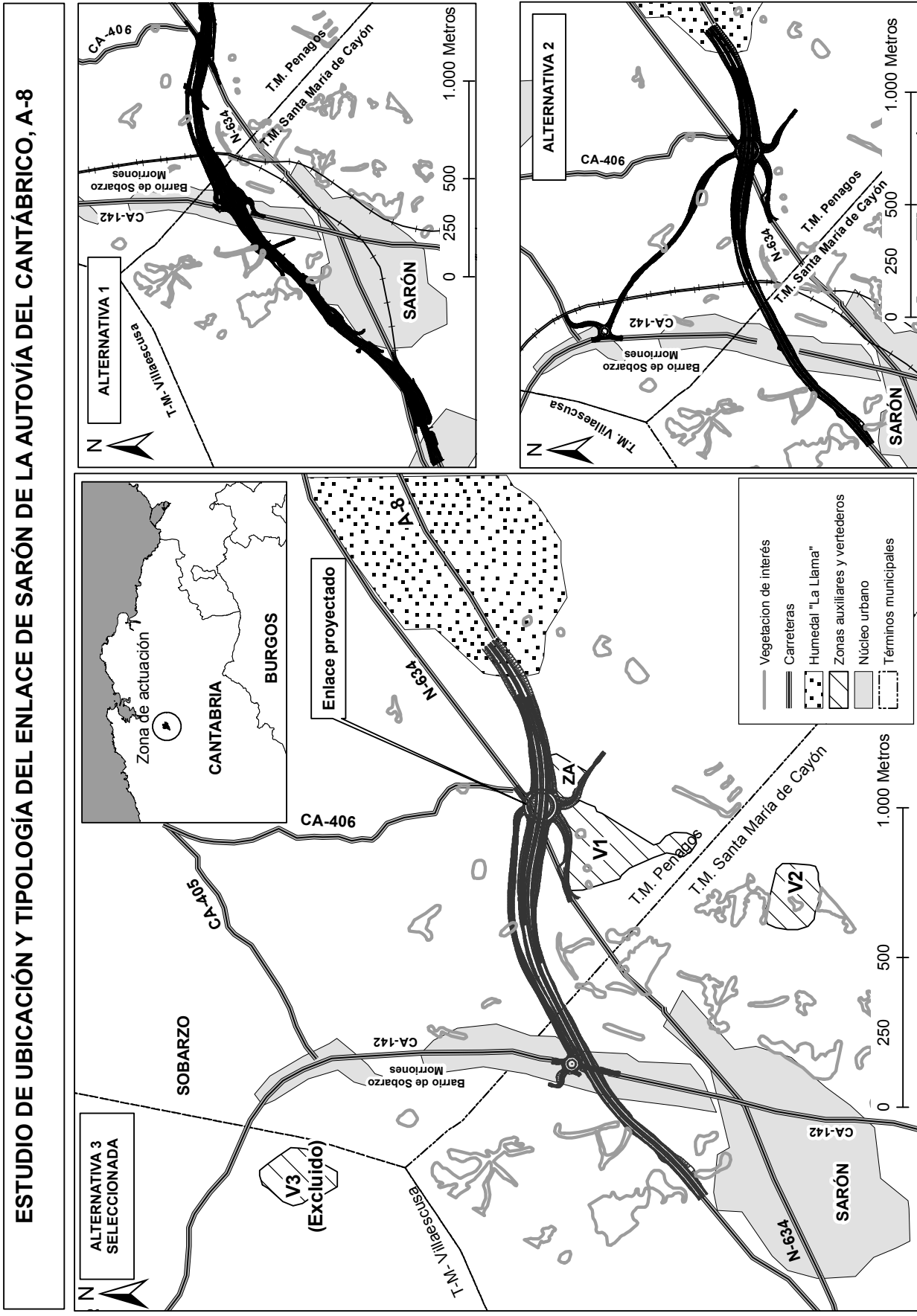
Los informes del plan de vigilancia ambiental quedarán a disposición del órgano ambiental, que podrá requerirlos cuando lo considere oportuno.

El promotor deberá incluir en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado que se instalen sobre el terreno, la referencia del Boletín Oficial del Estado en el que se ha publicado esta declaración de impacto ambiental.

En consecuencia, el Secretario de Estado de Medio Ambiente, a la vista de la propuesta de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Estudio de ubicación y tipología del enlace de Sarón de la Autovía del Cantábrico, A-8, concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 3 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 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, 27 de julio de 2012.–El Secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas.



cve: BOE-A-2012-11003