Contra dicho acuerdo podrá interponerse, potestativamente, recurso de reposición ante la Junta de Gobierno Local en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la publicación del acuerdo.

Igualmente, podrá interponerse directamente recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, en el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación del acuerdo.

Si se interpone recurso de reposición, podrá, igualmente, interponerse el recurso contencioso-administrativo ante el órgano jurisdiccional en el plazo que se indica en el párrafo anterior contra la resolución expresa del mismo, o en el de seis meses contra su desestimación presunta, que se producirá si no es notificada resolución expresa en el plazo de un mes, contado a partir del día en que el recurso de reposición tenga entrada en el Registro General de este Ayuntamiento. Podrá, no obstante, formularse cualquier reclamación que entienda convenir a su derecho.

Santander, 20 de febrero de 2007.–El alcalde, Gonzalo Piñeiro García-Lago.

07/3228

AYUNTAMIENTO DE VILLAESCUSA

Información pública de expediente para construcción de vivienda unifamiliar vinculada a explotación ganadera, en suelo rústico, en Obregón.

Por don Agustín Peña Fernández, se tramita expediente en solicitud de autorización de construcción de una vivienda unifamiliar vinculada a una explotación ganadera en las parcelas 145 y 146 del polígono número 7 del catastro de rústica, en el pueblo de Obregón .

Las parcelas donde se emplaza la construcción están calificadas como suelo rústico de protección ordinaria.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 116.1.b) de la Ley 2/2001, de 25 de junio, de Ordenación Territorial y Régimen Urbanístico del Suelo de Cantabria, el citado expediente se somete a información pública, por plazo de un mes, contado a partir del día siguiente a la publicación de este anuncio en el "Boletín Oficial de Cantabria" a efectos de examen y reclamaciones.

Villaescusa, 14 de febrero de 2007.–El alcalde, Eduardo Echevarría Lavín.

07/2520

AYUNTAMIENTO DE VILLAESCUSA

Resolución aprobando la Delimitación de Unidad de Actuación de nueva creación, en Liaño.

Por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de fecha 9 de febrero de 2007, se ha aprobado definitivamente la delimitación de una Unidad de Actuación de nueva creación en el barrio de Santa Ana del pueblo de Liaño de Villaescusa, tramitado a instancia de INMUEBLES JOMICA, S.L.

Lo que se hace público, a los efectos de lo señalado en el artículo 38.d) del Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística.

Villaescusa, 16 de febrero de 2007.–El alcalde, Eduardo Echevarria Lavin.

07/2896

7.2 MEDIO AMBIENTE Y ENERGÍA

CONSEJERÍA DE INDUSTRIA, TRABAJO Y DESARROLLO TECONOLÓGICO

Dirección General de Industria

Resolución por la que se admite definitivamente la solicitud del Permiso de Investigación Elena, número 16.637.

La Dirección General de Industria-Consejería de Industria, Trabajo y Desarrollo Tecnológico-del Gobierno de Cantabria, hace saber que se ha admitido definitivamente -salvo mejor derecho y sin perjuicio de tercero-la solicitud del registro minero que a continuación se cita:

Clase: Permiso de Investigación.
Número: 16.637.
Nombre: «ELENA».
Recurso: Recursos de la Sección «C».
Superficie: 3 cuadrículas mineras.
Términos: Puente Viesgo, Santiurde de Toranzo y Castañeda.
Peticionario: Fernández Rosillo y Cía, S.L.
Designación de la superficie solicitada:

LATITUD-N	COORDENADAS GEOGRAFICAS	
	LONGITUD-O	LATITUD-N
1	3º 57' 20"	43º 17' 40"
2	3º 57' 20"	43º 18' 00"
3	3º 56' 40"	43º 18' 00"
4	3º 56' 40"	43º 17' 20"
5	3º 57' 00"	43º 17' 20"
6	3º 57' 00"	43º 17' 40"

Lo que se hace público en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 70 del vigente Reglamento General para el Régimen de la Minería, aprobado por Real Decreto 2.857/1978, de 25 de agosto (BOE números 295 y 296, de 11 y 12 de diciembre de 1978), procediéndose a la apertura de un período de información pública de veinte días, contados a partir del siguiente a su publicación, durante los que se podrá examinar el expediente en el Servicio de Ordenación de esta dirección general (Paseo Pereda, 31-1º-Santander), de 9,00 a 14,00 horas, y presentar cuantas alegaciones se estimen oportunas.

Santander, 20 de febrero de 2007.–El director general, Pedro Obregón Cagigas.

07/2948

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Declaración de Impacto Ambiental

Proyecto: Proyecto de trazado. Nuevo tramo de carretera. Carretera CA-135. Cabezón de la Sal a Comillas, P.K. 10,200 al P.K. 12.100. Tramo: Variante Este de Comillas.

Promotor: Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

Ubicación: Comillas.

De conformidad con el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, esta Dirección General de Medio Ambiente, visto el informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, formula la siguiente Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Proyecto de trazado. Nuevo tramo de carretera. Carretera CA-135, Cabezón de la Sal a Comillas, PK 10,200 al PK 12.100 Tramo: Variante Este de Comillas», situado en la localidad de Comillas, y promovido por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, así como el Real Decreto Ley 9/2000, de 6 de octubre y la Ley 6/2001, de 8 de mayo, ambos de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, establece la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la Resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en su anexo I, o en su anexo II, de así ser pertinente.

ANTECEDENTES

Con fecha de 13 de mayo de 2005, se registra en la Consejería de Medio Ambiente escrito de Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, mediante el que comunica la intención de realizar el proyecto denominado «Proyecto de trazado. Nuevo tramo de carretera. Carretera CA-135, Cabezón de la Sal a Comillas, PK 10,200 al PK 12.100 Tramo: Variante Este de Comillas» y adjunta Memoria-Resumen del mismo (Anexo I), por lo que de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, se procedió al Acuerdo de Inicio del procedimiento ambiental con fecha de 27 de mayo de 2005.

Continuando la tramitación administrativa conforme a lo establecido en el Real Decreto 1131/1988, y con la finalidad de recabar cualquier indicación que se estime beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente, así como cualquier propuesta que se considere conveniente respecto a los contenidos específicos a incluir en el Estudio de Impacto Ambiental, se solicitaron los oportunos informes preceptivos a la Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte, la Demarcación de Costas de Cantabria, Gabinete de Estudios, Proyectos y Asesoramiento, Confederación Hidrográfica del Norte, Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo y a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza con fecha de 8 de junio de 2005, (Anexo II) dándose oportuno traslado al promotor de las respuestas obtenidas en fecha 27 de julio, 29 de agosto y 17 de noviembre de 2005 respectivamente.

Con fecha de 8 de marzo de 2006, tiene entrada escrito del promotor mediante el que se adjunta Estudio de Impacto Ambiental (Anexo III) del proyecto solicitado.

En fecha 4 de julio de 2006 se solicita a la Consejería de Obras Públicas copia de los resultados de la información pública del Proyecto y Estudio de Impacto Ambiental de la obra de referencia, a efectos de continuar con la oportuna tramitación del expediente.

En fecha 29 de diciembre de 2006, la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras remitió informe de las alegaciones presentadas durante la fase de información pública. Un resumen sobre las mismas están recogidas en el Anexo IV.

A los solos efectos ambientales, se formula la siguiente declaración de Impacto Ambiental aprobatoria con condiciones, de acuerdo a lo contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental presentado por el promotor del proyecto, con las medidas que en el mismo se recogen y que se resumen en el Anexo III, y las medidas complementarias establecidas en la presente Declaración de Impacto Ambiental:

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Aparte de las medidas correctoras propuestas por el promotor en el Estudio de Impacto Ambiental, se considera necesario su ampliación mediante un condicionado ambiental que incluya algunas medidas específicas para minimizar los impactos que la ejecución de las obras pudiesen provocar sobre los elementos del medio físico, biológico, perceptual y social.

Por tanto, serán de obligado cumplimiento todas las medidas correctoras y los condicionados ambientales propuestos que se imponen a este Estudio de Impacto Ambiental.

Se incluyen a continuación, a modo de condicionado ambiental, una serie de medidas específicas encaminadas a reducir considerablemente las afecciones sobre el medio:

- Limitar, en la medida de lo posible, el tránsito de vehículos de carga y maquinaria pesada por el núcleo de Comillas con la finalidad de minimizar las molestias sobre la población.

- Las formas naturales del terreno deben de respetarse en lo posible, sobre todo en la vaguada donde está proyectada la construcción de la carretera. En las zonas donde no pueda respetarse la topografía del terreno, se propone la suavización de las aristas en los bordes de los taludes y posterior restauración.

- Se deberá, en todo caso, garantizar la calidad de las aguas según lo dispuesto por la Confederación Hidrográfica del Norte, tanto en las aguas superficiales como en las aguas subterráneas. Por tanto, todas las riberas de los cursos de agua afectados deben ser respetadas al máximo por ser áreas de especial valor ecológico y ambiental y además de gran fragilidad.

- Se deberán tramitar los expedientes que habiliten la ocupación de dominio público marítimo terrestre y su servidumbre de protección.

- Se respetará, en la medida de lo posible, la vegetación autóctona existente en las inmediaciones de la traza y bordes de los caminos planteados para el trazado de la carretera a fin de conservar la mayor naturalidad posible del entorno de la obra. Adicionalmente, se llevará a cabo el Plan de restauración propuesto en el Estudio de Impacto Ambiental para las zonas afectadas.

- Se deberá restaurar con especies autóctonas naturalizadas del entorno del proyecto. Estas especies se corresponden con el elenco de las saucedas y alisedas ribereñas, así como el bosque de frondosas de carácter eútrofo propio del entorno afectado por el proyecto.

- Se realizará un exhaustivo control, tanto durante la fase de obra como en la fase de explotación, de la aparición de especies alóctonas invasoras (Cortaderia selloana, Reynoutria japonica, Baccharis halimifolia, etc). Deberán ser extraídas en su totalidad y gestionadas de forma correcta.

- Durante la fase de movimiento de tierras, se realizará el seguimiento arqueológico integral por parte de un arqueólogo debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de acuerdo con la Ley de Cantabria 11/1998 de Patrimonio Cultural de Cantabria.

- El emplazamiento final del depósito de inertes necesario se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las diferentes alternativas de emplazamiento.

- Asimismo, anualmente se remitirá un Informe de Incidencias Medioambientales a la Dirección General de Medio Ambiente que contendrá el grado de implantación de las medidas correctoras propuestas, así como el grado de cumplimiento de la legislación medioambiental aplicable al proyecto.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberán ser comunicados a la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, que establecerá si procede la aplicación de nuevas medidas correctoras.

El incumplimiento o trasgresión de las condiciones ambientales impuestas para la ejecución del proyecto mediante la presente Declaración Ambiental, derivará, según lo expuesto por el Artículo 35 del Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, en la suspensión de su ejecución a requerimiento del órgano administrativo de Medio Ambiente competente, sin perjuicio de la responsabilidad a que hubiera lugar.

Lo anterior se entiende sin perjuicio de la obtención de las preceptivas autorizaciones o informes por parte de otras Administraciones u Organismos.

Santander, 25 de enero de 2007.–El director general de Medio Ambiente, Alfredo Izaguirre Aranceta.

ANEXO I

SÍNTESIS DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

Este proyecto se plantea como la construcción de un tramo de variante de la CA-135 (Cabezón de las Sal-Comillas), denominado Variante Este de Comillas con una longitud total de actuación correspondiente de 1600 metros. y una sección de 9.0 metros, comprendidos en 2 carriles de 3,25 m, y en ambos lados arcenes de 0,75 m y bermas de 0,50 m.

El trazado de proyecto se corresponde a la Alternativa 4.

El proyecto contempla las siguientes estructuras:- Dos (2) glorietas para las conexiones de inicio (CA-135) y final (CA-131) de la variante con forma circular y oblonga respectivamente.- Una (1) bóveda nueva de hormigón armado «in situ» (P.K. 1+520) con una luz de 15 m, y la ampliación en 3,5 m de la ya existente en el Portillo con su correspondiente luz de 12 m.- Dos (2) puentes cuya longitud será de 55 m (P.K. 0+763) y 90 m (P.K. 1+120) respectivamente, el primero para paso sobre el arroyo Gandarias y el segundo para salvar una vaguada situada al Este de dicho arroyo. La tipología será de puente mixto continuo con 2 vanos, 3 vanos para el puente de la vaguada, y una anchura de plataforma de 12 m (9 m de calzada y dos aceras de 1,50 m).

Asimismo se incluyen las siguientes actuaciones complementarias:

Obras de Explanación	Iluminación
Drenaje	Vertedero
Muros	Cerramiento del tramo
Señalización y Balizamiento	Restauración paisajística

Obras de Explanación.

Los desmontes proyectados alcanzan en ocasiones los 30 m de altura, siendo en su mayor parte excavaciones en trinchera. Las excavaciones se realizarán preferentemente por medios mecánicos, aunque no se descarta recurrir a voladuras. Más por motivos paisajísticos que geotécnicos, los taludes de desmonte se limitan al 1,5(H):1(V), realizándose además bermas intermedias horizontales de 3 m de anchura cada 10 m de talud (5,55 m de altura) para favorecer la restitución medioambiental.

Los terraplenes a construir son de considerable entidad, hallándose los mayores en los 300 metros iniciales del tramo, donde alcanzan alturas de hasta 12 m. En el resto del tramo, las estructuras proyectadas reducen la necesidad de terraplenes.

En su ejecución se contemplan los cajeos y escalonados precisos para asiento y conexión de los mismos. En zonas puntuales, se prevé la sustitución del terreno natural por material granular (escollera o pedraplén), al objeto de mejorar la capacidad portante del terreno en cimentaciones y asiento de terraplenes.

Drenaje .

El drenaje transversal se proyectan caños de hormigón armado prefabricados de 1.000 a 1.800 mm de diámetro, en algunos casos acondicionados interiormente a fin de habilitarlos como pasos de microfauna.

En cuanto al drenaje longitudinal se disponen junto a los arcenes cunetas revestidas de hormigón en V de 125 cm de anchura en el tronco de la carretera, de 100 cm en ramales y de 75 cm en caminos y accesos.

Bajo las cunetas de pie de desmonte se dispondrá una zanja drenante.

En los márgenes de terraplén, se dispone bordillo en el borde del arcén, para recoger las aguas de escorrentía de la calzada y conducirlas a los cauces naturales o a bajantes dispuestas en el terraplén, cada 40 m de distancia como máximo.

También se prevé la construcción de cunetas de tierra en cabeza de desmonte, que desaguarán en los cauces naturales o en las obras de drenaje a construir, directamente o a través de bajantes. Estas cunetas de cabeza de desmonte se disponen asimismo en las banquetas intermedias de los desmontes.

Se dispone asimismo cuneta de tierra en pie de terraplén en los casos en que la escorrentía se dirige hacia el mismo.

Todo el drenaje se consigue por gravedad y hasta puntos más bajos de las proximidades.

Muros.

Se disponen muros de contención de escollera entre los P.K. 0+550 y 0+730, a fin de limitar la superficie ocupada y no afectar a la urbanización que se está construyendo en la ladera Oeste del arroyo Gandarias.

En la parte final del tramo (a partir del P.K. 1+400) se disponen, como muro de sostenimiento en la margen de terraplén, muros del tipo "muro verde" o ecológico, a fin de reducir la superficie ocupada para no afectar al cauce del río Gandarias. También en este tramo final se disponen, en la margen de desmonte, muros de hormigón en masa con revestimiento de piedra natural, para evitar afecciones al camino existente y a los yacimientos arqueológicos de la zona.

Los muros de acompañamiento de la estructura de paso sobre el arroyo Gandarilla serán del tipo muro de tierra reforzada.

Señalización y balizamiento.

En la señalización horizontal se contempla el pintado de línea central y laterales reflexivas a lo largo del tramo de actuación, al objeto de delimitar las diferentes zonas de calzada, además de los cebreados y señales indicativas precisas. Se contempla el pintado provisional de toda la señalización con pintura alcídica una vez terminadas las obras, y un pintado definitivo con material plástico de aplicación en caliente antes de la terminación del plazo de garantía.

La señalización vertical consiste en la colocación de señales de prescripción, indicativas y orientativas dentro de cada tramo de actuación.

Los hitos kilométricos serán de sillería con placas de aluminio, según el modelo normalizado del Gobierno de Cantabria.

La instalación de barrera de seguridad metálica tipo bionda sobre soportes cerrados tubulares y pintadas en color verde tanto por su cara exterior como los soportes.

Iluminación.

La iluminación proyectada se limita únicamente a las glorietas de inicio y final del tramo.

En la isleta central de la glorieta de inicio del tramo se coloca una torre de alumbrado de 20 m de altura provista de 6 proyectores con lámparas VSAP de 400 W, y columnas de 12 m de alto provistas de luminaria con lámpara VSAP de 250 W en los ramales de acceso.

La glorieta de final del tramo se ilumina mediante columnas de 12 m de alto provistas de luminarias con lámpara VSAP de 250 W en su contorno y en los ramales de acceso.

Vertedero.

Del cálculo del movimiento de tierras y las características de los materiales a excavar, se deduce que la compensación de los materiales es tal que, aún aprovechando al máximo los materiales excavados quedará un exceso de excavación (16.391 m^3), del que se deberá disponer adecuadamente. A estos efectos se propone depositar los materiales sobrantes en las zonas deprimidas adyacentes al terraplén que se proyecta en los primeros 400 m del tramo en un terreno actualmente ocupado por praderas con una superficie de 9.954 m^3.

Cerramiento del tramo.

Se contempla en el proyecto el cerramiento del tramo en variante, en ambas márgenes, con un cierre metálico de malla anudada al borde de la zona de dominio público. Este cerramiento se dispondrá de manera que deje el paso bajo los puentes y a través de todas las obras de fábrica de paso y de drenaje (incluyendo los tubos), para permitir el paso de la fauna reduciendo el efecto de barrera. Además, a intervalos regulares, se colocarán dispositivos de escape unidireccionales que permitan la salida de los que queden accidentalmente atrapados tras el cerramiento.

Restauración paisajística mediante hidrosiembras y plantaciones.

Se procederá a recubrir con una capa de tierra vegetal de al menos 20 cm la superficie de todos los taludes de terraplén y los de desmonte con talud 2(H):1(V) o más tendido.

Se hidrosembrarán todos los taludes de desmonte con especies arbustivas y los de terraplén con especies herbáceas. Se emplearán en ello técnicas de bioingeniería, para reducir el riesgo de erosión.

Se plantarán ejemplares de especies arbóreas y arbustivas autóctonas en las zonas de dominio público, y especialmente en pies de terraplén y bermas de desmonte. Las especies elegidas y su disposición geométrica serán tales que no contrasten con el entorno, procurando un aspecto de naturalidad e integración de estructuras y obras de fábrica con el paisaje.

ANEXO II

Relación de las consultas efectuadas y contenido más significativo de las respuestas recibidas

Relación de Administraciones e Instituciones consultadas:

- Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte.
- Gabinete de Estudios, Proyectos y Asesoramiento.
- Demarcación de Costas de Cantabria.
- Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza.
- Confederación Hidrográfica del Norte.
- Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Respuestas recibidas:

- Demarcación de Costas de Cantabria.

Las obras propuestas, cuando afecten a dominio público marítimo-terrestre deberán contar con la correspondiente autorización.

- Confederación Hidrográfica del Norte.

Las obras propuestas, cuando afecten a dominio público hidráulico deberán contar con la correspondiente autorización.

Se deberá garantizar el mantenimiento de la calidad de las aguas tanto superficiales como subterráneas.

- Gabinete de Estudios, Proyectos y Asesoramiento

Se hace referencia a una serie de aspectos a los que se debe prestar atención durante la fase de redacción del estudio de Impacto Ambiental.

- Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte.

Analiza algunos de los puntos más relevantes desde el punto de vista arqueológico, expresando la necesidad del seguimiento de las obras debe ser continuo y concienzudo a lo largo largo de todo el recorrido, y debe ser realizado por parte de un arqueólogo titulado y debidamente autorizado por el servicio de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria.

ANEXO III

Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental cumple con el contenido mínimo contemplado en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, de modificación del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de Junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

El Estudio se estructura de acuerdo con el siguiente índice, cubriendo satisfactoriamente cada uno de los apartados:

1.- Antecedentes.
2.- Descripción del Proyecto.
2.1.- Promotor del proyecto.
2.2.- Objetivos del proyecto.
2.3.- Situación geográfica.
2.4.- Descripción del proyecto.
3.- Inventario Ambiental.
3.1.- Figuras legales de protección.
3.2.- Medio físico.
3.3.- Identificación de las unidades ambientales.
3.4.- Procesos ecológicos.
3.5.- Estudio del paisaje.
4.- Identificación de impactos.
5.- Medidas Ambientales.
6.- Plan de Vigilancia Ambiental.

En relación al citado Estudio cabe señalar que, tras describir de manera sintética la descripción de las alternativas y solución adoptada del proyecto, se pasa a identificar y valorar las alteraciones previstas sobre los elementos del medio susceptibles de tener impacto como consecuencia de la ejecución y puesta en marcha de la actuación.

Una vez concluido dicho análisis se procede a proponer una serie de medias preventivas y compensatorias adecuadas para minimizar los posibles impactos negativos identificados.

MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS POR EL PROMOTOR

Medidas ambientales preventivas de carácter general.

- Nombramiento, por parte de la empresa adjudicataria de las obras, de un «Responsable Técnico de Medio Ambiente», que será el encargado de la ejecución de las medidas correctoras y de proporcionar al promotor la información y los medios necesarios para el correcto cumplimiento de todos los compromisos ambientales.
- Presencia de un Arqueólogo titulado y debidamente autorizado por el Servicio de Patrimonio Cultural de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria durante las labores de desbroce y retirada de tierra vegetal a lo largo de todo el trazado propuesto. Esta presencia se hará fija en los tajos efectuados entre los Pk 1+650 - Pk 1+700 durante la ejecución de las tareas mencionadas anteriormente más las labores de explanación y voladura.
- Elaboración de un Plan de Emergencias Ambientales, en el que se defina con detalle el protocolo de actuación ante cualquier imprevisto o accidente con repercusiones ambientales significativas. Este Plan será activado a juicio del Responsable Técnico de Medio Ambiente y contemplará al menos las siguientes situaciones:
- Afección al medio hídrico. Arroyo Gandarillas.
- Aparición de mortandades de fauna.
- Afección sobre el confort sonoro en el entorno de las Urbanizaciones de la ladera Oeste y las viviendas unifamiliares existentes al Sur del trazado.
- Riesgo sobre el Patrimonio Arqueológico.

Medidas ambientales durante la fase de diseño.

- Con el objeto de minimizar las afecciones sobre el arroyo Gandarilla, la ocupación de las vaguadas - y su correspondiente afección a la vegetación existente - y para favorecer la permeabilidad transversal de la fauna existente. se ha proyectado la construcción de dos puentes y una bóveda, así como la modificación de la ya existente en la actualidad.
- El diseño de las dos bóvedas tiene previsto un chapado caravista de losas de piedra natural que asemeje en estética al actual puente sobre el arroyo.
- Disposición de un muro verde o ecológico en los últimos 300 metros para evitar la afección a la ribera del arroyo.
- Diseño de taludes con bermas horizontales intermedias cada 10 metros para favorecer la restauración ambiental y ángulos de talud 1,5(H):1(V) para disminuir la ocupación de suelo.
- El margen exterior y las estructuras de soporte de las biondas propuestas estarán pintadas de color verde para facilitar su integración cromática con el entorno.

Medidas preventivas específicas.

Se recogen en este Apartado un conjunto de medidas y consideraciones que serán aplicadas, con carácter general, para la realización de todos los trabajos y unidades de obra. Su cumplimiento garantizará la ausencia o minimización de los impactos ecológicos y, consecuentemente, el desarrollo de una obra de excelencia ambiental.

Medidas para la protección del sistema hidrológico y de la calidad de las aguas.

Para preservar la calidad de las aguas evitando procesos de contaminación y pérdida de caudal se establecerán las siguientes actuaciones:

- Se garantizará la no afección al sistema hidrológico evitando vertidos (aceites, combustibles, asfaltos, restos de hormigonado, escombros,…) al terreno o a las aguas del entorno.
- No se realizará ningún vertido al Arroyo Gandarillas previéndose el uso de barreras impermeabilizantes o geotextiles en aquellos tajos próximos a sus márgenes. Esta actuación se realizara en especial durante los siguientes tajos:
- Construcción o ampliación de las bóvedas del Pk 1+700.
- A lo largo del trazado del muro verde proyectado (Pk 1+400 al Pk 1+700).
- Instalación de las pilas para el viaducto que cruza el arroyo Gandarilla (Pk 1+120-Pk 1+ 210).

En estos mismos puntos se protegerán los cauces para evitar obstrucciones. Para ello se colocarán elementos de seguridad para evitar las caídas de piedras y tierra fuera de la zona delimitada.

- Durante la construcción se propondrá la creación de balsas de decantación que eviten el aumento del grado de turbidez del arroyo mediante el tratamiento de las aguas de escorrentía provenientes del drenaje longitudinal de la carretera.
- Los parques de maquinaria incorporarán plataformas completamente estancas e impermeabilizadas - y con sistemas de recogida de residuos, específicamente de aceites usados - para las operaciones de repostaje, cambio de lubricantes y lavado.
- El diseño de los viaductos y obras de paso sobre el arroyo Gandarilla se realizará de forma que los estribos queden a una distancia de al menos 5 metros a cada lado del cauce.
- Las cunetas de pie de desmonte serán cunetas transitables de infiltración tipo ecológico (Atlantis® o similar) permitiendo con ello respetar la hidrología del terreno.

Medidas para la protección de la Atmósfera.

- Con el fin de minimizar los procesos de contaminación debidos a los gases generados por la maquinaria que lleve a cabo la obra, se estará a lo dispuesto en la Ley 38/1972, de 22 diciembre, de protección del ambiente atmosférico, así como en el Decreto 833/1975, de 6 de febrero, de desarrollo de la mencionada Ley y sus modificaciones parciales.
- De forma regular, y según lo establecido el Plan de Vigilancia Ambiental, se realizarán toma de muestras de emisiones de los distintos tipos de maquinarias para garantizar el estricto cumplimiento de los límites legalmente establecidos.
- Se realizará un control de las principales fuentes generadoras de polvo: Labores de excavación, transporte y carga de los materiales, voladuras,… para evitar molestias sobre las urbanizaciones, viviendas unifamiliares y las carreteras CA - 131 y CA -135. A tal fin se procederá a efectuar riegos periódicos en aquellos caminos de acceso a la obra, instalaciones auxiliares, parques de maquinaria y el vertedero propuesto para mantener las zonas permanentemente húmedas. La periodicidad de tales riegos se adaptara a las características de los materiales y a la climatología existente.
- El transporte de los materiales excedentarios o los provenientes de las canteras con susceptibilidad de emitir polvo se realizarán entoldados. Esta medida también se realizará en los acopios previstos con riesgo de erosión eólica o vientos dominantes.
- Las luminarias previstas en las rotondas serán de bajo consumo y reducida contaminación lumínica.

Medidas para la protección contra el ruido.

- Se deberán mantener en óptimas condiciones los sistemas de escape de palas, camiones y de toda la maquinaria empleada en la obra que esté dotada de motores de combustión, a fin de que los niveles de ruido no superen los máximos Leq dB(A) recomendados por la O.M.S. Como valores de referencia, sin detrimento de los niveles exigidos por las respectivas normativas municipales de Comillas y Ruiloba, ningún área habitada debe soportar más de 55 Leq.dB(A) de noche, 65 de día, ni un Lmax de 90 dB(A), medidos a 2 m de las fachadas y a cualquier altura.
- Para reducir el ruido emitido en las operaciones de carga, transporte, descarga y perforaciones, se procurará la utilización de compresores y perforadoras de bajo nivel sónico, la revisión y control periódico de los silenciadores de los motores, y la utilización de revestimientos elásticos en las cajas de volquetes.
- Con el objetivo de verificar el modelo básico de ruido aplicado en este Es.I.A el Programa de Vigilancia Ambiental establecerá una serie de mediciones, en especial, los tramos de la variante que circula próximas a las urbanizaciones existentes o en construcción. Estas mediciones se ampliarán en aquellos zonas clasificadas por el POL como Modelo territorial y que en un futuro pudieran ser edificables.

Medidas para la protección de los suelos y la vegetación.

- Antes del inicio del desbroce se realizará un jalonamiento, claramente visible, de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación del suelo y afección de la vegetación. Esta medida también se realizará respecto a las zonas auxiliares y los caminos de acceso para restringir la circulación peatonal o de la maquinaria. Este jalonamiento se revisará de forma continuada para comprobar el perfecto estado del mismo garantizando con ello su perfecta funcionalidad.
- Se procederá a recuperar la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior uso en los procesos de restauración.
- El acopio de suelos se realizaran en montones alargados con alturas no superiores a 1,5 metros con objeto de posibilitar su aireación y evitar su compactación. Caso de ser necesario se procederá al riego y abonado que garantice la conservación de sus características edáficas.
- Se minimizará la afección generada por la creación de caminos de acceso utilizando los ya existentes. Respecto a este hecho se indica la posible utilización del camino existentes en el margen derecho de arroyo Gandarilla si se adoptasen todas aquellas medidas de protección aplicables indicadas en este apartado así como el requerimiento de autorización a la Confederación Hidrográfica del Norte si se ejecutase cualquier acción que afectase a su cauce.
- Se tendrá como criterio extraordinario a juicio del técnico medio ambiental de obra el extraer aquellas ejemplares arbóreos con elevado interés de conservación para su aviveramiento y posterior replantación en el entorno.
- Durante la construcción de los puentes y bóvedas previstos se minimizará la afección a la vegetación y la ocupación del suelo debiéndose garantizar que en ningún caso se supere la anchura de la propias estructuras.
- Durante la ejecución de la obra se mantendrá el acceso desde la CA-131 al Caserio de Peñubia.
- Para evitar la erosión generada por las obras de drenajes se instalará un encachado ecológico de piedra natural o estructura de bioingeniería similar en las embocaduras de los mismos. A tal efecto se procederá a restaurar la vegetación del entorno para generar en un futuro una cobertera natural para el suelo y una integración paisajística y ambiental.

Medidas para la protección de la fauna.

- Se adecuará el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos.

- Con el fin de evitar el atropello y permitir la salida de vertebrados de mediano tamaño que se hayan visto atrapados dentro del recinto vallado propuesto como consecuencia del posible acceso desde el enlace con la rotonda de CA-135 se habilitarán dispositivos de escape en un único sentido y en ambos lados de la carretera. Dichos dispositivos deberán ser diseñados de tal forma que pueda ser aplicable también a anfibios, reptiles y pequeños vertebrados.

Medidas para la gestión de residuos.

- Los aceites residuales procedentes de las operaciones con los vehículos y la maquinaria, se almacenarán en recipientes estancos que se transportarán a centros de tratamiento autorizados.

- Se localizarán e identificarán los Puntos Limpios más cercanos, a los cuales se enviarán regularmente los materiales susceptibles de recogida.

- Se habilitaran instalaciones auxiliares para el tratamiento de las aguas procedentes del lavado de las canaletas o las cubas de hormigón.

- Asimismo, se estudiará la viabilidad de aprovechamiento del agua producto de la limpieza de cubas u otros lavados. Se considera que la adición de finos al agua, puede permitir su uso en el propio proceso de fabricación del hormigón, mientras que el resto de una cuba no vaciada completamente puede emplearse como árido para hormigón posterior.

- Con el fin de evitar la presencia de residuos en los viales de las carreteras CA -131 y CA -135 se dispondrán en ambas salidas de un área de limpieza para los vehículos de obra suficientemente diseñada para tal fin.

- Se garantizará la reutilización de todos aquellos materiales que sea viable y la separación en origen de los residuos sólidos, con el fin de facilitar su reciclaje. Para ello, se dispondrá de contenedores específicos para los distintos tipos de residuos. Se prestará especial atención a los residuos peligrosos, que deberán acopiarse bajo las debidas condiciones de seguridad ambiental y entregarse a un gestor autorizado.

Medidas para la protección del Patrimonio arqueológico.

- Si durante los diferentes trabajos de ejecución de las obras apareciesen restos u objetos de interés arqueológico o cultural, se paralizarán las obras y se procederá a dar inmediato aviso a la Dirección de Obra y a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de acuerdo con lo establecido en el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria para su valoración e indicación de las actuaciones procedentes.

- Dentro del Programa de Vigilancia Ambiental previsto, se incluirá un control arqueológico durante la fase de movimiento de tierras en especial a lo largo del intervalo Pk 1+650 - Pk 1+700 próximo al conjunto de cuevas y restos arqueológicos del entorno.

- Se evitará el uso de voladuras en las proximidades de las entradas de las cuevas así como a lo largo de su trazado subterráneo procediéndose a su sustitución por otros procedimientos de excavación con suficiencia técnica probada que eviten vibraciones que pudiesen afectar a la capacidad portante de sus paredes.

- Se deberá garantizar, en la medida de lo posible, todos los accesos a las entradas de las cuevas, en especial a Portillo I. Caso de no ser así se habilitarán zonas de acceso seguras a las mismas.

3.5.5.- Medidas de Restauración.

Se procederá a elaborar unas serie de propuestas de actuación de defensa contra la erosión y recuperación ambiental e integración paisajística en la totalidad de los elementos directamente asociados a la obra. Asimismo se contemplará la restauración de otros elementos asociados indirectamente caso de las áreas utilizada como vertedero, caminos de obra, zonas de acopios o parques de maquinaria e instalaciones auxiliares. Tales medidas serán:

- En relación a los muros de hormigón en masa con revestimiento de piedra natural instalados en la margen de desmonte al final del trazado para evitar la afección al patrimonio cultural y al acceso existente se procederá, sin perjuicio de la estabilidad del mismo, a rellenar su trasdós con tierra vegetal para favorecer la revegetación del mismo mediante plantación o estaquillado. Caso de no ser posible se estudiará de la posibilidad de ejecutar el intradós de forma que se permita la existencia de tierra vegetal entre los huecos de las piedras naturales para facilitar la implantación mediante estaquilla de vegetación autóctona de la zona.

- Todas las siembras y plantaciones propuestas se realizarán con especies propias de las zonas teniendo en cuenta las características físicas y de vegetación del entorno inmediato.

- Se procederá al reperfilado de todos los taludes de desmonte y terraplén ejecutados para eliminar las aristas y perfiles rectilíneos adoptando formas suaves y redondas. De igual forma se ejecutará la revegetación mediante hidrosiembra de los planos inclinados y la ejecución de plantaciones entre bermas.

- Se procederá a restaurar el margen fluvial degradado por el camino existente en el final del trazado mediante un escarificado inicial, un recubrimiento con suelo vegetal y posterior plantación y/o estaquillado con vegetación de orla de ribera. Semejante actuación deberá plantearse respecto al vertedero propuesto y en la ladera Este degradada llevándose a cabo su revegetación mediante especies fitosociológicas del entorno.

En el supuesto de utilizarse el camino existente en la margen derecha del arroyo, comentado en el apartado Medidas para la protección de los suelos y la vegetación, se procederá a su posterior restauración mediante el extendido de tierra vegetal, plantación de especies de orla de ribera y recuperación del cauce fluvial - mediante la retirada del encauzamiento existente por entubación y recuperación de las dimensiones del margen a su estado anterior.

ANEXO IV

Resultado de la Información Pública realizada por la Dirección General de Medio Ambiente

Se recibieron alegaciones por parte de los siguientes interesados:

- Doña María Isabel Gómez Jiménez.
- Doña Elvira Sánchez Vallina.
- Asociación para los Recursos Naturales de Cantabria (ARCA).
- Doña María Eva González San Millán.
- Don Fidel González Cuevas en representación de Comillas Mar, S.A.
- Don Ángel Iglesias Gutiérrez.
- Don Julián Borreguero Rayón.
- Don Juan Antonio Fernández González.
- Doña Mª Avelina Iglesias Gutiérrez.
- Don Miguel Gutiérrez Fuentevilla.
- Doña Andrea Ventisca Bueno.
- Don Luis Iglesias Gutiérrez.
- Don Fernando Iglesias Gutiérrez.
- Doña Susana Martínez Poo.
- Don Vicente del Campo Pérez.
- Don Jesús Moreno Bolaños.
- Doña María Estela Gutiérrez Hervás.
- Don Manuel Blanco Macías.
- José Luis Caruana Noguera.
- Don Pablo Quevedo Gutiérrez.
- Don Vicente Valentín González Isla.
- Don Luis Mª Marzo Rodrigo.

Una vez recibidas y estudiadas todas y cada una de las alegaciones sobre el Estudio de Impacto Ambiental y dado el carácter reiterativo de las alegaciones presentadas se realiza, por parte del promotor, una respuesta conjunta englobándolas por temáticas comunes:

1. Vertedero:

Se alega la implantación de un vertedero dentro del ámbito de construcción de las obras de la variante Este de Comillas y la necesidad de tramitación de su Informe de Impacto Ambiental según el Decreto 50/1991.

Según la redacción del Proyecto de la variante Este de Comillas y lo recogido por el Estudio de Impacto Ambiental en su apartado 1.5 Descripción del proyecto, se contempla la propuesta de implantación de un vertedero para los materiales excedentes de excavación de naturaleza inerte. Dicho vertedero no ha sido sometido a procedimiento administrativo de evaluación de impacto ambiental, dado que se trata de una mera propuesta inicial del proyectista que no es de obligado cumplimiento por parte de la empresa adjudicataria del contrato o que puede ser modificado cambiando su ubicación o extensión. Por dichos motivos se ha considerado fuera del alcance de este Estudio de Impacto Ambiental (EsIA), sin que ello suponga un menoscabo de la protección del medio ambiente por cuanto la normativa vigente exigirá someter específicamente, el vertedero al procedimiento de EIA en caso de que supere los umbrales legales establecidos.

2. Arroyo Gandarillas.

Alegación por la pertenencia del Arroyo Gandarillas al Lugar de Interés Comunitario (LIC) de las Rías Occidentales y Dunas de Oyambre y la correspondiente aplicación de las limitaciones legales derivadas de la Directiva 92/43/CEE.

De acuerdo con la cartografía incluida en el Estudio de Impacto Ambiental, Apartado 2.7 Figuras Legales de Protección. Protección Ambiental, el arroyo Gandarillas no pertenece a ningún Espacio Natural Protegido (ENP) según la Ley 4/2006. de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria. Antes al contrario, es el Río de Gandarillas el que sí se encuentra dentro del LIC de las Rías Occidentales y Dunas de Oyambre, incurriéndose por ello en el error de confundirlos.

3. Exclusión total de la alternativa número nº 4.

Se alega que, por motivos que se desconocen, la alternativa nº 4 que en un principio es excluida totalmente en el Estudio de Impacto Ambiental, concretamente en la tabla titulada 'Síntesis del estudio de las alternativas planteadas' (Anejo I), es posteriormente la alternativa elegida para su creación.

Debido a criterios técnicos ajenos al propio Estudio de Impacto Ambiental, derivados de los nuevos aportes de información por parte del proyectista (ver el apartado 1.6. 'Alternativas estudiadas y justificación de la solución adoptada'), se constató que los limitantes iniciales que aparentemente provocaban su inviabilidad técnica podían ser subsanables. Consecuentemente, la correcta aplicación del estudio de alternativas hacía necesario someter esta opción al sistema de valoración comparada desarrollado por la metodología utilizada.

Que finalmente fuese la alternativa seleccionada está totalmente justificada por la aplicación de los indicadores de valoración ambiental expuestos en la tabla 1 del Anejo 1 del Estudio de Impacto Ambiental.

4. Plan de Ordenación del Litoral (POL).

Se considera que, desde un punto de vista del Plan de Ordenación del Litoral (POL), no hay criterios suficientes para poder construir dicho tramo de carretera sin incurrir en incumplimiento de este Plan, por lo que esta actuación se considera una excepción que no está justificada.

Como viene recogido en el Estudio de Impacto Ambiental, apartado 2.7. «Figuras Legales de Protección», los principales aspectos relevantes a la hora de valorar la viabilidad del proyecto desde el punto de vista del POL vienen recogidos en su art. 28 y siguientes. Así, la construcción de una nueva carretera se considera, a priori, legalmente posible por cuanto en el ámbito de protección más estricto, 'Área de Protección', expresamente se considera como un uso autorizable con carácter general, entre otros, la «Ejecución, entretenimiento y servicio de obras públicas e infraestructuras que sea necesario ubicar en esas áreas».

En cuanto a la consideración de haber incluido al POL como una figura de Protección legal de carácter «no ambiental» no está sujeto al capricho del redactor del EsIA, sino que deriva de su propia naturaleza jurídica. En cualquier caso la terminología interna utilizada es meramente técnica, sin ninguna repercusión jurídica, y precisamente lo que se pretende es destacar la existencia del POL en el conjunto normativo de aplicación en la zona y su carácter como instrumento de gestión y ordenación del territorio.

5. Elementos Patrimoniales

Se alega la ausencia o inadecuada consideración de los elementos patrimoniales.

Al contrario de lo alegado, en el apartado 2.7 del EsIA «Figuras Legales de Protección. Protección Patrimonial» se hace referencia a todos los elementos patrimoniales indicados por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de Cantabria, quedando la entrada de las cavidades correctamente georeferenciadas en la ortofoto junto con la rotonda proyectada. Dado el carácter kárstico de las mismas y a falta de poder determinar su traza subterránea, el EsIA recomienda que no se empleen voladuras en el entorno previsible de intercepción con la traza y en todo caso se exige un Programa de Vigilancia Ambiental que, entre otros aspectos debe realizar un seguimiento a pie de obra de estos elementos patrimoniales durante toda la fase de ejecución.

Respecto a la afirmación que critica la no consideración de los elementos patrimoniales en el apartado de Análisis de Paisaje, se manifiesta que, al contrario de lo alegado, para la determinación de la Fragilidad del medio uno de los condicionantes aplicados se corresponde expresamente a los Factores Histórico-Cultural, los cuales han sido valorados como «0» dado que, aunque de elevado interés arqueológico, el carácter subterráneo o soterrado de dicho patrimonio presenta, evidentemente, una nula influencia sobre los atributos paisajísticos del entorno.

6. El proyecto actual difiere muy poco con el denegado en el año 2000.

Se alega que el proyecto actual es semejante al antiguo proyecto denominado «Nuevo Tramo de Carretera. Carretera S-484, ramal de N-634 a Comillas. Tramo: Variante Este de Comillas» que obtuvo declaración de impacto ambiental denegatorio (BOC del 11 de abril de 2000).

Al contrario de lo alegado existen diferencias entre ambos proyectos de gran relevancia ambiental. A modo de ejemplo, el antiguo trazado presentaba una mayor longitud de viales y contemplaba la ejecución de obras de fábrica para atravesar el arroyo Gandarilla y caños de hormigón para salvar las vaguadas interceptadas, mientras que en el actual se prevé la construcción de puentes para salvar ambas circunstancias y favorecer la permeabilidad territorial y el uso de muros verdes al final del tramo para reducir la superficie ocupada por los terraplenes evitando, con ello, la afección al arroyo Gandarillas.

7. Las circunstancias expuestas por la Dirección General de Medio Ambiente para la denegación del proyecto del año 2000 no han cambiado.

La situación actual claramente indica que, al contrario de lo alegado, sí han cambiado aspectos relevantes respecto a la situación existente en el año 2000. Así por ejemplo, mientras que en dicho año las obras de la macrourbanización de Rovacias, situadas en el margen Oeste del arroyo Gandarilla apenas estaban iniciadas, en el momento actual se han consolidado y extendido. En cuanto a la situación de la margen Este del arroyo, mientras que en el año 2000 presentaba un bosque de ribera mucho más extenso sin la existencia de un camino o pista

bordeándolo, en la actualidad existe un camino que ha provocado una evidente degradación del citado bosque de ribera.

También se debe indicar, como se comentó en el Apartado 2.7 «Figuras Legales de Protección. Protección ambiental», que las limitaciones derivadas de la Directiva 92/43/CEE han desaparecido del arroyo Gandarilla al no formar parte de la Red atura 2000 ni estar considerado como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC).

8. Se recomienda la inclusión de la Alternativa nº 2 en la Fase B de revisión ambiental del análisis de alternativas.

Inserción de la alternativa nº 2 en la Fase B de análisis de alternativas alegándose que los criterios de admisión para la alternativa nº 4 pueden ser válidos para ello.

La alternativa nº 2, aunque viable desde el punto de vista técnico y medio ambiental, se manifestó en su día claramente incompatible con el desarrollo territorial, dado la existencia de la urbanización Rovacías y sus instalaciones anexas que, sin entrar en su posible ilegalidad o no, se encontraban excluidas del POL por tratarse de suelo urbano o urbanizable.

9. Deficiencias formales y de contenido del EsIA.

9.1. Ausencia del documento de síntesis.

Los originales del Estudio de Impacto Ambiental, en numero de tres (3) copiastexto y en soporte digital, si incluían un documento editado y encuadernado de forma independiente al estudio principal.

9.2. No hay comparación de alternativas y la que se acompañan como anejo 1 descartan por razones geotécnicas, económicas y ambientales la alternativa objeto de EsIA.

Contestada ya anteriormente en el punto 3 de nuevo se remite al Anejo 1 y al apartado 1.6 del EsIA donde se contemplan todos los aspectos que justifican debidamente la alternativa final seleccionada.

9.3. No se aporta un mínimo estudio de la situación urbanística.

Sin despreciar la elevada importancia de la planificación urbanística, dichas alegaciones exceden el propio ámbito de estudio ambiental debiéndose ser trasladadas al correspondiente proyecto de trazado. El urbanismo como concepto jurídico y ámbito competencial es diferente que el medioambiente, por más que entre ambos existan indudables interconexiones. Consecuentemente la interpretación urbanística del proyecto y sus efectos, fundamental para el correcto análisis de la actuación, debe hacerse en otro ámbito independiente y no el asociado al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

9.4. No se incluye un estudio fotocompositivo certificado de la actuación planteada.

Desde el punto de vista técnico para el estudio del paisaje tiene mayor validez analítica el empleo y uso de Sistemas de Información Geográfica, como el aplicado en este caso. En cualquier caso, la metodología utilizada es acorde con las exigencias propias de este tipo de valoraciones.

9.5. No coinciden exactamente los planos del proyecto técnico con los de la alternativa objeto de estudio.

El Estudio de Impacto Ambiental ha empleado para su realización la información suministrada por la Consejería de Obras Publicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria.

Excepcionalmente el informe titulado «Análisis Ambiental de Alternativas» del año 2004, incluido parcialmente en el Anejo 1 del EsIA, presentaba una alternativa nº 4 donde a pesar de que la traza se corresponde fielmente con la valorada en el EsIA se producen unas ligeras modificaciones en la definición de algunos aspectos. Esta «variación» en la alternativa responde al resultado directo de incluir los elementos estructurales (muros de sostenimiento tipo «muros verdes» y puentes) que, inicialmente y como consecuencia de la exclusión durante la fase A, no eran de aplicación por cuanto que, el estudio de movimientos de tierras, longitud de puentes, afección al sistema de drenaje y resto de condicionantes de exclusión formaban parte de la fase B del análisis.

Sin embargo, se vuelve a insistir que en el desarrollo del Apartado 1.6. «Alternativas Estudiadas y Justificación de la solución adoptada», y a lo largo de todo el EsIA, y por motivos lógicos de su reinclusión en la fase B, ha sido necesario añadir dichos aspectos para realizar una valoración final objetiva y rigurosa.

9.6. No coinciden la clave y título del proyecto de trazado con el correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental. El Estudio de Impacto Ambiental es un documento técnico totalmente independiente del proyecto de trazado y lógicamente la clave de contratación y su título no coinciden. No obstante, se constata un error tipográfico en el Apartado 1.1. «Antecedentes Administrativos» donde la clave del Proyecto de Trazado debería ser 62/04-5/10 en lugar de 30/06-7/76, que no implica ninguna trascendencia para el objetivo y aplicación del EsIA.

9.7. No se consideran los efectos del proyecto sobre la fauna.

Al contrario de lo alegado, uno de los condicionantes principales impuestos durante la fase de diseño del Proyecto ha consistido en impedir la pérdida de permeabilidad territorial como consecuencia del efecto barrera que ejercen las infraestructuras lineales sobre la fauna terrestre.

La afección a la fauna acuática asociada al arroyo Gandarilla siempre se ha considerado inaceptable, y de ahí las medidas de mejora ambiental aplicadas específicamente para la fauna del entorno y, en especial, las medidas adoptadas durante la fase diseño respecto a la construcción de un puente sobre dicho arroyo y el empleo de muros verdes en sus proximidades.

10. Las medidas propuestas para el final del tramo no minimizarán los impacto generados en la vegetación, el paisaje y el ruido.

Todos las medidas propuestas en el Apartado 3.6. Medidas de Mejora Ambiental están justificadas y avaladas por experiencias pasadas, debiendo existir, no obstante y antes del inicio de las obras, un Programa de Vigilancia Ambiental detallado y vigente para la fase de construcción y explotación que velé por el correcto cumplimiento y validez de las mismas, sin perjuicio que dichas medidas pudiesen ser corregidas, ampliadas o substituidas si se determinase su falta de eficacia.

En concreto, y respecto a las medidas contempladas en el ultimo tramo del trazado, algunas fueron previamente incluidas durante la fase de diseño del proyecto (ejecución de muros verdes, empleo de chapados caravista,...).

11. Modificación de la traza entre los Pk 0+600 y Pk 0+760.

Posible riesgo de deslizamiento de las edificaciones en construcción como consecuencia de la superposición del trazado con la antigua escollera, actualmente oculta por rellenos de tierra empleados para minimizar el impacto visual de la misma.

Dichas alegaciones exceden el ámbito propio del estudio debiéndose ser trasladadas al correspondiente proyecto de trazado.

07/2998

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de autorización para concesión de aprovechamiento de agua, en el municipio de Cabuérniga, expediente número A/39/05713.

Asunto: Solicitud de concesión de un aprovechamiento de aguas.

Peticionario: «Pasa y Mar, Turismo Promociones y Casas Rurales S .L.».

NIF: B 84008788.

Domicilio: B° Sejos Renedo 39511- Cabuérniga (Cantabria).

Nombre del río o corriente: La Laguna.

Caudal solicitado: 0,73 l/seg.