

La solicitud de renovación de la autorización ambiental integrada deberá incorporar, al menos, la documentación relativa a hechos, situaciones y demás circunstancias y características técnicas de la instalación, del proceso productivo y del lugar del emplazamiento, que no hubiera sido ya aportada a la autoridad competente con motivo de la solicitud de autorización original o durante el período de validez de la misma.

La renovación de la autorización ambiental integrada no afecta a las autorizaciones y licencias no incluidas en la misma, cuya vigencia, revisión o renovación se realiza en su caso de conformidad con lo establecido en la normativa sectorial que resulta de aplicación.

QUINTO: Se establece la obligación de comunicar a la Dirección General de Medio Ambiente cualquier modificación sustancial o no, que se proponga realizar en la instalación, de acuerdo con el Artículo 23.c de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado.

Una vez otorgada la autorización ambiental integrada, las instalaciones nuevas o con modificaciones sustanciales, no pueden iniciar su actividad productiva hasta que se compruebe el cumplimiento de las condiciones fijadas en la autorización ambiental integrada.

Las modificaciones llevadas a cabo en las instalaciones o procesos productivos que tengan una repercusión significativa en la producción de la instalación, los recursos naturales utilizados, consumo de agua y energía y el grado de contaminación producido deberá ser notificada ante la Dirección General de Medio Ambiente, aportando los documentos justificativos necesarios, con el fin de determinar si la modificación es sustancial, en cuyo caso deberá de tramitar una nueva autorización ambiental integrada.

La Dirección General de Medio Ambiente se reserva el derecho de modificar la autorización ambiental integrada cuando concurra cualquiera de las circunstancias establecidas en el artículo 26 de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.

SEXTO: Si ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A. se adhiere con carácter voluntario a un sistema de gestión y auditoría medioambiental certificado externamente mediante EMAS, podrá solicitar a la Dirección General de Medio Ambiente el establecimiento de un condicionado que simplifique los mecanismos de comprobación que se recogen en esta Autorización Ambiental Integrada, así como la simplificación de la documentación requerida para las solicitudes de modificaciones sustanciales o renovaciones sucesivas de la autorización.

SÉPTIMO: ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A. deberá constituir un seguro de responsabilidad civil que cubrirá el riesgo de indemnización por los posibles daños causados a terceras personas o a sus bienes y los costes de reparación y recuperación del medio ambiente alterado, derivados del ejercicio de la actividad objeto de autorización.

Se procederá con carácter anual y de forma obligatoria a la actualización de la documentación acreditativa de la vigencia del seguro de responsabilidad civil contratado remitiendo la misma a la Dirección General de Medio Ambiente.

OCTAVO: ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A. deberá comunicar cualquier transmisión de titularidad que pudiera realizarse respecto a las instalaciones que son objeto de la presente Resolución.

NOVENO: La Dirección General de Medio Ambiente se reserva el derecho de introducir y/o modificar cualquiera de los puntos exigidos en la presente autorización, cuando las circunstancias que la otorgaron se hubieran alterado, o bien sobrevinieran otras que, de haber existido anteriormente, hubiesen justificado el otorgamiento de la autorización en términos distintos.

DÉCIMO: La presente autorización podrá ser revocada en cualquier momento sin derecho a indemnización alguna, en caso de incumplimiento por parte de ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A. de cualquiera de los puntos contenidos en esta Resolución o por incumplimiento de la legislación vigente.

UNDÉCIMO: De conformidad con el artículo 23 (Obligaciones del titular de la instalación) de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado, ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A. deberá informar de manera particular a los trabajadores/as a su servicio, y a sus representantes legales, una vez concedido el instrumento de intervención ambiental correspondiente, de todos los condicionantes y circunstancias incluidos en el mismo, o que posteriormente se incorporarán a su contenido, que puedan afectar a su salud o su seguridad, sin perjuicio del resto de obligaciones establecidas en la normativa en materia de prevención de riesgos laborales y seguridad laboral.

DUODÉCIMO: Comunicar el contenido de la presente Resolución a ASPLA - PLÁSTICOS ESPAÑOLES, S. A., Confederación Hidrográfica del Norte y al Ayuntamiento de Torrelavega en relación con este procedimiento de otorgamiento de autorización ambiental integrada.

DECIMOTERCERO: Ordenar la publicación de la presente Resolución en el Boletín Oficial de Cantabria.

DECIMOCUARTO: De conformidad con lo dispuesto en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y el procedimiento Administrativo Común, modificada por la Ley 4/1999, de 13 de enero, contra la presente Resolución podrá interponerse recurso de alzada ante el consejero de Medio Ambiente, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente de su publicación.

Santander, 24 de abril de 2008.—El director general de Medio Ambiente, Javier García-Oliva Mascarós.
08/6792

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE

Dirección General de Medio Ambiente

Resolución de Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto Mejora de la Carretera de la Ría Capitán a San Vicente de la Barquera.

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

PROYECTO: Mejora de la Carretera de la Ría Capitán a San Vicente de la Barquera, P.K. 0,000 a P.K. 6,600, Tramo: Playa de Oyambre-Puente de la Maza.

PROMOTOR: Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo.

LOCALIZACIÓN: T.M. de Valdáliga y San Vicente de la Barquera.

De conformidad con el Decreto 50/91, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, esta Dirección General de Medio Ambiente, visto el Informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, dicta, a los solos efectos ambientales, la presente resolución, en relación al expediente de Declaración de Impacto Ambiental del proyecto «Mejora de la Carretera de la Ría Capitán a San Vicente de la Barquera, P.K. 0,000 a P.K. 6,600, Tramo: Playa de Oyambre-Puente de la Maza».

ANTECEDENTES

Conforme a lo establecido en el Decreto 50/91, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, con fecha de 28 de abril de 2006 y número de registro E/7557 tiene su entrada en el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales escrito de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda en el que se adjunta la Memoria Resumen del proyecto «Mejora de la Carretera

de la Ría Capitán a San Vicente de la Barquera, P.K. 0,000 a P.K 6,600, Tramo: Playa de Oyambre-Puente de la Maza.», con el objeto de dar inicio al trámite de Evaluación de Impacto Ambiental.

Vista la documentación de la Memoria Resumen, y una vez analizada la misma, se procedió al Acuerdo de Inicio de dicho trámite, con fecha de 2 de mayo de 2006, en aplicación del anexo I.14 del Decreto 50/91, de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria, incardinado en el procedimiento sustantivo (Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria), y de conformidad con el artículo 68 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Dando continuidad al trámite administrativo, y a fin de recabar cualquier información o propuesta beneficiosa para una mayor protección o defensa del medio ambiente, se remitió la Memoria Resumen a aquellos Organismos o Entidades previsiblemente afectados por la ejecución del proyecto para la emisión de las oportunas consideraciones en la fase de consultas previas. Con fecha de 5 de mayo de 2006 se consulta a la Demarcación de Costas en Cantabria, a la Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte y a la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza. Con fechas de 23 y 31 de mayo de 2006 tienen su entrada las consultas de la Demarcación de Costas de Cantabria y de la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza, respectivamente.

Con fecha de 2 de marzo de 2007 y número de registro S/3783, ante la falta de remisión del Proyecto Técnico y del Estudio de Impacto Ambiental necesarios para continuar con la tramitación del expediente, solicitada la misma con fecha de 8 de mayo de 2006, se requirió de nuevo a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda la remisión de la citada documentación. Asimismo, se le informa que, de no recibir contestación, transcurridos tres meses desde su notificación, se producirá la caducidad del procedimiento y se acordará el archivo de las actuaciones en virtud del Art. 92 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con fecha de 20 de abril de 2007 y número de registro E/11500 tiene entrada en esta Consejería, el Proyecto Técnico y el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia solicitado.

Una vez analizado todo el conjunto de la información incluida en el citado expediente, se solicita a la Demarcación de Costas en Cantabria, con fecha de 25 de mayo de 2007, copia de los proyectos de referencia incluidos en las consideraciones recibidas -Acondicionamiento del Sistema Dunar de Oyambre 39-1414 y Restauración del entorno de las playas de Merón y el cabo 39-1406-, al objeto de realizar un análisis global del proyecto de que nos ocupa junto con las actuaciones previstas por dicha Demarcación.

En contestación al escrito emitido por el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, la Demarcación de Costas de Cantabria, remite, con fecha de 11 de junio de 2007, los proyectos solicitados al objeto de proceder a su revisión.

Con fecha 31 de julio de 2007 y número de registro E/16480 tiene su entrada escrito de la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo, aprobando provisionalmente el proyecto de «Mejora de plataforma de la carretera de la ría del Capitán a San Vicente de la Barquera, p.k. 0,000 al p.k. 6,600. Tramo: Playa de Oyambre - Puente de la Maza, sometiendo el expediente a información oficial durante un plazo de un mes, remitiéndolo a los Ayuntamientos de Valdáliga y San Vicente de la Barquera, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria, y a renglón seguido a trámite de información pública, durante un plazo de treinta (30) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la publi-

cación del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Cantabria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria y haciendo constar que dicha información pública se realiza también a efectos de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con fecha de 18 de enero de 2008, fuera del plazo establecido para la fase de consultas, tiene su entrada escrito del Servicio de Patrimonio Cultural, estableciendo que dentro de la zona objeto de estudio se conocen varios yacimientos con abundantes restos del Paleolítico inferior y del Asturiense, tales como el Yacimiento de la Playa de Oyambre y el Yacimiento de la Playa de Merón II, estableciéndose un conjunto de medidas correctoras a contemplar en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Finalizado el periodo de Información Pública, con fecha de 27 de febrero de 2008 tiene su entrada, en el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, el resultado de las alegaciones presentadas.

SINTESIS DESCRIPTIVA DEL PROYECTO

El proyecto tiene por objeto el acondicionamiento y la mejora de la carretera existente que une la CA-131, a la altura de la ría Capitán, término municipal de Valdáliga, hasta el Puente de la Maza en San Vicente de la Barquera (N-634), concretamente entre los pk 0,000 al pk 6,600, mediante una sección tipo de 6.00 metros de ancho de calzada (dos carriles de 2.75 metros y arcenes de 0.25 metros), camino peatonal de 1.50 metros con superficie tipo «slurry» coloreada, separación entre camino y carretera de 0.50 metros mediante celosía ecológica, nuevo trazado en curvas que presenten un radio inferior a 50 metros o comprometan la seguridad vial, etc.

Sobre lo anteriormente expuesto y visto el Informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, se emite DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL APROBATORIA CON CONDICIONES, debiendo observarse las medidas correctoras y el Plan de Vigilancia Ambiental recogido en el Estudio de Impacto Ambiental, que a continuación se relacionan, así como las medidas complementarias establecidas por esta Dirección General para la adecuación o minimización de impactos.

MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS POR EL PROMOTOR

A continuación se relacionan el conjunto de medidas correctoras propuestas por el promotor en el Estudio de Impacto Ambiental, mostrando en cursiva aquellas que se han recogido de forma literal.

Medidas 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.

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 LIC ES1300003. Rías Occidentales y Dunas de Oyambre.
- Aparición de mortandades de fauna terrestre o acuática.
- Afección sobre el confort sonoro en el entorno de las viviendas unifamiliares.

Desarrollo de un Plan de Restauración del aparcamiento de Oyambre y del tramo parcial de carretera a sustituir por la nueva variante Este (alternativa 2b). En dicho plan

se deberá recoger, la restitución de la zona afectada por el desarrollo de dicha variante. Se indican una serie de medidas con carácter básico que deberá contener dicho Plan:

1. Ejecución del fresado y el posterior subsolado, en el tramo de la carretera a sustituir por la nueva variante. Se recomienda el subsolado en lugar del escarificado con el objetivo de airear y descompactar el mayor espesor posible de base y/o subbase de la plataforma existente.

2. Recuperación de la conexión hidrológica entre el arroyo situado bajo el montículo de la antigua torre-ballenera y la playa de Oyambre, previa notificación a la Dirección General de Costas. Para ello se propone como recomendación mantener el drenaje no afectado por el desarrollo de la rotonda y ejecutar un ligero movimiento de tierras con el objetivo de generar una salida natural del arroyo hacia el drenaje existente y no hacia la acequia actual. En dicho cauce deberá contemplarse un plan de revegetación para evitar el desarrollo de especies invasoras.

3. Se estudiara la posibilidad de restaurar el ecosistema dunar mediante la instalación de pantallas de mimbreras, o similar, que faciliten la retención de arenas. Este mecanismo deberá sustituir al contemplado en el proyecto mediante aporte de 2016 m³ de arenas dado el riesgo que supone la disposición de granulometrías finas y la inestabilidad que puede llevar asociada frente al transporte eólico.

No obstante, si se procede a la restauración mediante aporte externo de arenas, se deberá tener en cuenta que la composición y granulometría de las mismas sean semejantes a las existentes dado que estas características condicionan su aptitud como sustrato para las comunidades dunares del entorno.

4. En el apartado de plantaciones deben quedar claramente especificado las distintas especies planteadas en cada una de los diversos hábitats a restaurar (sauceda, carrizal y duna terciaria) así como las características específicas de las mismas (tamaño, calibre y presentación). Si se optase por la plantación mediante estaquillado debe especificarse el origen de las mismas.

En la siembra o hidrosiembra deberá especificarse la especie y porcentaje de la misma y deberá ser sometida a criterio del órgano gestor del Parque.

Medidas preventivas y correctoras de carácter específico.

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

Se garantizará la no afección al sistema hidrológico evitando vertidos (aceites, combustibles, asfaltos, escombros,...) a las aguas del entorno previniéndose el uso de barreras impermeabilizantes, geotextiles o balas de paja en aquellos tajos próximos a los márgenes fluviales o con conexión hidrológica a los mismos. En especial dichas contenciones se dispondrán en los PK 3+890, 3+610, 3+225, 3+184, 2+200, 1+400, a lo largo la construcción de la variante Este y en las proximidades de la Marisma de Zapedo.

A pesar que el uso de hormigón es muy limitado se dispondrá de balsas para el lavado de canaletas y tolvas; en su defecto, y si con ello no se comprometiese las propiedades estructurales del hormigón, se realizará sobre la propia superficie hormigonada. La limpieza de las cubas de hormigón deberá ser siempre ejecutada en planta.

Control periódico del grado de turbidez mediante análisis «in situ» en puntos determinados con posibilidad de afección al entorno LIC o en áreas de especial valor ecológico-ambiental a juicio del Responsable Técnico de Medio Ambiente.

Durante la construcción, creación de balsas de decantación que traten las posibles aguas de escorrentía provenientes del drenaje longitudinal de la carretera.

Creación de 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 de maquinaria.

La instalación del marco prefabricado en el PK 0+310, se realizará de forma que durante su construcción se ocupe únicamente la superficie estrictamente necesaria, minimizándose el tiempo de realización del mismo y adaptando su plan de obra a los periodos de transición entre aguas altas-aguas bajas; en Cantabria esta siendo habitual que coincida con finales de mayo-junio u octubre-noviembre.

A lo largo del trazado de la variante Este se emplazara un conjunto de drenajes, de diámetro pequeño, con el objetivo de mantener la conexión hidrológica entre ambos márgenes de la carretera.

Medidas para la protección de la Atmósfera.

Se realizará un control de las principales fuentes generadoras de polvo. A tal fin se procederá a efectuar riegos periódicos, mediante cisterna o similar, a lo largo del trazado y en todas aquellas instalaciones auxiliares a habilitar.

Se procederá a la limpieza de los accesos a los viales N-634 y a la CA-131 con el fin de evitar la presencia de suciedad más allá del entorno propio de obra.

El transporte de los materiales excedentarios o los provenientes de las canteras, con susceptibilidad de emitir polvo, se realizarán entoldados. La aplicación de toldos también se realizará en aquellos acopios que por sus características físicas se prevea riesgo por transporte eólico.

Utilización de maquinaria de bajo impacto acústico o adaptada para tal fin. Realización de un mantenimiento adecuado y la reparación inmediata de averías que afecten a los tubos de escape de la maquinaria de obra.

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 San Vicente de la Barquera y Valdáliga, se adoptará que ningún área habitada soporte más de 55 Leq.dB(A) de noche, 65 dB(A) de día, ni un Lmax de 90 dB(A), medidos a 2 metros 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. Se mostrará especial atención al ruido generado durante las labores de hincado de perfiles para estabilización temporal de taludes.

Medidas para la protección de los suelos.

Antes del inicio de las obras se realizara un jalonamiento, claramente visible, de la zona de ocupación estricta del trazado con el objeto de minimizar la ocupación del suelo. Esta medida también se realizara respecto a las zonas auxiliares y en caminos de acceso.

Se procederá a recuperar la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra, acopiando la misma de forma correcta posibilitando su aireación y evitando su compactación. Si es necesario a juicio del Responsable Técnico de Medio Ambiente, y dado que el plazo previsto de ejecución de la obra es de 12 meses, se procederá al riego y abonado que garantice la conservación de sus características agrológicas.

El movimiento de maquinaria deberá restringirse a los caminos de accesos existentes evitando la invasión de los límites establecidos. En el caso de la construcción de la

variante Este el acceso provisional se realizara acorde a la traza prevista.

Se evitara la instalación de elementos auxiliares en las áreas de interés ambiental.

Para ello se recomiendan, previa notificación a la Dirección General de Costas, como zonas a emplear las superficies actuales correspondientes a los aparcamientos de la playa de Oyambre PK 0+600, playa de Merón PK 3+200 y al final del tramo PK 5 +754. No obstante para la ubicación de estas instalaciones se tendrán en cuenta los siguientes condicionantes:

- No afectar a zonas de interés botánico o faunístico.
- No afectar a la red de drenaje superficial.
- No afectar a zonas residenciales o de servicios.
- Facilidad para la restauración del entorno a la finalidad de la obra.
- Existencia de infraestructuras o servicios próximos (agua, alcantarillado, electricidad,...).

Para evitar la erosión edáfica generada por las obras de drenajes, así como para mejorar su integración ambiental, se instalará un enchado ecológico de piedra natural o estructura de bioingeniería en la embocadura de los mismos; posteriormente se procederá al extendido del suelo vegetal previamente retirado y a la plantación en el entorno, mediante estacilla, de ejemplares de *Salix atrocinerea*.

Para evitar la erosión edáfica generada en los planos inclinados resultantes de los terraplenes efectuados se procederá a ejecutar una siembra manual mezcla de gramíneas y leguminosas. Se propone como especies recomendables una mezcla comercial con las siguientes características: *Agropyrum trachycaulum* 20%, *Festuca arundinacea* 15%, *Festuca rubra* 20%, *Lolium perenne* 15%, *Bromus inermis* 10%, *Melilotus officinalis* 10%, *Lotus corniculatus* 5%, *Trifolium repens* 5%, pudiendo ser utilizadas otras especies como *Festuca pratensis*, *Cynosurus cristatus*.

No obstante esta mezcla se someterá a criterio del órgano gestor del Parque o en su defecto por el personal responsable del mismo para verificar su idoneidad o posible cambio.

Medidas para la protección de la vegetación.

Una vez ejecutado el replanteo de la obra, y antes del desbroce, se indicara, por parte del Responsable Técnico de Medio Ambiente, las áreas vegetadas consideradas de interés para, con posterioridad, proceder a su jalonamiento puntual.

Esta medida también se realizara respecto a las zonas auxiliares y en caminos de acceso. A efectos informativos se indica como áreas de interés las zonas más próximas a los acantilados por la presencia de *Erica vagans* y los lugares donde se instalara la variante Este, por la presencia del carrizal y la saucedada existente.

Se procederá a la ejecución de una poda correcta mediante cortes limpios y empleo de cicatrizantes en aquellos ejemplares arbóreos de carácter autóctono afectados parcialmente por el trazado previsto.

Se procederá a la retirada y gestión correcta de todas aquellas especies catalogadas como invasoras afectadas en el entorno directo del trazado del proyecto. Esta medida se realizara especialmente en el PK 3+900 afectado por *Baccharis halimifolia* y a lo largo de toda la longitud del trazado afectada por *Cortaderia selloana*.

Durante la fase de explotación deberá procederse a la vigilancia, en todas las zonas restauradas, ante posibles apariciones de las especies citadas anteriormente así como de otras nuevas, en especial *Carpobrotus edulis*.

Medidas para la protección de la fauna.

Con el objetivo de mantener la conectividad entre los hábitats de saucedada y carrizal del Oeste y el arroyo del Este interrumpido por el trazado de la nueva variante, se proponen las siguientes actuaciones:

Adecuar el diseño de las obras de drenaje transversal para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos; con este objetivo se aumentará el diámetro del drenaje instalado en el PK 0+463 a 1200 mm, habilitando su superficie interna mediante el empleo de una banda de hormigón, plana, oblicua o con varios niveles, que permitan que se mantenga seca cuando circula poco agua. A tal efecto se propone la construcción de una banqueta de hormigón en el lateral derecho de forma que se garantice el paso seco en condiciones de uso.

Acondicionar el marco prefabricado del PK 0+ 310 como paso de fauna instalando una banqueta de hormigón en el lateral izquierdo que garantice un corredor seco desde la embocadura hasta el interior del paso, dicha banqueta deberá instalarse garantizando que no quede aislada ante posibles represamientos de agua a la entrada.

Ambos acondicionamientos, deberán ir acompañados de la plantación, a ambos lados de las aletas, de ejemplares de *Salix atrocinerea* y/o *Alnus glutinosa* con una densidad de 1ud/m², mediante técnica de estaquillado o en contenedor.

El proyecto prevé la instalación de rejillas electrosoldadas en toda la longitud de la cuneta triangular a instalar. Dichas rejillas deberán ser muy densas para evitar la caída de pequeños mamíferos, anfibios o reptiles; de nos ser así es preferible acondicionar las paredes de las arquetas para facilitar la salida de los animales que pudieran caer en su interior, de tal forma se proponen adaptarlas mediante la instalación de una rampa metálica rugosa que facilite el acceso de nuevo a la superficie sin disminuir el efecto de salvacunetas.

Medidas para la gestión de residuos.

Instalación próxima de Puntos Limpios, diseñados e identificados correctamente, dispuestos con 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.

Reutilización, en la medida de lo posible, de las piedras empleadas en aquellos cierres naturalizados, sin argamasa, para su posterior reutilización en la reposición de las mismas.

El material vegetal desbrozado puede ser triturado con la finalidad de ser reutilizado en el propio terreno o mezclado con el suelo previamente retirado.

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.

Medidas para el paisaje.

Se contempla la instalación de barreras de seguridad de tipo «ecológica» en sustitución de la clásica bionda metálica.

Sin detrimento de la seguridad vial, y dado que el paseo peatonal propuesto no tiene finalidad de carril-bici, la colocación del pavimento a base «slurry» presentara tonalidades verdes, mas acorde con el entorno, que el color rojo.

La reposición de los cierres vegetales se realizara, según interpretación del Capítulo III artículo 9º punto 2 del Decreto 61/2004 de 17 de junio sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios naturales Protegidos en virtud, mediante plantación de arbolado del entorno en sustitución del típico de cierre. A tal efecto se propone el empleo de *Laurus nobilis* con las siguientes características: 1.00-1.25 m de altura, calibra 25 cm, ramificado desde la base y dispuesto en contenedor de 5-7 litros.

Con la finalidad de adecuar el paseo peatonal con la carretera se contempla la instalación de pavimento de celosía ecológica mediante pavés prefabricado de hormigón entre ambos.

Se procederá a restituir el entorno afectado por el desarrollo de la variante Este restituyéndose la superficie pro-

visional mediante plantación de 150 ejemplares de *Salix atrocinera*, *Salix alba*, *Salix fragilis* y/o *Alnus glutinosa* en sustitución de *Salix cantabrica* que contempla el proyecto. También se procederá a la ejecución de la siembra comercial recomendada en las Medidas para la Protección de los suelos.

Se estudiara la posibilidad de integrar las salidas de los drenajes con el entorno mediante aporte de tierra vegetal, hasta enrasar con el perfil de la embocadura, y posterior siembra manual.

Otras medidas.

A parte de la recuperación de la duna terciaria en el entorno de la Playa de Oyambre, objetivo prioritario del proyecto analizado, deberá estudiarse la posibilidad de emplazar un mirador según contempla el Art. 9 del Decreto 61/2004 de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios naturales Protegidos de Cantabria.

Los redactores de este estudio recomiendan como posible emplazamiento el sobreecho existente en el PK 4+470.

El proyecto contempla el desarrollo de una glorieta, PK, aproximado 0+550. En el diseño de la misma se recomienda evitar en lo posible la excesiva urbanización y ajardinamiento, desarrollando en ella un área lo mas naturalizada posible en la que predominen las especies autóctonas.

PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

El Programa de Vigilancia Ambiental se ejecutará durante toda la duración de las obras, y permitirá registrar de forma fehaciente el estado ambiental del entorno de la obra, la real aplicación de las medidas ambientales que se proponen y, por último, la eficacia de las citadas medidas. Su preparación de basará específicamente en la experiencia que se tiene en la vigilancia ambiental de obras civiles y ambientales en Cantabria.

Por otro lado, la aplicación y eficacia de dicho PVA que se propone se vincula con los siguientes componentes:

- Responsable Técnico Ambiental.
- Documento de Buenas Prácticas Ambientales.
- Diario ambiental de la obra.
- Protocolo de Emergencias Ambientales.

Con el fin de asegurar su calidad, el Programa detallará, para cada una de las variables a controlar, los siguientes términos:

- Objetivo del control establecido.
- Actuaciones derivadas del control.
- Lugar de la inspección.
- Periodicidad de la inspección.
- Material de trabajo, metodología de ejecución y personal necesario.
- Parámetros sometidos a control.
- Umbrales críticos para esos parámetros.
- Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada en cada control:

1. Calidad atmosférica.
2. Niveles Sonoros en el entorno de los núcleos de población.
3. Calidad de las aguas de los arroyos presentes en el área de estudio, sobretodo el arroyo afectado por la variante Este.
4. Vigilancia de fenómenos de alteración y erosión en suelos y taludes.
5. Afección no proyectada a la vegetación colindante a la traza.
6. Seguimiento de medidas de restauración e integración ecológica contempladas para el acceso existente.
7. La recolonización del área con especies autóctonas.
8. Controles específicos complementarios referentes a la calidad del propio Proyecto:

- Seguimiento de la calidad ambiental de los materiales empleados en obra.

- Seguimiento de las exigencias asociadas a la implantación de un modelo de permeabilidad territorial.

CONDICIONADO AMBIENTAL

Se incluyen a continuación las medidas establecidas por el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales encaminadas a prevenir, corregir o compensar los posibles impactos que la actuación pudiera generar sobre los diferentes elementos del medio:

Medidas de carácter general.

En relación al epígrafe Otras medidas, contemplado en el capítulo de Medidas de Mejora Ambiental del Estudio de Impacto Ambiental, en el que se indica que deberá estudiarse la posibilidad de construir un mirador según contempla el artículo 9 del Decreto 61/2004 de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios naturales Protegidos de Cantabria, cabe mencionar que el artículo de aplicación correspondiente es el 10º «Puntos de Observación Ambiental», en el que se determina que en las carreteras incluidas en el anexo del Decreto, se procurará fomentar el conocimiento de la naturaleza y la necesidad de su conservación, potenciando los puntos de observación ambiental, como caso particular de miradores, en los que de forma complementaria, se ofrezca información sobre el Espacio Natural Protegido, las medidas que se deberán tener en cuenta para asegurar su conservación y otros aspectos relacionados con el disfrute de la naturaleza.

Por otra parte, señalar que tanto la mejora de la carretera, como la nueva variante propuesta, el mirador planteado en el Estudio de Impacto Ambiental, las propuestas de aparcamientos estacionales establecidos en el proyecto, así como la propuesta de restauración del sistema dunar de Oyambre, se deberán ajustar, en todo momento, a lo que pueda establecerse en los trámites sectoriales que le sean de aplicación, en especial a las consideraciones que pudieran ponerse de manifiesto tanto por la Demarcación de Costas de Cantabria como por la Dirección General de Biodiversidad, considerándose prioritario la coordinación de los trabajos entre las diferentes administraciones implicadas.

Además, se recomienda que el conjunto de las obras a ejecutar se realicen bajo la supervisión directa del organismo gestor del Parque Natural de Oyambre.

Por otro lado, la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, como responsable del Programa de Vigilancia Ambiental, deberá disponer de una Dirección Ambiental de obra responsable de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente Declaración.

En este sentido, dado que la carretera de la Ría Capitán a San Vicente de la Barquera, P.K. 0,000 a P.K 6,600, Tramo: Playa de Oyambre-Puente de la Maza se encuentra incluida en el anexo del Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, y debido a que el trazado discurre por una zona de elevado valor ambiental, ecológico y paisajístico, esta Dirección Ambiental de la obra deberá ser especialmente estricta y cuidadosa en el cumplimiento integro del conjunto de medidas establecidas en esta Declaración de Impacto Ambiental.

Para ello, se deberá prestar especial atención a la conservación de la calidad atmosférica, al control de los vertidos y al aseguramiento de la calidad del agua, a la conservación del suelo, al control de la erosión y la sedimentación, al uso de la maquinaria, los vehículos y los parques de maquinaria, a la conservación de la vegetación, la fauna y el paisaje, a la gestión de residuos, el ahorro, reciclaje o reutilización de recursos y al desarrollo de

las labores de mantenimiento y conservación de la carretera, tal y como establece el citado Decreto.

Para llevarlo a cabo, se deberá redactar un documento de Buenas Prácticas Ambientales que deberán quedar recogidas en un Diario Ambiental previo al inicio de las obras, durante su ejecución, y a la finalización de las mismas. Los informes de seguimiento y control derivados del Plan de Vigilancia deberán remitirse a la Dirección General de Medio Ambiente y al organismo gestor del Parque Natural de Oyambre, al objeto de su análisis y comprobación.

Respecto a la alegación presentada por el Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera, correspondiente a la necesidad de prolongar la senda peatonal desde el PP.KK. 4+400 hasta el final de la actuación, en el Puente de la Maza, posibilidad que se está estudiando, cabe señalar que se considera muy oportuno ejecutar la continuidad total del paseo peatonal a lo largo de todo el trazado planteado, no solo por lo señalado en el artículo 10º del Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos, sino por lo especificado en el vigente Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria, aprobado por la Ley 2/2004, de 27 de septiembre, en relación con la puesta en marcha del Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral que regula e impulsa dicho desarrollo.

Medidas de carácter específico.

Protección del sistema hidrogeológico.

Se garantizará la no contaminación de capas freáticas y cauces de aguas superficiales por contaminación procedente del desarrollo del proyecto. Por ello, las operaciones con los vehículos y maquinaria de obra, tales como cambios de aceite, recarga de combustibles, lavado, etc., se deberán realizar fuera de los ámbitos de los aparcamientos de las playas de Oyambre y Merón, propuestas en el Estudio de Impacto Ambiental como parque de maquinaria, utilizando las futuras zonas propuestas como aparcamientos, alejadas de ambos sistemas dunares.

El lavado de maquinaria deberá realizarse lo suficientemente alejado de todo curso de agua, en lugar adecuado para tal fin, y cuyo espacio posea canalizaciones hacia una balsa de decantación que evite el vertido de sólidos en suspensión a la red de drenaje existente con el objetivo de disminuir la turbidez en dicho medio.

En los puntos de paso sobre arroyos, se habrá de tener estricto cuidado durante la fase de construcción, para afectar de la menor manera posible a los sistemas ambientales presentes en dichos espacios, si bien, en ningún caso podrá ser afectada la vegetación de ribera existente.

Gestión de residuos.

La gestión de los aceites y combustibles se deberán almacenar en recipientes estancos que se transportarán a centros de tratamiento autorizados.

Los residuos y materiales sobrantes de la ejecución de las obras que no sean utilizados para pequeños rellenos o como capa fértil dentro de la restauración ambiental del proyecto, deberán ser retirados de la zona, llevados a vertedero controlado autorizado, y en ningún caso podrán ser retirados sobre espacios dunares, pequeñas vaguadas o márgenes de los arroyos existentes.

Protección contra el ruido.

Al objeto de evitar niveles indeseables de contaminación acústica, se deberán mantener en condiciones óptimas los sistemas de escape de la maquinaria y vehículos dotados de motor de combustión y demás elementos susceptibles de crear perturbaciones sonoras no deseadas.

Protección contra la erosión, recuperación, restauración e integración ambiental de la obra.

Una vez ejecutados los pequeños desmontes o terraplenes, así como aquellas zonas que se vean desprovistas de vegetación por la ejecución de la obra, deberán ser

revegetados en el transcurso de su ejecución mediante hidrosiembras con inclusión de colágenos, con el objetivo de evitar tanto su erosión como su impacto paisajístico. Así mismo, deberán presentar formas no geométricas para su mejor integración paisajística. No obstante, queda terminantemente prohibido ejecutar, en dicho espacio, desmontes o terraplenes de elevadas dimensiones.

La selección de especies vegetales a implantar en los diferentes trabajos de restauración deberá hacerse exclusivamente sobre la base de especies autóctonas de la serie de vegetación de la zona.

En relación a los movimientos de tierra que se han de realizar en la zona deberán ser los mínimos técnicamente posibles, asegurándose, además, que los materiales empleados sean de la misma zona o, de ser esto imposible, estériles, evitándose así la introducción de especies no deseadas.

Por otra parte, una vez finalizadas las obras se deberá desmantelar íntegramente el parque de maquinaria instalado, restaurando el suelo afectado hasta su estado natural. En el caso de ser escogidas las zonas propuestas como aparcamientos en el proyecto constructivo, las mismas deberán ser restauradas de igual manera.

A lo largo de todo el trazado, el conjunto de todos los elementos de hormigón a ejecutar deberán quedar revestidos mediante muros de mampostería, encachados o revestimientos de piedra de la zona, con la finalidad de disminuir su impacto paisajístico.

Finalmente, en relación a la propuesta de restauración del campo dunar de Oyambre, cabe mencionar que se considera fundamental la eliminación de todos los elementos pertenecientes tanto al aparcamiento como a la carretera existente en la actualidad, si bien, la instalación de la pasarela de madera por dicho espacio puede considerarse sostenible.

Protección de la vegetación.

La cobertura de suelo vegetal que se retire en la fase de construcción, se apilará adecuadamente en montones de una altura de 1,5 m., sin sobrepasar los 2 m., evitando el apelmazamiento de la misma, siendo utilizada en los trabajos posteriores de restauración e integración ambiental de la obra.

Los trabajos de desbroce, deberán afectar lo menos posible a la vegetación original, ajustándose estrictamente al jalonamiento previo al inicio de las obras proyectadas.

En las proximidades de los arroyos se recuperará el bosque de galería primitiva exclusivamente con las especies autóctonas correspondientes a estas márgenes, con el fin de evitar los procesos erosivos y mejorar la calidad paisajística.

Finalmente, se procederá a restaurar el entorno afectado por el desarrollo de la variante Este restituyéndose los ejemplares afectados de la saucedada existente mediante plantación de ejemplares de *Salix atrocinerea*, *Salix alba*, *Salix fragilis* y/o *Alnus glutinosa*, tal y como se ha mencionado en el conjunto de medidas correctoras establecidas por el promotor.

Protección de la fauna.

Los movimientos de tierra y las acciones especialmente molestas para la fauna, siempre y cuando sea posible, deberán realizarse en época de mínima actividad biológica coincidente con los meses de marzo, abril, julio, agosto y noviembre.

Protección del patrimonio.

Se deberán realizar sondeos arqueológicos en las zonas adyacentes a los yacimientos arqueológicos existentes, como es el caso de los aparcamientos proyectados de Bederna y La Braña.

Además, se deberá realizar seguimiento arqueológico de todas las remociones de tierra, por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

Por último, si durante los diferentes trabajos de ejecución del proyecto, apareciera algún yacimiento, hallazgo o indicio que pudiera tener un significado arqueológico de importancia, la empresa responsable de las obras, o las subcontratas, deberán paralizar inmediatamente las labores que pudieran afectarle, tomando las medidas oportunas para garantizar la protección de las evidencias aparecidas y se comunicará el descubrimiento 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.

Medidas de seguimiento y control.

Con objeto de establecer el correspondiente seguimiento ambiental por parte del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, se considera necesario se comunique a la Dirección General de Medio Ambiente la fecha del comienzo de las obras.

Otras medidas.

Cualquier modificación o ampliación del proyecto presentado, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el Estudio de Impacto Ambiental, deberá ser comunicado a la Dirección General 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 de Impacto 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, 15 de abril de 2008.—El director general de Medio Ambiente, Javier García-Oliva Mascarós.

Anexo I: Síntesis descriptiva del proyecto

El proyecto tiene por objeto el acondicionamiento y la mejora de la carretera existente que une la CA-131, a la altura de la ría Capitán, término municipal de Valdágua, hasta el Puente de la Maza en San Vicente de la Barquera (N-634), concretamente entre los pk 0,000 al pk 6,600.

Al desarrollarse la totalidad del proyecto en el seno del Parque Natural de Oyambre, se ha optado por la solución técnica más conservadora, ajustándose lo más posible al trazado original, con la finalidad de minimizar los movimientos de tierra. No obstante, el proyecto pretende la modificación de una curva del trazado en el punto de unión con la CA-131 mediante el desarrollo de una nueva variante de 682 metros de longitud en el entorno de la playa de Oyambre, denominada Variante Este, si bien, se han estudiado diferentes alternativas para su trazado.

Geoméricamente, se propone una sección tipo para el conjunto total de la carretera, que consta de los siguientes parámetros de ejecución:

- Calzada de 6.00 metros de ancho: Dos carriles de 2.75 metros y arcenes de 0.25 metros.
- Camino peatonal de ancho: 1.50 metros y superficie tipo «slurry» coloreada.
- Separación entre camino y carretera de 0.50 metros mediante celosía ecológica.
- Nuevo trazado en aquellas curvas que presenten un radio inferior a 50 metros o comprometan la seguridad vial.

Aparte de la ampliación y modificación del trazado se contemplan las siguientes actuaciones:

- Adecuación de los futuros accesos a los aparcamientos estacionales.

- Configuración y disposición de terrenos para un nuevo aparcamiento estacional, de 184 plazas, adyacente sobre los prados de siega próximos a la variante Este propuesta.

- Instalación de un marco prefabricado de dimensiones 3.00 X 2.00 metros, en el P.K. 0+309 para salvar la intersección con el arroyo existente en este punto.

- Instalación de dos nuevos caños de hormigón armado de Ø 800 mm en los P.K. 0+467 y P.K. 0+528.

- Renovación de las actuales obras de drenajes transversales existentes.

- Construcción de cunetas de hormigón en V, o en su defecto de tierra, a lo largo de toda la longitud del trazado que discurra sobre desmonte.

- Construcción de una senda peatonal sobre la plataforma de madera, con una longitud aproximada de 400 metros entre el acceso al club de golf y la nueva rotonda proyectada al final de la variante Este.

- Disposición de barreras de seguridad «tipo ecológica» en algunos tramos de trazado.

- Reposición de cierres vegetales u obras de fábrica afectadas.

- Pintado de viales y disposición de señalización.

- Recuperación del sistema dunar existente en la playa de Oyambre, en la zona ocupada por el aparcamiento y por el actual trazado.

- Recuperación de los espacios afectados mediante aporte de tierra vegetal, siembra de especies gramíneas y leguminosas, y plantación de 150 unidades de Salix cantábrica.

Anexo II: Relación de las consultas efectuadas y contenido más significativo de las respuestas recibidas

Con fecha de 5 de mayo de 2006 las administraciones e instituciones consultadas fueron las siguientes: Demarcación de Costas en Cantabria, Secretaría General de Cultura, Turismo y Deporte y Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza.

Demarcación de Costas de Cantabria.

Con fecha de 23 de mayo de 2006 se remite un informe como respuesta a la consulta efectuada por el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales en la que se informa sobre la compatibilidad de las actuaciones planteadas en el proyecto de mejora de la carretera de referencia respecto a las actuaciones previstas para la citada Demarcación, en la que se señala lo siguiente:

- Las actuaciones previstas de reubicación de aparcamientos y restauración de terrenos se superponen con las previstas en los proyectos de referencia de esta Demarcación de Costas 39-1406 Playa de Merón y 39-1414 Playa de Oyambre-, considerando que, sería deseable una coordinación entre ambos proyectos pudiendo utilizarse el marco del Convenio de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Cantabria para la gestión integral de la costa.

- Además, se señala que en los dos tramos en que se plantea una variante de trazado de la carretera, está tiende a alejarse del dominio público marítimo-terrestre, reduciendo la ocupación actualmente existente en la zona de servidumbre de protección. No obstante, se señala que la alternativa prevista para la zona de Oyambre fue desechada por su elevado impacto ambiental, puesto que afecta a una zona húmeda sin comunicación con el mar pero considerada valiosa desde el punto de vista ambiental por la presencia de carrizo, estimando que la alternativa de mantenimiento del trazado existente era la más adecuada en el entorno de actuación.

- Finalmente, se sugiere un análisis detallado de la afectación del trazado propuesto sobre las comunidades existentes, valorando su impacto frente a la alternativa de mantenimiento del trazado actual.

Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza.

Con fecha de 31 de mayo de 2006 la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza remitió un informe como respuesta a la consulta efectuada por el Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, con fecha de 5 de mayo de 2006, informando que la actuación no discurre dentro del LIC ES1300003 Rías Occidentales y Dunas de Oyambre, tan solo limita tangencialmente, por lo que no resulta preciso un informe de conformidad con la Red Natura 2000, contemplado en el artículo 6.3 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats y la fauna y flora silvestres.

No obstante, se indica que la actuación se encuentra incluida dentro del ámbito territorial del Parque Natural de Oyambre y dado que plantea variaciones respecto del trazado original, se precisa que sean valoradas el conjunto de alternativas desde el punto de vista ambiental, así como a las modificaciones propuestas al respecto.

Además se indica que el conjunto del proyecto, junto con la valoración ambiental de las alternativas consideradas, deberá ser informado por la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza dentro de su correspondiente tramitación administrativa.

Anexo III: Resumen del Estudio de Impacto Ambiental

El Estudio de Impacto Ambiental cumple con el contenido mínimo exigible en el Decreto 50/91 de 29 de abril, de Evaluación de Impacto Ambiental para Cantabria. Un resumen del mismo se recoge a continuación:

Inventario ambiental

Medio físico

Clima.

El clima de la zona es el típico de la zona costera de Cantabria, caracterizado por su clima oceánico, lluvioso y templado aunque inestable.

En general, la calidad del aire se puede considerar como buena, debido entre otros aspectos, a la escasez de focos significativos de emisión y al régimen de vientos, que en esta zona litoral permite la rápida renovación.

Geología.

El sustrato geológico sobre el que se desarrolla el territorio de estudio se incluye dentro de la región geológica denominada como Entrante Mesoterciario Costero, al norte de la Franja Cabalgante del Escudo de Cabuérniga.

Regionalmente el área de estudio se corresponde a la Zona Tectonizada de San Vicente de la Barquera - Lamadrid encontrándose localmente los materiales del Oligoceno afectados por el Sinclinal de Merón, de eje E-O y por dos fallas de bajo ángulo, que actúan cabalgando las series más antiguas identificadas anteriormente sobre. Hay que resaltar el origen, por extrusión diapírica, de los materiales triásicos diferenciados en la Playa de Merón.

Edafología.

Los suelos presentes en el entorno de estudio se corresponden, según la clasificación de la FAO, a litosoles, Cambisoles distrícos, cambisoles eutrícos, luvisoles ortícos o a una combinación de ellos.

Hidrografía e hidrogeología.

La zona de estudio no presenta cursos de agua de entidad reseñable, tan solo cabe señalar la presencia de cuatro pequeños arroyos formados por la escorrentía superficial, tres de los cuales son atravesados directamente por la carretera objeto de estudio y uno que se forma a escasos metros de la misma.

Desde el punto de vista hidrogeológico la zona se encuadra en la Cuenca Hidrográfica Norte II y más concretamente en la Unidad Hidrogeológica Sinclinal de Santander-Santillana y zona de San Vicente de la Barquera Subsistema 4c Unidad Mesoterciaria Costera. Esta unidad drena hacia el mar mediante un conjunto de numerosos ríos de poca longitud debido a la proximidad de los relieves a la línea de costa.

Medio Biológico.

Las unidades ambientales identificadas en el área de estudio son la vegetación de lindero, saucedada, carrizo, zonas de cultivo, ajardinadas y parques, pradería, matorral y fase de transición de la vegetación, eucaliptal, vegetación de acantilado y vegetación dunar.

Por otra parte, los procesos ecológicos más relevantes están asociados a la permeabilidad territorial y al flujo del agua de los arroyos existentes, ya que el propio flujo del agua puede ser considerado como la componente longitudinal de la permeabilidad territorial. La zona en la que van a variar los procesos ecológicos es la zona de la «variante este» que tiene una serie de ejes de permeabilidad en la zona de la aliseda-carrizal, que se deben proteger mediante el diseño de pasos de fauna y drenajes transversales del calibre adecuado. Por el contrario, con la eliminación del tramo de carretera que se ha proyectado eliminar, con el adecuado tratamiento, se regenerará un eje de conectividad.

En cuanto a la fauna existente, la zona objeto de actuación se encuentra muy próxima al LIC Rías Occidentales y Dunas de Oyambre, formando el mismo por una gran cantidad de hábitats y biotopos, con gran biodiversidad. Dicho espacio, al encontrarse situado entre dos estuarios, representa una situación estratégica como lugar de paso obligado para numerosas especies de aves migratorias.

Respecto a los Espacios Naturales Protegidos, la zona de actuación se encuentra íntegramente incluida dentro de los límites del Parque Natural de Oyambre y de manera puntual, próxima al LIC citado con anterioridad. Este LIC protege los hábitats presentes en los estuarios, la frágil vegetación de los acantilados y los hábitats asociados a los sistemas dunares. Los estuarios son de los ecosistemas más ricos y diversos que hay en Cantabria, de ahí que su protección es una de las prioridades de la administración ambiental. En cuanto a los acantilados, presentan en sus zonas altas, formaciones de brezal atlántico de Erica vagans. Además, son interesantes los hábitats relacionados con los campos dunares existentes.

Por otro lado, según el contenido del Plan de Ordenación del Litoral aprobado por la Ley 2/2004 de 27 de septiembre, el entorno afectado por la actuación queda fuera de ordenación.

Finalmente, señalar que la obra se desarrolla íntegramente fuera de los límites del Dominio Público Marítimo Terrestre, aunque si está incluida en determinados tramos dentro de la Zona de servidumbre de tránsito y la Zona de servidumbre de protección. En todo caso se respetaran las prohibiciones y limitaciones impuestas por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de costas, y reglamento general aprobado por Real Decreto 1.471/1989, de 1 de diciembre.

Medio Social.

A grandes rasgos, los terrenos incluidos dentro del área de estudio están principalmente predestinados a las praderías dedicadas a la producción de forraje para la cabaña ganadera de la zona; también se pueden observar algunas zonas destinadas al cultivo y el resto está ocupado por viviendas, vías y estructuras urbanas en general. En cuanto a las actividades socioeconómicas, la principal actividad socioeconómica de la zona es la actividad agropecuaria y en este caso principalmente la ganadería. En el área es frecuente la presencia granjas, dedicadas principalmente al ganado vacuno de leche. Los cultivos presentes en la zona son más bien escasos, reduciéndose principalmente a pequeñas huertas de producción familiar.

Estudio del paisaje visual o percibido.

De forma general, puede decirse que el paisaje resulta de la combinación de la geomorfología, el clima, las plantas y animales, el agua, las incidencias de las alteraciones de tipo natural y las modificaciones antrópicas. Este se puede estudiar desde dos puntos de vista diferentes, que no son excluyentes, sino más bien complementarios: El paisaje desde el punto de vista ecológico o sistémico y desde el punto de vista visual o percibido.

El primero de los puntos de vista, el paisaje ecológico, se centra en el paisaje como indicador o fuente de información sintética de territorio, mientras que el segundo, el paisaje visual abarca solo la superficie observable al situarse dentro del propio territorio. El primer tipo de análisis a grandes rasgos es lo que se ha venido haciendo a lo largo del apartado del análisis de la situación actual, por eso el presente apartado se centra en el paisaje visual.

El paisaje visual es el espacio o el entorno visual del punto de observación, en este caso sería la carretera objeto de este proyecto, por tanto el paisaje visual sería el entorno visual de todos los puntos de la carretera, lo que constituye la cuenca visual.

Identificación y valoración de impactos.

En cuanto a la identificación y valoración de impactos sobre los diferentes elementos del medio, quedan resumidos de la siguiente manera:

Se han identificado dos impactos negativos sobre la calidad del aire, uno compatible de intensidad mínima, provocado por el aumento de tráfico rodado y otro moderado de intensidad media provocado por el mezclado y tendido de asfalto.

Por otra parte, se han identificado seis impactos sobre el suelo de los cuales la retirada y acopio de la cobertura vegetal y el emplazamiento de la maquinaria se han valorado como mínimos compatibles, mientras que la instalación de marco prefabricado, cunetas y obras de fábrica, disposición de zahorra y mezclado y tendido del asfalto se han valorado como impactos moderados de intensidad media.

Además, se han identificado cuatro impactos sobre la hidrología, dos compatibles de intensidad mínima sobre el agua superficial, referentes a la instalación del marco y al aumento del tráfico rodado y otros dos sobre calidad de las aguas, uno de carácter mínimo compatible, derivado de los movimientos de tierra y otro moderado de intensidad media, derivado del aumento de tráfico rodado.

En cuanto a los impactos sobre la vegetación, han sido identificados cinco impactos, cuatro de los cuales moderados de intensidad media, derivados del movimiento de tierras, del desbroce de la vegetación y del mantenimiento de cunetas, si bien, se ha identificado un impacto severo de intensidad alta por la afección a la vegetación natural provocada por la ejecución de la variante este.

Por otro lado se han identificado cinco impactos sobre la fauna, tres de los cuales de carácter moderado e intensidad media derivados del desbroce de la vegetación, retirada y acopio de la tierra vegetal y del aumento de tráfico rodado, un impacto compatible y de intensidad mínima provocado por el movimiento de tierras y otro de carácter compatible y de misma intensidad sobre la fauna fluvial, derivado de la instalación del marco de la variante este a su paso sobre el arroyo existente.

Respecto a los impactos sobre la permeabilidad territorial han sido identificados tres impactos compatibles de intensidad mínima, derivados de la ejecución de muros, del desbroce de la vegetación y del movimiento de tierras.

En cuanto a los impactos sobre el medio perceptual, destacan ocho impactos, tres de los cuales han sido identificados sobre el paisaje ecológico, dos moderados de intensidad media y uno compatible de intensidad mínima, derivados del desbroce de la vegetación, de la retirada y acopio de la tierra vegetal, y del movimiento de tierras, respectivamente, mientras que se han identificado cinco impactos, dos moderados de intensidad media y otros tres compatibles de intensidad mínima sobre el paisaje visual, derivados de la instalación del marco prefabricado y por la mezcla y tendido del asfalto, además de las tres acciones del proyecto citadas con anterioridad.

Por último, se han identificado cinco impactos sobre los usos del suelo y el confort sonoro, cuatro de los cuales son compatibles de intensidad mínima, derivados de la retirada y acopio de la tierra vegetal, del movimiento de tierras, de la mezcla y tendido del asfalto y aumento de tráfico rodado, y uno compatible de intensidad mínima provocado por el desbroce de la vegetación.

No obstante, existen otro conjunto de impactos de carácter positivo no significativo, nulos y despreciables, que no aparecen reflejados pero que sí han sido señalados en la matriz de identificación de impactos.

Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y Plan de Vigilancia Ambiental.

El conjunto de Medidas de Mejora Ambiental establecidas por el promotor para la minimización o eliminación de los impactos, así como el Plan de Vigilancia Ambiental, se encuentran recogidos, de forma literal, en la propia Declaración de Impacto Ambiental.

Anexo IV: Resultado de la Información Pública realizada por la Dirección General de Carreteras

Finalizado el periodo de información pública, con fecha de 26 de febrero de 2007, no se recibieron alegaciones de contenido ambiental, si bien, se efectuaron sugerencias de contenido técnico efectuadas por don Miguel Noriega Campo, referidas al diseño del paseo peatonal, y por el Ayuntamiento de San Vicente de la Barquera solicitando que el paseo peatonal se prolongase hasta el final de la actuación, además de sugerir obras de reparación de la carretera de La Argolla, que comunica dicha carretera con la Playa de El Sable de Merón, instalación de alumbrados públicos, conectados al alumbrado público municipal, en cruces o travesías con los núcleos urbanos (cruce de Gerra, cruce de entrada a Rupiente, cruce de La Panera, núcleo de Labraña y el cruce con la carretera de La Argolla y reconsideración de la ubicación de los aparcamientos existentes en el margen derecha dirección a San Vicente de la Barquera.

08/7256

CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL NORTE

Comisaría de Aguas

Información pública de solicitud de concesión de un aprovechamiento de aguas en el municipio de Ribamontán al Mar, expediente número A/39/06263.

Asunto: Solicitud de concesión de un aprovechamiento de aguas.

Peticionaria: Doña María Josefa Bedia Navarro (representante don Francisco Asís Herrán de la Maza).

NIF número: 13738440-B y 9338382-Z.

Domicilio: Barrio La Naveda, sin número - Suesa 39793 - Ribamontán al Mar (Cantabria).

Nombre del río o corriente: Manantial innominado.

Caudal solicitado: 0,34 litros/segundo.

Punto de emplazamiento: Suesa.

Término municipal y provincia: Ribamontán al Mar (Cantabria).

Destino: Riego.

Breve descripción de las obras y finalidad: Solicitud de aprovechamiento de un caudal de 0,34 litros/segundo de agua a derivar de un manantial en Suesa, término municipal de Ribamontán al Mar (Cantabria), con destino a riego.

La captación se realizará de un manantial que se conducirá hacia una arqueta y posteriormente a un depósito de almacenamiento de polietileno de 10.000 litros del cual se extraerá el agua para el riego con un grupo de presión trifásico de 3 CV. El agua se utilizará para el riego de plantas, tanto ornamentales como forestales, en macetas situadas en la parcela, efectuándose el riego por goteo.

Lo que se hace público para general conocimiento por un plazo de un mes, a partir de la publicación de este anuncio en el BOC, a fin de que, los que se consideren perjudicados con lo solicitado puedan presentar sus reclamaciones durante el indicado plazo en el Ayuntamiento de Ribamontán al Mar o en la Confederación Hidrográfica del Norte (Comisaría de Aguas, calle Juan de Herrera, número 1, 2.º, 39071), donde estará de manifiesto el expediente.

El secretario general, PD, el jefe de Servicio de Cantabria (Resolución de 13 de diciembre de 2004, BOE de 11 de enero de 2005), Alberto López Casanueva.

08/4763