

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

CONSEJERÍA DE UNIVERSIDADES E INVESTIGACIÓN, MEDIO AMBIENTE Y POLÍTICA SOCIAL

DIRECCIÓN GENERAL DE MEDIO AMBIENTE

CVE-2018-6007 *Resolución de 19 de junio de 2018, de la Dirección General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto nuevo vial de acceso rodado y peatonal entre Viveda y Duález. CA-XXX. Tramo Viveda-Duález.*

Proyecto: Nuevo vial de acceso rodado y peatonal entre Viveda y Duález. Nueva Carretera CA-XXX. Tramo: Viveda-Duález

Promotor: Servicio de Proyectos y Obras. Dirección General de Obras Públicas.

Localización: Términos municipales de Santillana del Mar - Torrelavega.

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, («Boletín Oficial del Estado» nº 296, de 11 de diciembre), en su artículo 7, prevé los proyectos que deben de ser sometidos a evaluación ambiental tanto simplificada como ordinaria.

El proyecto nuevo vial de acceso rodado y peatonal entre Viveda y Duález. Nueva carretera CA-XXX. Tramo Viveda - Duález, ha sido sometida al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

1. Información del proyecto.

1.1. Localización del proyecto.

El proyecto se localiza entre los términos municipales de Torrelavega y Santillana del Mar de la Comunidad Autónoma de Cantabria, concretamente en un área que separa geográficamente ambas localidades y que comprende el Monte Herrán de la Sierra Llana y la vega fluvial Oeste del Río Saja-Besaya, extendiéndose hasta los núcleos de Ganzo y Barreda, ambos dentro del territorio municipal de Torrelavega.

1.2. Objeto y justificación del proyecto.

La finalidad del nuevo vial es dar solución al tráfico que actualmente recae sobre la N-611 de la que, con origen y destino en las diferentes carreteras autonómicas del ámbito de actuación, hace uso la población en el tramo entre las localidades de Barreda y Torrelavega.

1.3. Descripción sintética del proyecto.

Con el objetivo indicado, se plantea establecer una conexión entre ambas localidades, buscando un inicio desde la CA-131 al Sur de la localidad de Viveda, ya sea de nueva construcción o abarcando la transformación de una conexión existente, finalizando en la localidad de Duález, debiendo prolongarse lo necesario al este, junto al complejo deportivo Oscar Freire y la empresa Sniace, para completar las comunicaciones de la zona con la N-611 a través del Puente de los Italianos. El nuevo vial debe comunicarse también con la Autovía del Cantábrico A-8 en los enlaces existentes de la misma al Norte de Torrelavega.

1.4. Promotor, órgano sustantivo.

El promotor del proyecto es el Servicio de Proyectos y Obras de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria y el órgano sustantivo es la Dirección General de Obras Públicas.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

2. Tramitación y consultas.

2.1. Inicio del expediente administrativo para tramitación de la DIA.

Con fecha de 1 de diciembre de 2016 y nº de Registro E 14755, tiene entrada en el Registro Delegado de la Secretaria General de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social del Gobierno de Cantabria, oficio de la Dirección General de Obras Públicas a la Dirección General de Medio Ambiente, solicitando la elaboración del Documento de Alcance (DA) del proyecto Nuevo vial de acceso rodado y peatonal entre Viveda y Duález. Nueva carretera CA-XXX. Tramo Viveda-Duález. De conformidad con lo así dispuesto en el artículo 34 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Obras Públicas remite una copia en papel del Documento Inicial (DI) del proyecto, así como 12 ejemplares del mismo en formato digital.

Para la elaboración del (DA), el 12 de diciembre de 2016 la Dirección General de Medio Ambiente inicia el periodo de consultas remitiendo el DI a las siguientes Administraciones públicas afectadas y personas interesadas, con los nº de Registro indicados:

- Ayuntamiento de Santillana del Mar. .. S 16384
- Ayuntamiento de Torrelavega. .. S 16385
- Dirección General del Medio Natural. .. S 16386
- Dirección General de Cultura. .. S 16387
- Confederación Hidrográfica del Cantábrico. .. S 16388
- Demarcación de Costas de Cantabria. .. S 16389
- Delegación del Gobierno en Cantabria. .. S 16390
- Dirección Gral. de Ord. del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística. .. S 16391

Con fecha 15 de febrero de 2017 y nº de registro S 2331 y una vez recibidas las respuestas a las consultas, la Dirección General de Medio Ambiente emite el DA y remite el mismo, junto con una copia de las contestaciones recibidas a la Dirección General de Obras Públicas. Posteriormente le son remitidas al Órgano Sustantivo, las contestaciones de la Delegación del Gobierno en Cantabria y de la Dirección General del Medio Natural, que llegan fuera de plazo.

El Órgano Sustantivo publica en el B.O.C. nº 137, de 17 de julio de 2017, anuncio mediante el que somete a información pública la aprobación provisional del estudio informativo y del EsIA del proyecto.

El 19 de diciembre de 2017, con nº de registro E 18415, se recibe en la Dirección General de Medio Ambiente, procedente de la Dirección General de Obras Públicas, solicitud de inicio del procedimiento de evaluación ambiental ordinaria; ejemplar del documento técnico del Estudio Informativo, junto con su estudio de Impacto Ambiental; Informe de alegaciones, en el que se incluyen las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y consultas, junto con las observaciones que al respecto de cada una de dichas alegaciones e informes, la Dirección General de Obras Públicas considera oportuno realizar.

Por otra parte, el artículo 40.2 de la Ley 21/2013 dispone que, si durante el análisis técnico del expediente de impacto ambiental, el órgano ambiental estima que la información pública o las consultas no se han realizado conforme a lo establecido en dicha Ley, requerirá al órgano sustantivo para que subsane el expediente de impacto ambiental en el plazo de tres meses. En estos casos se suspenderá el cómputo del plazo para la formulación de la declaración de impacto ambiental (DIA). Dado que la información pública del expediente de referencia adolece de algunos defectos, como por ejemplo: el anuncio, no incluye el correspondiente resumen del procedimiento de autorización del proyecto y por lo tanto no indica que el proyecto está sometido a evaluación ordinaria; no se identifica al órgano competente para autorizar el proyecto; no se identifican los órganos en los que se pueden presentar alegaciones; no indica que, tanto el estudio informativo como el EsIA están disponibles en la sede electrónica del órgano sustantivo... y por lo tanto la información pública del expediente relativo al proyecto Nuevo vial de acceso rodado y peatonal entre Viveda y Duález. Nueva carretera CA-XXX. Tramo: Viveda-

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Duález promovida por la Dirección General de Obras Públicas, no se ha realizado conforme a lo establecido en la citada Ley. En virtud de lo anterior, y de conformidad con el artículo 40.2 de la Ley 21/2013, se requiere a la Dirección General de Obras Públicas la subsanación del expediente de impacto ambiental en el plazo de 3 meses.

Finalmente, con fecha 18 de abril de 2018 y con nº de registro E 6117, se recibe en la Dirección General de Medio Ambiente escrito informando del sometimiento del proyecto y el E.I.A. nuevamente a información pública, indicando que al no haberse recibido alegación alguna posterior al nuevo proceso de información pública, se seguirán considerando las alegaciones e informes recibidos durante el trámite anterior. Asimismo, se adjunta la siguiente documentación:

- Un ejemplar del documento técnico del Estudio Informativo, junto con su Estudio de Impacto Ambiental.

- El Informe de alegaciones, en el que se incluyen las alegaciones e informes que se recibieron en los trámites de información pública y de consultas durante el trámite anterior de información pública, junto con las observaciones que al respecto de cada una de dichas alegaciones e informes, el promotor considera oportuno realizar.

2.2. Alegaciones en la fase de consultas previas del proyecto y respuestas a ellas.

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar (Demarcación de Costas del Cantábrico):

Señala que los municipios por donde discurren los trazados de las diferentes alternativas cuentan con los correspondientes deslindes del dominio público marítimo-terrestre que fueron aprobados por Órdenes Ministeriales con fecha 1/09/2005, en el caso de Santillana del Mar, y 5/12/2008 en el caso de Torrelavega.

Asimismo, hace referencia a que, el inicio de los trazados de las diferentes alternativas, atraviesan un ámbito sensible de las mareas en el arroyo Corrino, afluente del Río Saja-Besaya, discuriendo después de atravesar el citado arroyo aguas arriba del límite de influencia de las mareas del estuario de dicho río y por tanto fuera de la zona de influencia de la Ley de Costas. Por último, resalta que las alternativas agrupadas en el corredor 1, discurren próximas al límite interior de la zona de servidumbre de protección en el tramo inicial del trazado.

Respuesta:

En su informe señala que ninguna de las alternativas afecta al Dominio Público Marítimo-Terrestre o a su Zona de Protección, por lo que únicamente cabe indicar que ha habido ninguna modificación de trazado que pueda afectar a los deslindes aprobados por las Órdenes Ministeriales de 1/09/2005 y 5/12/2008.

- Dirección General de Cultura:

Informa que el registro arqueológico de la zona ha sido dado a conocer a través de diferentes publicaciones científicas, siendo recogido además en el Inventario Arqueológico de Cantabria.

En relación con ello indica que, según lo reflejado en el artículo 89.2 de la Ley de Cantabria 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, deberá realizarse un seguimiento arqueológico durante las acciones de desbroce y remociones de tierras además de otros trabajos de acondicionamiento del terreno durante la fase de ejecución del proyecto.

Respuesta:

Tanto en el apartado de medidas ambientales como en el Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental se ha establecido la obligatoriedad de realizar un seguimiento arqueológico durante el movimiento de tierras y trabajos de explanación por parte de un técnico autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

- Ayuntamiento de Torrelavega:

Basa su alegación en sendos informes de dos servicios municipales:

- Servicio de Abastecimiento, Agua y Saneamiento: Sugiere que el proyecto de construcción del nuevo vial incluya un nuevo sistema de drenaje y un colector de aguas pluviales que recoja y conduzca hasta el Río Saja las aguas de escorrentía procedentes del Monte Herrán y la Sierra Llana, con el fin de evitar la inundación de la nueva infraestructura que puede producirse en periodos de lluvia intensa.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- Servicio de Movilidad, Energía y Medio Ambiente: Sugiere que el Documento de Alcance del EIA contemple adecuadamente los aspectos relacionados con la contaminación e impacto acústico generado por las diferentes alternativas consideradas, mediante el correspondiente estudio acústico y modelo de cálculo, justificando así el cumplimiento de lo establecido en la Ordenanza Municipal de Protección del Medio Ambiente contra la emisión de ruidos y Vibraciones y en la restante normativa de aplicación en materia de ruido.

Respuesta:

En la relación a la sugerencia del Servicio de Movilidad, Energía y Medio Ambiente, señalar que se ha realizado un Estudio Acústico específico dentro del EIA.

En relación a la sugerencia del Servicio de Abastecimiento, Agua y Energía, señalar que las obras de drenaje transversal cuentan con suficientes dimensiones para cumplir la consideración emitida, sin perjuicio de que deberán ser analizadas de manera más concreta en el futuro proyecto constructivo.

— Dirección Gral. de Ordenación del Territorio y Evaluación Ambiental Urbanística:

Comienza su escrito haciendo un resumen del proyecto.

Asimismo, señala la normativa en materia de Ordenación del Territorio que afecta a los municipios de Torrelavega y Santillana del Mar y como debe ser integrada en el contenido del EIA, pudiendo destacar:

- Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana: De acuerdo con el artículo 3 de dicho Real Decreto, señala que la alternativa seleccionada deberá minimizar en lo posible el consumo de suelo, no sólo ciñéndose al propio ocupado

- Ley de Cantabria, de 27 de septiembre, del Plan de Ordenación del Litoral: Señala los tipos de categorías de la zonificación del Plan de Ordenación del Litoral (POL) afectadas por el trazado de las diferentes Alternativas, incidiendo en que el corredor 1 a su paso por la antigua plataforma del ferrocarril minero se encuentran afectados por la categoría de Protección de Riberas del Área de Protección del POL, si bien concluye que según lo determinado en el artículo 28 de dicha Ley, las construcciones e instalaciones, permanentes o no, asociadas a infraestructuras, constituyen un uso autorizable en esta categoría de protección.

- Ley de Cantabria 4/2014, de 22 de diciembre, del Paisaje: Recomienda, según lo determinado en el artículo 19 de esta ley, que el EIA incluya un Análisis de Impacto e Integración Paisajística dada la incidencia en el paisaje en los territorios municipales de Santillana del Mar y Torrelavega que puede tener el desarrollo de esta infraestructura.

- Orden MED/03/2013, de 23 de enero, por el que se aprueba el Plan de Movilidad de Ciclista de Cantabria (PMCC): Señala que en el ámbito de actuación se desarrolla parte de la Red Prioritaria y la Red Complementaria de la Red de Vías Ciclistas de Cantabria del PMCC. Hace referencia a que parte de esta red se encuentra ya consolidada, encontrándose otra parte pendiente de ejecución. Igualmente, resalta que el Ayuntamiento de Torrelavega actualmente se encuentra redactando el Proyecto Bici.Bes (Red de Vías Ciclistas del Besaya) y que el mismo estudia el posible enlace mediante vía ciclista entre la rotonda junto al "Puente de los Italianos" (recientemente ejecutada) y las instalaciones deportivas junto al complejo de Sniace, por lo que propone que el Corredor 3 y dicho proyecto Bici.Bes se coordinen entre sí.

Asimismo, propone que, de acuerdo a lo señalado en el apartado 3.4.1 del PMCC (Estrategias en relación a la planificación de carreteras) se estudie la posibilidad de que en el diseño de las secciones tipo que definan el nuevo vial, se incluyan las vías ciclistas necesarias para desarrollar el trazado de la red de vías ciclistas propuestas en dicho plan.

Respuesta:

En cuanto al uso racional del suelo y de los recursos naturales, cabe decir que la alternativa seleccionada es la que menos consumo de suelo conlleva al apoyarse en infraestructuras existentes, como la antigua plataforma del ferrocarril o el vial que conduce al Barrio de Riaño.

La alternativa seleccionada está afectada parcialmente por la figura de Protección de Riberas del Área de Protección del Plan de Ordenación del Litoral (POL), aunque la actuación

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

planteadas es compatible con los usos permitidos en esta categoría de protección (artículo 28 de la normativa del POL).

Con respecto a la inclusión de un Análisis de Impacto Ambiental e integración paisajística, se ha hecho un pormenorizado análisis del paisaje en el proyecto, incluyendo delimitación y caracterización de las unidades de paisaje, así como su valoración a través del análisis de calidad y fragilidad visual.

Finalmente, en cuanto a la posibilidad de incluir en el futuro vial las vías ciclistas contempladas en el Plan de Movilidad Ciclista de Cantabria, cabe indicar que la sección tipo se ha diseñado con una anchura constante de 7 metros, un carril por sentido de circulación y acera o carril-bici a cada lado de la calzada, de 2 m. de ancho.

En el tramo comprendido entre el Barrio de Riaño y el arroyo Corrino, se elimina la reserva de 2 m. para la vía ciclista con el fin de no efectuar un itinerario paralelo a la Vía Verde del Besaya y no afectar a la Zona de Flujo Preferente.

— Confederación Hidrográfica del Cantábrico:

Realiza un pequeño resumen del contenido del Documento Inicial, con especial incidencia en la caracterización de la hidrología aportada y las posibles afecciones que puede generar el desarrollo del proyecto sobre la misma.

A continuación, expone una serie de consideraciones dentro de las competencias otorgadas al Organismo de Cuenca, principalmente dirigidas al contenido que debe aportar el EIA:

- Aportar una descripción de la hidrología superficial y subterránea del ámbito de actuación, así como información relevante de la posible vulnerabilidad a la contaminación, ubicación de manantiales e infiltraciones que se puedan producir por la geología y litología de la zona.

- Un análisis de las principales alternativas, incluyendo la 0 o de no actuación y una justificación de la solución adoptada teniendo en cuenta los efectos sobre la hidrología superficial y subterránea.

- Una descripción de las posibles afecciones generadas por el proyecto sobre la hidrología superficial y subterránea, donde incide la necesidad de estudiar:

- Las posibles alteraciones de la red de drenaje natural, el dominio público y sus zonas de protección producidas por diferentes acciones como, alteración del curso de cauce, eventuales interrupciones de la red de, etc. En particular deberán estudiarse las posibles afecciones a la inundabilidad, puesto que los trazados propuestos se encuentran dentro de los límites de riesgo potencial ESO18-CAN-19-1 y ESO18-CAN-19-2.

En relación con estas, resalta que la alternativa seleccionada debe garantizar el cumplimiento de los siguientes artículos del PHCOC:

Artículo 40: Limitaciones a los usos en zona de policía inundable.

Artículo 41: Limitaciones a los usos en el resto de zona inundable.

Artículo 43: Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.

Artículo 44: Drenaje en las nuevas áreas a urbanizar y de las vías de comunicación.

- Las posibles alteraciones del régimen hidrológico superficial o subterráneo. Si se prevé realizar captaciones, deberán indicarse sus características.

- Las posibles alteraciones en la red de las aguas superficiales o subterráneas. Si se prevé realizar algún vertido al dominio público hidráulico, éste deberá caracterizarse para poder evaluar el cumplimiento de las normas de calidad ambiental del medio receptor, establecidas en la normativa vigente.

- Las posibles alteraciones de los ecosistemas asociados al dominio público hidráulico.

- Una descripción de las medidas propuestas para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales previstos sobre la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- El establecimiento de controles, dentro del Programa de Vigilancia Ambiental, que permitan determinar la afección a la hidrología superficial y subterránea, la calidad de las aguas continentales y sus ecosistemas asociados, así como verificar la eficacia de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias adoptadas durante todas las fases del proyecto.

Respuesta:

En primer lugar, se señala que se ha incorporado al Inventario Ambiental todos los aspectos requeridos para poder abarcar una correcta identificación y caracterización de impactos en lo que a las características hidrológicas del ámbito de actuación se refiere (hidrología superficial y subterránea, hidrogeología, calidad de las aguas, etc.).

También se han tenido en cuenta los efectos que puedan ocasionar las diferentes alternativas sobre la hidrología. Concretamente se ha tenido en cuenta el nº de Obras de Drenaje Transversal (ODTs) previstas para cada trazado.

Asimismo, se han tenido en cuenta las afecciones sobre la inundabilidad de las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPIs).

El trazado del corredor 1 ha sido ajustado respecto al del DI, para que transcurra fuera de la Zona de Flujo Preferente.

Se han tenido en cuenta las determinaciones de los artículos 40, 41, 43 y 44 del vigente PHCOC en los diferentes trazados, así como las diferentes medidas preventivas y correctoras.

Finalmente se indica en lo concerniente al trazado de las alternativas del corredor 1, que es prácticamente inevitable (dada su extensión y la presencia de la ladera del Monte Herrán) que dichas alternativas ocupen pequeñas zonas con riesgo de inundabilidad baja (T-500 años), aunque siempre fuera de la zona de policía, excepto en el estribo Sur del Arroyo Corrino, donde la afecta levemente, aunque en ningún caso suponga variación de la rasante actual del terreno y la consiguiente reducción significativa de la capacidad de desagüe a la que se refiere el artículo 40 de la normativa del citado PHCOC.

— Delegación del Gobierno en Cantabria:

Una vez realizado una descripción de la documentación, y una consideración de las Administraciones Públicas y Organismos que a su juicio se encuentran afectados, puntualiza:

En la documentación aportada no se indica si el proyecto se deriva de un plan director u otro documento similar, ni tampoco se describe la problemática que el nuevo vial pretende resolver, ni se justifica la necesidad de actuación. Por todo ello, se sugieren las siguientes cuestiones:

- Se incluya una justificación de la necesidad de la obra junto con una descripción de la problemática que pretende solucionar
- Se incluya la alternativa 0 o de no actuación en la valoración de los impactos de las diferentes alternativas.
- Se especifiquen los antecedentes, estudios previos, si la obra está incluida en algún Plan Director, etc., y si ha sido sometida en algún paso anterior a evaluación ambiental.
- Se analice la potencial redistribución de tráfico, los efectos territoriales y el posible efecto llamada generador de nuevos tráficos, derivado de la construcción de la nueva infraestructura.

Respuesta:

Se ha incluido un capítulo en el EIA en el que se han enumerado los antecedentes técnicos existentes. Igualmente, a partir de un Estudio de Tráfico de la Universidad de Cantabria específico para el ámbito, se ha incluido la descripción de la problemática actualmente existente, la justificación de la necesidad de realización del proyecto y el resultado de la redistribución del tráfico en la zona una vez se ponga en funcionamiento el nuevo vial.

— Dirección General del Medio Natural:

La Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Medio Rural, Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria, en el ámbito de sus competencias, informa que la actividad pretendida:

- No afecta a dominio público forestal

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- Se encuentra fuera del ámbito territorial de los espacios naturales protegidos y no se determinan afecciones a la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, declarados mediante Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria.

- No se han identificado tipos de hábitats de interés comunitario de carácter prioritario del Anejo I de la Directiva Hábitat 92/43/CEE, que pudieran verse afectados por la ejecución del proyecto.

Respuesta:

No se considera necesario aportar ninguna matización, ya que el organismo en su escrito especifica que el proyecto no afecta a ninguna de sus competencias (Dominio Público Forestal, Espacios Naturales Protegidos, etc.). Únicamente señalar que, dada la existencia de abundantes colonias de especies exóticas invasoras en el ámbito, se ha especificado en el apartado de medidas ambientales que su eliminación se deberá llevar a cabo a partir del protocolo desarrollado por este organismo.

2.3. Alegaciones al trámite de información pública y respuesta a ellas.

— Dirección General Cultura:

Indica que el ámbito del proyecto se localizan algunos elementos pertenecientes al patrimonio cultural de Cantabria, como los yacimientos de San Salvador de Viveda (INVAC 076.024) y Las Lastras (INVAC 076.028), o el Bien Inventariado "Locomotora de Vapor María" (BOC nº 39, 26/02/2003), sito en la rotonda de Ganzo.

Señala también, que el EIA deberá incluir un informe arqueológico de acuerdo al artículo 93 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria, así como realizarse un seguimiento arqueológico durante las labores de desbroce, todas las remociones de tierras y trabajos de acondicionamiento durante la ejecución del proyecto, debiendo ser efectuadas por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte.

Respuesta:

Primeramente, señalar que se ha introducido tanto en el texto del EIA como en los planos de localización del patrimonio cultural alguno de los elementos señalados en la alegación que no se habían considerado en los documentos sometidos a información pública.

Asimismo, se incorpora a la documentación del EIA el correspondiente informe arqueológico redactado por técnico autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria.

Por último, indicar que el seguimiento arqueológico ya se encuentra contemplado en los correspondientes capítulos de medidas ambientales y del programa de seguimiento ambiental.

— Delegación del Gobierno en Cantabria:

Primeramente, expone los antecedentes del expediente analizado, destacando que el mismo ya fue informado por el Área de Fomento de la Delegación del Gobierno en Cantabria en febrero de 2017 durante la fase de consultas previas, dentro del procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental de proyectos.

Realiza una descripción, de manera resumida, de la documentación aportada (Documento técnico del Estudio Informativo y Estudio de Impacto Ambiental en formato digital) durante el trámite de información pública en el que no realiza ningún juicio de valor o valoración de la misma.

Por último, realiza una serie de consideraciones en las que expone:

- Que el Estudio de Impacto de Ambiental (EIA) ha incorporado todas las propuestas realizadas en la fase de consultas previas por este organismo.

- Que la inclusión de la actuación dentro del procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental garantiza una correcta evaluación de los efectos en el medio ambiente de la misma.

- Recuerda la necesidad de tener en cuenta los criterios de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria para cualquier actuación que pueda afectar a la Red de Carreteras del Estado, en concreto a la Autovía A-8 y a la Carretera Nacional N-611.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Respuesta:

Dado el contenido del informe no se considera necesario realizar consideración alguna. Únicamente resaltar que durante la fase de información pública se ha recibido informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria, no imponiendo dicho organismo ningún condicionante dentro de sus competencias.

— Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y el Mar:

Realiza una pequeña introducción exponiendo el marco normativo de la información pública, para posteriormente remitirse al informe emitido por esta administración en el periodo de consultas previas destacando que considera válidas las apreciaciones realizadas en el mismo. Dicho informe señala que ninguna de las alternativas estudiadas afecta al Dominio Público Marítimo-Terrestre o a su zona de Protección aprobados por las Órdenes Ministeriales con fecha 1/09/2005 y 5/12/2008.

Respuesta:

Únicamente cabe reseñar que no ha habido ninguna modificación de trazado en las diferentes alternativas que pueda afectar a los deslindes aprobados por las citadas Órdenes ministeriales, por lo que no se considera necesario realizar apreciación alguna.

— Dirección General de Carreteras del Estado:

Realiza una pequeña introducción exponiendo el marco normativo de la información pública, para posteriormente remitirse al informe emitido por esta administración en enero de 2017, destacando que considera válidas las apreciaciones realizadas en el mismo, adjuntándole en el oficio emitido. Dicho informe señala que ninguna de las alternativas estudiadas afecta al Dominio Público Marítimo-Terrestre o a su zona de Protección aprobados por las Órdenes Ministeriales con fecha 1/09/2005 y 5/12/2008.

Respuesta:

Únicamente cabe reseñar que no ha habido ninguna modificación de trazado en las diferentes alternativas que pueda afectar a los deslindes aprobados por las citadas Órdenes Ministeriales, por lo que no se considera necesario realizar apreciación alguna.

— Dirección General de Medio Natural del Gobierno de Cantabria:

Se remite al informe emitido durante la fase de consultas previas, en el que expone que la actividad pretendida no afecta a ninguna de sus competencias, concretamente:

- No afecta al dominio público forestal
- Se encuentra fuera del ámbito de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Cantabria declarados mediante la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria.
- No se identifican hábitats de interés comunitario de carácter prioritario enumerados en el Anejo I de la Directiva Hábitats o 92/43/CEE que puedan verse afectados por la actuación.

Respuesta:

En virtud del contenido del informe, no se considera necesario realizar apreciación alguna.

— Confederación Hidrográfica del Cantábrico:

Comienza haciendo un resumen de la documentación aportada en el EIA. A continuación, emite una serie de consideraciones. A saber:

- El EIA no ha incluido la identificación y valoración de impactos de todas las alternativas, de acuerdo a lo determinado en la Ley 21/2013.

- En relación con el análisis multicriterio, no se profundiza en los riesgos de inundabilidad de los corredores propuestos. Indica concretamente que deberían haberse tenido en cuenta la valoración de las alternativas del corredor 2, que no tienen apenas riesgos de inundabilidad, frente a las del corredor 1. Asimismo, desde el punto de vista de las afecciones a la hidrología las alternativas del corredor 2 presentan menor afección a la zona inundable (aún, teniendo en cuenta que el corredor 1 se apoya en plataformas ya existentes. Por otra parte, indica que el corredor 3 se traza en su totalidad por zonas de baja probabilidad de riesgo de inundación T-500)

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- La ejecución del proyecto requiere la autorización previa del Organismo de Cuenca.
- Que deberá garantizarse el cumplimiento de los siguientes artículos del PHCOC:

Artículo 40: Limitaciones a los usos en la zona de policía inundable.

Artículo 41: Limitaciones a los usos en el resto de la zona inundable.

Artículo 43: Normas específicas para el diseño de puentes, coberturas, medidas estructurales de defensa y modificación del trazado de cauces.

Artículo 44: Drenaje en las nuevas áreas a urbanizar y de las vías de comunicación.

- Que deberán adoptarse las siguientes medidas:

Medidas preventivas:

- Evitar la rectificación y canalización de cauces de cualquier orden, la utilización de terraplenes de drenaje transversal para resolver cruzamientos con curso de agua y la concentración de drenajes de varios cursos de agua no permanentes a través de una sola estructura

- Se deberán respetar en todo momento los regímenes de corrientes de los cauces afectados, así como el desarrollo de usos establecidos para el dominio público hidráulico y sus zonas de afección.

- Se deberá incluir la prohibición expresa de establecer vertederos de materiales en zonas de policía de cauces, a no ser que cuenten con la autorización del Organismo de cuenca. No podrán establecerse acopios importantes en zonas de fuertes pendientes, ni mantener taludes desnudos o no estabilizados, para reducir el riesgo de incorporación de materiales a los cauces por desprendimiento o escorrentía.

- Las infraestructuras temporales en los cauces y zona de policía que se consideren necesarios, requerirán la autorización del Organismo de cuenca.

Medidas correctoras:

- Las infraestructuras temporales en los cauces y zona de policía que hayan sido autorizados por el Organismo de cuenca, se demolerán al finalizar el plazo establecido, reponiendo la zona de su ubicación a su estado anterior.

- Que el estudio de impacto ambiental no prevé afecciones a las concesiones existentes, por lo que, si durante el proyecto se detecta cualquier afección a derechos de uso privativo de las aguas inscritos en el Registro de Aguas de la Confederación, el promotor deberá acometer las medidas necesarias para evitar o minimizar las mismas, compensando en todo caso los eventuales daños producidos a los titulares de tales derechos.

Concluye indicando que tanto las obras en dominio público hidráulico, como aprovechamiento de agua superficiales y subterráneas y los vertidos directo o indirecto, requerirán autorización administrativa previa del Organismo de cuenca en el ámbito territorial de su competencia.

Respuesta:

Respecto a la falta de una identificación y valoración de impactos en todas las alternativas, se señala que, tras reuniones con el Órgano ambiental, se considera suficiente el contenido del apartado 7 del EIA para dar cumplimiento a la Ley 21/2013, puesto que si recoge una valoración cuantitativa de los impactos para todas las alternativas. En dicho apartado se hace un análisis multicriterio de todas las alternativas de trazado propuestas.

Con respecto al análisis de las zonas de inundabilidad, el equipo redactor ha considerado más importante en relación con los impactos sobre la hidrología y medio ambiente, el cruce de las diferentes alternativas con vaguadas y cauces naturales desde un punto de vista ecológico.

Se indica también que el impacto generado sobre la hidrología por la alternativa seleccionada (1A) es compatible, ya que se ha modificado el trazado para evitar afecciones sobre la zona de flujo preferente. El resto de afecciones a zonas inundables se producen fuera de la zona de policía y para avenidas de poca probabilidad (T-500) y sucede en todas las variantes A, B y C independientemente del corredor principal 1 o 2 adoptado.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Concluye en relación con este aspecto que, de acuerdo con el Órgano ambiental, se considera adecuado y suficiente valorar en detalle los impactos de la alternativa 1A, seleccionada por el promotor (Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria), a la vista de su menor impacto paisajístico, ambiental, económico y a su mayor funcionalidad.

En relación con las demás consideraciones emitidas en el informe, cabe señalar que se han incorporado en el EIA (Propuesta de medidas protectoras, correctoras y compensatorias para reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos) todas las medidas indicadas en el informe en relación a los posibles impactos generados sobre la morfología de cauces, su régimen hidrológico y las zonas inundables. Asimismo, se ha especificado que el futuro proyecto constructivo deberá garantizar el cumplimiento de los artículos de PHCOC señalados.

— Ecologistas en acción:

Estructura la alegación en varios bloques, a saber:

1.- Alegaciones al estudio informativo: Realiza una serie de consideraciones generales sobre el desacierto de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda con respecto a las necesidades de transporte, las consecuencias urbanísticas del actual sistema de transportes, la influencia que tiene en España las emisiones de gases de efecto invernadero sobre el cambio climático, los costes sociales y económicos del proyecto, la saturación de vías de alta capacidad, la necesidad de plantear una nueva conexión de la CA-131 con la A-67...

Para finalizar este apartado, en lo que respecta a este proyecto rechaza todas las alternativas excepto la A1, ya que el resto de alternativas supondrían trasladar el problema al núcleo de Ganzo.

Considera asimismo necesario, valorar la utilización del Puente de los Italianos como parte del nuevo vial, así como aprovechar la inservible vía férrea, que en él existe, para facilitar la movilidad peatonal y ciclista.

2.- Alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental.

2.1.- Impactos Globales: Hace referencia a diferentes preceptos emitidos por distintas asociaciones sobre el cambio climático y a la Estrategia de Acción sobre el Cambio Climático en Cantabria (EACCC, 2107-2030) que contempla medidas para fomentar el transporte público y no motorizado.

2.2.- Impactos ambientales: Apunta a la posible aparición de procesos de deslizamiento de laderas y considera imprescindible diseñar sistemas de contención a base de terraplenes

2.3.- Impactos socioeconómicos: Enumera una serie de consideraciones negativas sobre el corredor 2, indicando una serie de razones para apoyar en todo caso la alternativa 1ª.

Asimismo, hace referencia a que el EIA, no se ha constatado la afección al carril bici del Besaya (BiciBies).

2.4.- Medidas preventivas, correctoras y protectoras: Señala que deberían aplicarse las recomendaciones del entonces Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino del año 2010, sea cual sea la alternativa seleccionada, en todo el dominio público de la nueva carretera.

Igualmente, indica que se debe hacer una restauración ambiental y paisajística con especies arbustivas y arbóreas autóctonas y que se debe prestar especial atención para evitar la proliferación de especies invasoras (Cortaderia selloana...). Señala además que en el Estudio de Impacto Ambiental no se hace mención al destino de los excedentes de movimientos de tierra y materiales. A su juicio el mejor destino sería la Cantera de Cuchía en el término municipal de Miengo.

Seguidamente hace una serie de propuestas necesarias, según Ecologistas en Acción, para reducir los problemas de movilidad, que no se resuelven con la construcción de nuevos viales.

Concluye su alegación diciendo: Es asumible parcialmente la alternativa A1, rechazando la solución 1B y 1C, pero proponiendo una nueva opción 1D que partiendo del ajuste de trazado conectase con la A-8 atravesando transversalmente los terrenos de SNIACE para enlazar con la salida 232 de la A-8, evitando así afecciones a la Iglesia de Duález y su cementerio.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Respuesta:

Con respecto a las alegaciones al estudio informativo, se indica que dicho estudio responde a un problema existente como es la saturación de la travesía urbana de Barreda, con un tráfico muy por encima de su capacidad con los consiguientes problemas ambientales de ruido, emisiones, seguridad, etc.

La finalidad de la actuación es repartir la carga de tráfico sobre Barreda, compatibilizando además la movilidad no motorizada, al incorporar una franja peatonal y ciclable a ambos lados del nuevo vial y consiguiendo una reducción de la emisión de gases de efecto invernadero al mejorarse los niveles de servicio en dicho vial para el mismo número de vehículo.

En definitiva, el proyecto no pretende aumentar la capacidad global de los enlaces sino facilitar el acceso a los mismos, para que el usuario pueda elegir entre uno u otro, en función del grado de saturación de la red viaria.

Con respecto a impactos ambientales, los procesos de deslizamiento de laderas han sido identificados en el EIA, en el apartado 6.1.5.2. Con objeto de evitar este tipo de procesos se establecen medidas ambientales como: Evitar la remoción de tierras cuando se puedan producir deslizamientos, en especial en periodo de precipitaciones; los desmontes en roca se proyectarán con talud 1:4, retirándose previamente la capa de suelo superior; se evitarán los cortes rectos en pie de terraplenes; etc.

Con respecto a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, La alegación presentada señala la necesidad de establecer tres medidas fundamentales:

1) Instalación de pasos subterráneos para fauna, de forma transversal al trazado, con la amplitud y número que el mencionado documento aconseja. Uno cada 500 m. aproximadamente, de modo que se formen corredores biológicos que permeabilicen la infraestructura.

2) Instalación de vallado perimetral que, aunque no se trate de una vía de "alta velocidad" sí lo será de "alta densidad" de tráfico, con el objetivo de evitar accidentes por atropello de fauna, (conviene recordar que en 2015 se produjeron en Cantabria 279 accidentes derivados de la presencia de fauna en la calzada).

3) Reforestación de taludes, espacios perimetrales y franjas interiores, utilizando obligatoriamente especies autóctonas (arbóreas, arbustivas y herbáceas), con el objetivo de minimizar la fragmentación de hábitats.

La primera y la última de las medidas han sido contempladas de manera clara y concisa a lo largo del EIA, incluyendo los presupuestos del Estudio Informativo partidas para su implementación. Respecto a la instalación de un vallado perimetral a lo largo del futuro vial, resulta improcedente por los siguientes motivos:

- Con la adaptación de las Obras de Drenaje Transversal como pasos de fauna con las características determinadas en la ficha 9 (Drenaje Adaptado para Animales Terrestres) del documento prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales, se conforma una permeabilidad suficiente en la vía para los animales terrestres que pueden transitar entre la mies del entorno del Río Saja-Besaya y el Monte Herrán.

- El vallado perimetral limitaría de sobremanera la funcionalidad del futuro vial, ya que supondría un obstáculo continuo para la entrada y salida de los usuarios tanto de la senda ciclable como del carril peatonal que las secciones tipo proponen a ambos lados de la vía.

Respecto a lo indicado en la alegación que en los documentos no se hace mención al destino de los excedentes del movimiento de tierras, señalar que el EIA dedica un apartado a este aspecto proponiendo gestores autorizados (Cántabra de Turba, S COOP. LTDA. e Integraciones Ambientales de Cantabria, S. A. (IACAN)

La propuesta señalada por la alegación (la cantera de Cuchía en el municipio de Miengo) se descarta al no encontrarse dentro de los gestores autorizados registrados en el Sistemas de Información Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

Finalmente, en cuanto a la propuesta de Ecologistas en Acción:

Primeramente, cabe señalar que el Estudio Informativo incluye el Ajuste de Trazado del Corredor 1 con el objetivo de contemplar todas las posibilidades de afección que puede provocar

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

la nueva infraestructura, entre las que se incluye por supuesto los impactos generados sobre las edificaciones que se disponen al pie del actual vial que conduce al Barrio de Riaño, ya que el Estudio Informativo no determina el trazado con total exactitud, siendo esta una de las funciones del proyecto constructivo.

Respecto a la aplicación de la opción 1D propuesta en la alegación, cabe recordar que el diseño del trazado de la Alternativa 1A en este tramo se conjuga con el doble objetivo de minimizar las afecciones sobre la Iglesia de Duález y las edificaciones dispuestas en sus alrededores y reducir el coste de las expropiaciones, discurrendo de manera íntegra pero perimetral por terrenos de la factoría SNIACE. Si bien con la alternativa propuesta en la alegación el futuro vial se alejaría de las edificaciones cercanas al cerramiento de la empresa, los costes de expropiación serían elevados al rebasar de manera transversal los terrenos de la dicha factoría, pudiendo producir un impacto significativo sobre la funcionalidad de la misma. Por ello, el trazado propuesto para la alternativa seleccionada es el que mejor aúna el doble objetivo de reducir las afecciones sobre la población y los costes de ejecución de la futura infraestructura.

En todo caso, se tendrá en cuenta la alegación durante la redacción del proyecto constructivo en este sentido, prestándose especial para que se respete tanto la habitabilidad de las viviendas del Barrio de Riaño como de las viviendas adyacentes al cerramiento de la empresa SNIACE, así como la funcionalidad la factoría, al transitar tanto la alternativa 1A como el ajuste de trazado por terrenos de su propiedad.

— Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA):

En primer lugar, hace un resumen sobre el contenido del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) para posteriormente señalar como la alternativa menos nociva la 1ª que describe a continuación señalando que el presupuesto supondría un coste superior a los cinco millones de euros.

A continuación, hace una serie de reflexiones:

- Que el tráfico hacia Suances, partiendo un alto porcentaje de vehículos desde Torrelavega, es especialmente significativo durante el verano, por lo que las retenciones se producen como mucho en dos meses del año.

- Que el origen del problema deriva del uso del vehículo privado de las personas que se dirigen hacia Suances.

- Que la construcción de un nuevo vial no soluciona el incremento de vehículos hacia Suances, sino que lo empeora, aumentando la contaminación acústica y del aire.

- Que no se valora ambientalmente la alternativa 0 o no de actuación, a través de la implementación de nuevas líneas de transporte público adaptadas a las necesidades de los ciudadanos.

- Que no es entendible, dada la existencia de políticas de movilidad sostenible en Cantabria, no se coordinen las políticas de transporte y movilidad de manera que no se siga con la generación de nuevos viales.

Finaliza indicando que la política efectuada no es acorde a la actualidad, realizando consumos inaceptables de suelo, así como la destrucción de masas arbóreas y espacios naturales para la pervivencia de la fauna, dejando únicamente pasos para la misma.

Asimismo, indica que la actuación responde a un conflicto de tráfico que debiera abordarse desde la movilidad sostenible y no con políticas de construcción, debiendo emplearse estas últimas únicamente cuando no exista otra posibilidad.

Respuesta:

En primer lugar, cabe señalar que la actuación no se plantea con el único objetivo de reducir el número vehículos que se dirigen hacia la localidad de Suances desde Torrelavega, sino mejorar la situación que se produce habitualmente en todas las épocas del año en la Avda. de Solvay a su paso por Barreda debido a varios motivos, entre ellos, el señalado en la alegación.

Al mismo hay que sumar la presencia del tráfico asociado a la factoría de Solvay, con un número elevado vehículos pesados, la intensidad de actividades en el entorno de Barreda, como colegios, supermercados, etc., produciendo todos ellos una saturación notable tanto en la

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

N-611 a su paso por esta localidad como en la red de carreteras autonómica existente en los alrededores (CA-131 en el tramo de Viveda y CA-132 desde Viveda hasta Suances).

Otro aspecto que cabe señalar es que, en contra de lo indicado en la alegación, la saturación de la red viaria del ámbito no se produce únicamente durante la época estival. Así, los resultados arrojados en el Estudio de Tráfico de la Universidad de Cantabria muestran como los niveles de servicio de buena parte de los tramos estudiados se encuentran por encima de sus posibilidades durante el periodo invernal, aunque si es cierto que la situación empeora durante el verano en aquellas vías empleadas para desplazarse hacia el municipio de Suances (CA-131 entre la rotonda de Viveda y Solvay, y CA-132).

Con la solución de nuevo vial propuesta se producirá una redistribución de tráfico en buena parte de la red viaria, mejorando los niveles de servicio especialmente en el tramo de la N-611 a su paso por la Avda. de Solvay y la CA-131 entre Viveda y Solvay. En el resto de los tramos se mejoran sensiblemente los valores cuantitativos de la IMD respecto a la situación pre-operacional, aunque en situaciones de buen tiempo se seguirán produciendo aglomeraciones durante la época estival, ya que el problema detectado no se encuentra en las intersecciones existentes, sino en las propias características de la red viaria, con números semáforos, accesos, giros, etc.

Consecuentemente, con la solución adoptada se produce una descongestión en la Avda. de Solvay que tendrá efectos positivos en la calidad del aire y las emisiones acústicas de la zona de Barreda, pues al darse una redistribución del tráfico se contribuye a la dispersión de la contaminación producida al favorecerse una circulación más fluida, por lo que los niveles de contaminación atmosférica se reducirán para la misma intensidad de tráfico, evitándose a su vez las acumulaciones producidas por los vehículos que transitan por la N-611 y disminuyendo la condensación de contaminantes en una sola zona, que además se encuentra densamente poblada.

Respecto a la valoración de la Alternativa 0 o no actuación, si bien la misma ha sido expuesta en el apartado 5 donde se explica la problemática actualmente existente, se incorpora al mismo apartado una justificación de su no validez.

Por otra parte, si bien la construcción de una nueva infraestructura lineal inevitablemente lleva aparejada la ocupación de suelo y la consiguiente eliminación de la cubierta vegetal, la alternativa seleccionada es la óptima respecto a ambas afecciones, al apoyarse en gran parte en infraestructuras preexistentes y suelos ocupados, evitando a su vez la eliminación de la vegetación autóctona de mayor valor.

Además, la actuación no afecta ni a la Red de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Autónoma de Cantabria, ni alguno de los tipos de espacios que conforman la Red Ecológica Europea Natura 2000, estando conformada la mayor parte de la vegetación a eliminar por especies alóctonas invasoras.

Por último, puntualizar que el Presupuesto de Ejecución Material no es el indicado en la alegación, sino que oscila dependiendo de la alternativa de trazado, siendo la solución seleccionada la más económica (concretamente 2.701.605,55 €).

— D. Antonio Gutiérrez Echevarría:

El firmante de la alegación actúa en nombre de la comunidad hereditaria de los siguientes inmuebles:

- Referencia catastral 39076A011000570000BG, parcela 57 del polígono 11 del municipio de Santillana del Mar.

- Referencia catastral 39076A011000380000BD, parcela 38 del polígono 11 del municipio de Santillana del Mar.

- Referencia catastral 39076A011000530000BW, parcela 53 del polígono 11 del municipio de Santillana del Mar.

- Referencia catastral 39076A011000300000BP, parcela 30 del polígono 11 del municipio de Santillana del Mar.

Solicita en la alegación que se le informe si los bienes anteriormente enumerados van a ser afectados y si se ha procedido incoar los correspondientes procedimientos de expropiación y, en

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

el caso, cuál es su estado de tramitación. Asimismo, solicita que en el caso que dichos bienes se vieran afectados por la configuración de la vía, se respete los accesos actualmente existentes.

Respuesta:

En lo que se refiere a la afección de los bienes enumerados en la alegación, únicamente la parcela 38 del polígono 11 puede verse afectada por la construcción vial, dada su posición adyacente al antiguo ferrocarril minero. En todo caso, aunque debe ser el futuro proyecto constructivo quien concrete el trazado exacto, la afección a la misma será parcial, ajustándose a lo necesario para construir la plataforma de la carretera y salvaguardar la zona de dominio público (3 metros desde la arista exterior de la explanación, según artículo 18 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de carreteras de Cantabria).

Por otra parte, el proyecto se encuentra en la fase de Estudio Informativo, no estando entre sus objetivos y funciones el incoar los expedientes de expropiación, procedimiento que se abordará una vez sea redactado el proyecto constructivo y se determine el trazado definitivo, fase en la que se podrán presentar alegaciones sobre las expropiaciones producidas.

Respecto a los accesos existentes en la zona, se tiene en cuenta la alegación para que en la redacción del proyecto constructivo sean respetados, y en caso de afección éstos sean repuestos.

— D. Saturnino Balbontín Delgado y D^a María Eugenia Fernández Setién:

Se abordan las alegaciones de forma conjunta por ser muy similares ambas:

Exponen que, como propietarios de una vivienda en la Calle Pedreguera, nº 32 de la localidad de Duález, podrían verse seriamente perjudicados por las alternativas 1A y 2C. Sin embargo, valoran especialmente el Ajuste de Trazado del Corredor 1, ya que evitaría afecciones sobre las edificaciones del Barrio de Riaño, incluso proponen una variante del trazado de la alternativa seleccionada, que sería la inclusión de una Alternativa denominada 1A BIS, con un recorrido prácticamente análogo a la opción propuesta por Ecologistas en Acción, discurriendo paralelo a la Alternativa 1A para enlazar con la salida 232 de la A-8 pero retranqueando su trazado hacia el interior de las instalaciones de SNIACE.

Respuesta:

Como se ha expuesto en alegaciones anteriores, el Ajuste de Trazado del Corredor 1 se contempla con el objetivo de estudiar todas las posibilidades de afección que puede provocar el nuevo vial en este tramo del trazado, siendo una de las principales los impactos generados sobre las viviendas del Barrio de Riaño situadas al pie del actual vial, no siendo posible determinar en esta fase del proyecto cual será el trazado exacto que abarcará la alternativa seleccionada, el cual deberá establecer el futuro proyecto constructivo.

Respecto a la posibilidad de contemplar una variación de la Alternativa 1A (1A bis) con el objetivo de retranquear el futuro vial hacia el interior de las instalaciones de SNIACE, cabe señalar que su trazado ya transita por el interior de dichas instalaciones, aunque de forma paralela al cerramiento que delimita las viviendas y los terrenos de la factoría, pues el mismo se ha formulado con el doble objetivo de reducir al máximo las afecciones sobre la Iglesia de Duález y las edificaciones dispuestas en sus alrededores y la funcionalidad de la fábrica.

Además, un retranqueo del trazado en el sentido del señalado en la alegación implicaría una elevación de los costes de expropiación del suelo industrial por el que transita la infraestructura, encareciendo el coste de ejecución de la misma de manera significativa.

Así todo, se tiene en cuenta la alegación de cara a la redacción del futuro proyecto constructivo con el objetivo de prestar atención a las afecciones generadas tanto a las viviendas situadas en el Barrio de Riaño como a las dispuestas en los alrededores de la factoría SNIACE.

— D. Florentino Muñoz Lunate:

En primer lugar, expone una serie de consideraciones como:

Dificultad para acceder a los documentos del EIA; la construcción de nuevos viales sin fomentar otros medios de transporte es una solución continuista; la actuación de administraciones como la autonómica atienden a proyectos de empresas privadas beneficiando el consumo y el turismo de masas insostenible; todas las alternativas producirán un efecto de cuello de botella, retenciones, alta contaminación y riesgos de accidentes en los alrededores de Ganzo y

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Duález, por el "efecto llamada"; perjuicio a poblaciones como Duález con cierto carácter rural; la construcción del nuevo vial producirá "argayos", etc...

A continuación, una serie de alegaciones para que se tengan en cuenta, como:

- Se opone a la construcción del vial, proponiendo como alternativa un vial que parta de la rotonda de SOLVAY a la altura de la estación de FEVE y la Iglesia de Barreda, el cual enlazaría con A-67 y, a su vez, con la A-8 en el futuro enlace con Sierrapando.

- Que, ante el turismo de masas, se potencie un turismo desestacionalizado que no se base en el modelo de playa y restauración.

- Que ante la utilización individualizada de vehículos de motor que consumen combustibles fósiles, se potencie la movilidad colectiva a través de autobuses no contaminantes, mejora de los tiempos, horarios continuados, utilización de vehículos lanzadera, coche compartido, etc.

- Que se abarque el estudio y diseño de tranvías eléctricos o energías renovables, además del fomento de otros medios de transporte sostenibles, que conecten las localidades del Besaya con las playas y núcleos costeros como Suances.

- Que se estudie el diseño de un medio de navegabilidad sostenible, no masificada ni con un uso turístico e industrial por el Río Saja-Besaya y la Ría de San Martín de la Arena.

- Que se de publicidad a los diferentes accesos rodados para acceder a diferentes poblaciones, poniendo cupo al número de vehículos.

- Que en Barreda se producen aglomeraciones en entrada y salida de horario escolar por presencia de dos centros escolares, proponiendo como solución el fomento de transporte colectivo a través del desplazamiento de grupos de menores ya sea a pie o en bicicleta acompañados de adultos, en furgoneta compartida por varias familias, etc.

- Que la empresa SOLVAY fomente la movilidad sostenible entre sus trabajadores a través de diferentes medios.

- Que en caso que en la administración regional se decante por la construcción del vial, se evite en todo momento afecciones a las viviendas de la localidad de Riaño, de manera que se revise el trazado del Corredor 1 trasladándole desde la cara Norte del núcleo (a la altura de la subestación eléctrica) hacia el interior de la mies para seguir las lindes de la balsa de decantación de la empresa SNIACE para enlazar posteriormente con el Ajuste de Trazado del Corredor 1. Posteriormente, el trazado enlazaría con una rotonda de nueva construcción (que se trataría del desplazamiento de aproximadamente 100 metros al Este de la rotonda planificada en el cruce de Riaño), proponiendo desde este punto dos nuevas opciones:

La 1D, que equivaldría al trazado del Corredor 3 propuesto en el Estudio Informativo.

La 1A BIS, que sería análoga a propuestas efectuadas en anteriores alegaciones y evitaría las afecciones producidas sobre la Iglesia de Duález y las viviendas dispuestas en sus alrededores (afectadas por las alternativas 1A y 2C), retranqueando el trazado hacia el interior de los terrenos de SNICE para enlazar con la salida 232 de la A-8.

Respuesta:

En primer lugar, cabe señalar que el procedimiento de información pública se ha llevado a cabo, en forma, de acuerdo a lo establecido en el artículo 83 de la Ley 30/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, en tiempo, de acuerdo a lo señalado en el artículo 10 de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de carreteras respecto al Estudio Informativo, y al artículo 36 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y al artículo 29 de la Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado respecto al Estudio de Impacto Ambiental.

Respecto al enlace con la A-67 desde la CA-131 al Este de Barreda propuesto por el alegante, cabe señalar que esta solución ya se propuso desde la Dirección General de Carreteras Autonómicas del Gobierno de Cantabria, y fue denegada por parte del Ministerio de Fomento en base a la falta de distancia suficiente para realizar esta conexión respetando la distancia de seguridad establecida por la normativa vigente entre enlaces de autopista.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Se adoptarán en el proyecto constructivo las medidas necesarias para evitar la aparición de problemas de inestabilidad de laderas debido a los significativos movimientos de tierra a realizar y la consiguiente construcción de taludes de desmonte en la ladera Oeste del Monte Herrán, siendo la más eficaz la revegetación de los mismos.

En lo que se refiere a la inclusión de una nueva solución que se desdoble del Corredor 1 desde la subestación eléctrica para evitar cualquier tipo de afección a las viviendas de la localidad de Riaño, es necesario precisar que hasta aproximadamente el PK 1+150 (punto en el que se plantea el inicio del Ajuste del Corredor 1) no es posible desplazar el trazado debido a que prácticamente toda la mies existente en torno al Río Saja-Besaya, es una zona inundable y bajo afección de la zona de flujo preferente.

Respecto a la proposición de incluir nuevas variantes de trazado desde la finalización del Corredor 1, la alternativa denominada en la alegación como 1D ya se contempla en el Estudio Informativo como Corredor 3 (común a todas las alternativas propuestas), mientras que la variación de la Alternativa 1A (1A bis) supondría un impacto significativo sobre la funcionalidad de la empresa SNIACE al rebasar de manera transversal sus instalaciones. En este sentido, es preciso señalar que las alternativas 1A y 2C ya transitan por el interior de dichas instalaciones, aunque de forma paralela al muro que delimita las viviendas y los terrenos de la factoría. Además, un retranqueo del trazado en el sentido del señalado en la alegación implicaría una elevación de los costes de expropiación del suelo industrial por el que transita la infraestructura, encareciendo el coste de ejecución de la misma de manera significativa. De todas formas, se tendrá en cuenta la alegación durante la redacción del proyecto constructivo para que se preste especial atención a las viviendas adyacentes las al cerramiento de SNIACE con el objetivo de minimizar los impactos y las molestias que se pudieran generar.

3. Análisis técnico del expediente de impacto ambiental.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, así como la aportada en este proceso, a continuación, se realiza la evaluación de los efectos ambientales del proyecto.

3.1. Ubicación del proyecto.

El proyecto Estudio Informativo para Nuevo Vial de Acceso entre Viveda y Duález se localiza entre los términos municipales de Torrelavega y Santillana del Mar de la Comunidad Autónoma de Cantabria, concretamente en un área que separa geográficamente ambas localidades y que comprende el Monte Herrán de la Sierra Llana y la vega fluvial al Oeste del Río Saja-Besaya, extendiéndose hasta los núcleos de Ganzo y Barreda, ambos dentro del territorio municipal de Torrelavega.

3.2. Características del proyecto.

El nuevo vial conectaría Torrelavega y Viveda por la margen Oeste del río Saja. El vial inicia su recorrido en la CA-131, al Sur de Viveda, y finaliza en la localidad de Duález, debiendo prolongarse al este, junto al complejo deportivo Oscar Freire y las instalaciones de la empresa Sniace, para enlazar con la N-611 a través del Puente de los italianos, y enlaza con la A-8 en Ganzo. Todas las conexiones se proyectan a nivel, bien mediante intersecciones tipo glorieta u otras.

Las características principales de la nueva carretera son:

Situación: Entre la CA-131 (en Viveda) y Duález

Longitud: \pm 2,6 km.

Clase: carretera autonómica local.

Sección: anchura constante (7 m.) y 1 carril por sentido de circulación, arcenes de anchura constante (0,5 m.) y acera o carril-bici a 1 o ambos lados de la calzada.

Trazado en planta: Radio mínimo 200 m. (85 m. en los entronques con las glorietas),

Trazado en alzado: Pendiente longitudinal máxima = 4,0%, pendiente longitudinal mínima = 0,1%, parámetro K_v cóncavo 3.239-6.622, parámetro K_v convexo 1.345-36.308

Firme: Categoría de tráfico T3^o1, base: zahorra artificial con un espesor de 40 cm.; riego de imprimación: ECL-1; capa intermedia: AC 22 bin S con espesor de 8 cm.; riego de adherencia ECR-1; capa de rodadura: AC16 surf S con espesor de 8 cm.

CVE-2018-6007

3.3. Estudio de Alternativas

Alternativa 0: Esta alternativa consistiría en actuar sobre la travesía urbana de Barreda, mejorando únicamente las intersecciones actualmente existentes, habida cuenta de que no es posible por falta de espacio la creación de nuevos carriles de tráfico.

La alternativa 0 no cumple con los objetivos perseguidos. No es competitiva ni funcionalmente comparable con las otras alternativas, ya que:

- Las posibilidades de actuación sobre barreda se encuentran muy limitadas.
- No se produce descarga alguna de la presión del tráfico sobre la travesía de Barreda lo que, a su vez, imposibilita la mejora de los actuales niveles de ruido ambiental, la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero y la mejora de la seguridad vial en un área densamente poblada.
- No presenta ningún beneficio socioeconómico.
- Supondría mantener los bajos niveles de eficiencia actuales, no optimizando los costes/tiempo de desplazamiento.

Por otra parte, se han definido seis alternativas de trazado para la nueva carretera, que a su vez se pueden agrupar en dos corredores en función de la situación de su punto de partida desde la carretera autonómica primaria CA-131 en el núcleo de Viveda y su recorrido hasta las proximidades de la localidad de Duález: las alternativas del Corredor 1 (1A, 1B y 1C) y las alternativas del Corredor 2 (2A, 2B y 2C).

Todas ellas comunican, bien con la N-611 en barreda a través de un corredor 3, común a todas las alternativas, bien con la salida 232 de la A-8, en el núcleo de Ganzo, a través de diferentes trazados con longitud variable.

Corredor 1:

Las Alternativas 1A, 1B y 1C cuentan con un trazado común desde el núcleo de Viveda hasta el vial que comunica Duález con las instalaciones de Sniace, que abarca una longitud de 1.533,5 metros. Dicho corredor parte desde la CA-131 a su paso por el área Sudeste del núcleo de Viveda, concretamente frente a la urbanización existente en el Barrio La Barca, lugar donde se prevé el desarrollo de una nueva glorieta. A partir de ese punto el trazado común a las tres alternativas se dirige hacia al sur, pasando por una explanada existente a menor cota junto al borde de la carretera, para posteriormente atravesar el puente sobre el arroyo Corriño (PK 0+060). Una vez superado dicho puente, enlaza con la antigua plataforma del ferrocarril minero que conducía los materiales extraídos en las minas de Reocín a las instalaciones de la factoría AZSA en Hinojedo, por la que transita en buena medida, debiéndose ampliar únicamente tanto hacia el interior de la ladera como hacia la mies existente en torno a la vega del Río Saja-Besaya. Finalizado el tramo sobre la citada plataforma (PK 0+810), pone rumbo hacia el Suroeste atravesando el Barrio de Riaño sobre un vial urbano, desembocando a su vez en el vial que comunica el núcleo de Duález con las instalaciones de Sniace, donde también se proyecta la construcción de una nueva glorieta (PK 1+500). Desde este punto, discurre hacia el este por el vial existente para conectar con el Corredor 3.

Alternativa 1A: El trazado singular de la Alternativa 1A comienza en la nueva rotonda del cruce con el Barrio de Riaño (PK 1+550). Hasta el PK 1+650 se dirige hacia el Suroeste sobre viario urbano existente, transcurriendo desde este punto entre el muro que delimita las instalaciones de Sniace, viviendas unifamiliares y sus fincas asociadas, hasta llegar a las cercanías de la Iglesia de Duález (PK 1+900). Una vez que llega a la altura de dicha Iglesia, vira hacia el Oeste para introducirse en terrenos de la factoría y desembocar en una vía entre Duález y Ganzo donde, a través de una nueva glorieta, enlaza con un nuevo vial contemplado en una Unidad de Actuación (UA) del PGOU de Torrelavega, actualmente en fase de planificación. Dicha UA se emplaza sobre praderías cubiertas de matorrales y vegetación exótica invasora, donde se prevé el desarrollo de un área comercial. El citado vial, a su vez, da servicio a la salida 232 de la A-8 a través de una nueva glorieta.

Alternativa 1B: El trazado singular de la Alternativa 1B parte desde la nueva glorieta en el cruce al Barrio de Riaño (PK 1+550) dirigiéndose ligeramente hacia el Oeste sobre un vial exis-

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

tente. En el PK 1+650 gira hacia el Noroeste rebasando la Vía Verde del Besaya además de fincas y prados salpicados por rodales mixtos, donde existe alguna explotación ganadera de carácter familiar, para en el PK 1+900 bordear el núcleo de Duález por su parte más septentrional.

Al llegar al borde de la ladera del Monte Herrán aproximadamente en el PK 2+000, vira hacia el Sur atravesando de nuevo la Vía Verde del Besaya y los prados de diente y siega que separan las localidades de Duález y Ganzo, además de alguna finca asociada a las viviendas unifamiliares existentes, para enlazar con la nueva glorieta en el PK 2+500 donde también finaliza la Alternativa 1A y conectar así con el nuevo vial contemplado por la Unidad de Actuación del PGOU de Torrelavega.

Alternativa 1C: El trazado singular de la Alternativa 1C comparte recorrido con el de la Alternativa 1B hasta la parte Norte de Duález (PK 1+950), donde en vez de virar al Sur transita hacia el Suroeste por prados de diente y siega con rodales de arbolado mixto disperso para enlazar con un vial en el PK 2+350 que comparte trazado con la Vía Verde del Besaya y que comunica con el centro del núcleo de Ganzo, donde concluye en una glorieta que comunica con la salida 232 de la A-8.

Corredor 2:

El corredor común para las Alternativas 2A, 2B y 2C cuenta con una longitud de 1.132,7 m. Al igual que el Corredor 1, parte desde la CA-131 en el núcleo de Viveda, pero en un punto más al Norte junto a un lavadero existente y donde se prevé la construcción de una nueva glorieta, dando solución a un vial procedente de Viveda mediante una nueva conexión. Posteriormente, pone rumbo hacia el Oeste atravesando el arroyo Corrino y el bosque de ribera que aflora en torno a él, para ascender desde aproximadamente el PK 0+050 por la ladera Norte del Monte Herrán a través de una plantación forestal de eucalipto. Al superar la ladera, transita en sentido Sur rebasando una formación mixta dominada por la falsa acacia de tres espinas y la vaguada que conforma el Regato del Río, donde también aflora una pequeña formación de ribera acompañada de asociaciones caducifolias multiespecíficas (PK 0+300-PK a 0+400), para posteriormente acercarse sensiblemente a través de praderías a la ladera Oeste del Monte Herrán y cruzar junto a una pequeña explotación ganadera. Desde ese punto (PK 0+800), gira su sentido ligeramente hacia el Suroeste para, desde aproximadamente el PK 1+000, descender por la ladera que cierra el núcleo de Duález al noreste. Desde el PK 1+200, aproximadamente a mitad de ladera, las tres alternativas toman diferentes sentidos para comunicar, todas ellas, con el Corredor 3 de manera análoga a las alternativas contempladas en el Corredor 1. Asimismo, de una forma u otra, las alternativas del Corredor 2 comunican con la salida 232 de la A-8, ya sea a través del nuevo vial contemplado en la UA del PGOU de Torrelavega o con la rotonda en el centro del núcleo de Ganzo.

Alternativa 2A: El trazado singular de la Alternativa 2A desciende hacia el Suroeste atravesando rodales de formaciones mixtas, eucaliptos y praderías para enlazar con una nueva glorieta al pie de la ladera en el PK 1+450. Dicha glorieta proporciona dos salidas:

- Salida sentido sureste: bordeando el núcleo de Duález por el noreste de manera prácticamente equitativa a las Alternativas 1B y 1C, rebasa igualmente prados de diente y siega con rodales mixtos y la Vía Ciclista del Besaya para enlazar en el PK 1+600, a través de una nueva intersección, con un vial urbano existente. Posteriormente, se dirige hacia el Oeste conectando en el PK 1+700 con el Corredor 3 a través de una glorieta de nueva construcción a la altura del cruce con el Barrio de Riaño.

- Salida sentido suroeste: se dirige hacia el Suroeste atravesando prados de diente y siega situados al Norte de Duález para en el PK 1+900, de manera análoga a la Alternativa 1C, enlazar con el vial y la Vía Ciclista del Besaya que conducen a la localidad de Duález.

Alternativa 2B: Al igual que la anterior alternativa, desciende por la ladera hasta la citada glorieta, coincidiendo totalmente con la misma en la salida sentido Sudeste para enlazar con el Corredor 3. La discrepancia con la anterior alternativa reside en la salida con sentido Suroeste de la nueva glorieta donde, en el PK 1+600, gira hacia el Sur para tomar el mismo trazado que la Alternativa 1A y cruzar los prados de diente y siega y las fincas que delimitan los núcleos de Duález y Ganzo, conectando en su PK 2+104 con la rotonda que enlaza con el vial contemplado en el PGOU.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Alternativa 2C: El trazado singular de la Alternativa 2C difiere al de las Alternativas 2A y 2B al no contemplar la nueva rotonda al Norte de Duález, sino que desciende por la parte Sudeste de la ladera para conectar en su PK 1+700 con la nueva glorieta contemplada en la actual intersección del Barrio de Riaño, enlazando con el Corredor 3 por un lado y con el trazado de la Alternativa 1A por otro, solucionando así la conexión con la A-8 a través del vial contemplado en la UA del PGOU de Torrelavega.

Por otra parte, el Corredor 3, que es común a todas las alternativas de trazado, parte desde la nueva glorieta contemplada en el actual cruce del Barrio de Riaño, contando con una longitud de 825,34 m. Desde este punto, transita hacia el este por el vial existente entre las instalaciones de Sniace y la fábrica de Lilion, para posteriormente dar servicio al enlace existente de la Autovía A-8 en la Avenida de la Solidaridad y dirigirse hacia Barreda por la parte Norte de la zona deportiva "Oscar Freire", atravesando el Puente de los Italianos y finalizando en una glorieta de reciente construcción en la Avenida de Solvay.

Para definir la alternativa se selecciona la solución más favorable para la consecución de los siguientes objetivos:

- Minimizar las afecciones al medio natural y la población
- Minimizar los tiempos de desplazamiento.
- Minimizar el coste de inversión de la infraestructura planteada.

Criterios ambientales: Una vez analizadas todas las alternativas se concluye que la alternativa menos perjudicial en cuanto a los efectos ambientales es la 1A, por los siguientes motivos:

- Es la que menor movimiento global de tierras conlleva y la que menor longitud de trazado presenta, lo que reduce el riesgo geológico-geotécnico, el consumo de suelo y la incidencia paisajística.

- Como todas las alternativas del Corredor 1, evita la eliminación de la vegetación autóctona de mayor valor, el bosque de ribera dispuesto entorno a parte de los dos cursos afectados por el proyecto, conllevando igualmente afecciones nulas sobre el hábitat con más calidad faunística, atendiendo a la distribución y extensión de las formaciones vegetales y el grado de naturalidad del territorio. A su vez, estas alternativas se apoyan en la antigua plataforma del ferrocarril minero y en el vial que conduce al Barrio de Riaño, suponiendo menor impacto sobre la conectividad ecológica y la permeabilidad faunística que cualquiera de las alternativas del Corredor 2, en las cuales aumenta el efecto barrera, que puede acarrear la infraestructura al rebasar transversalmente las cumbres del Monte Herrán.

- Su trazado evita zonas elevadas y bordea los núcleos de Duález y Ganzo por el sur, ocultándose entre terrenos de la factoría SNIACE, lo que reduce de manera significativa su exposición visual desde los potenciales puntos de observación del territorio.

- Presenta un menor número de obras de drenaje transversal necesarias en comparación con prácticamente todas las alternativas, reduciéndose la afección sobre la red de drenaje superficial por riesgo de contaminación.

- Las alternativas agrupadas en el corredor 2 son las que menos exponen a la población a afecciones por aumento de los niveles sonoros, ya que buena parte de su recorrido discurre por una zona sin población como es el Monte Herrán, frente al Corredor 1 que afecta de manera directa a las viviendas del Barrio de Riaño. A pesar de ello, dentro de las alternativas de este último corredor, la huella mayor de 50 db de inmisión durante el periodo nocturno (Ln) de la alternativa 1A es la que afecta a un menor número de edificaciones bajo uso no industrial, al evitar su trazado las zonas más densamente pobladas de los núcleos de Duález y Ganzo, bordeándoles por las instalaciones de SNIACE.

Criterios funcionales: El indicador elegido para conocer la alternativa que sea más funcional para el futuro usuario de la infraestructura, ha sido el tiempo de recorrido del tramo comprendido entre los núcleos de Viveda y Duález, calculado en función de la longitud y teniendo como referencia una velocidad de desplazamiento de 40 km/h. Todas las alternativas excepto la 2A y la 2B conectan directamente en este recorrido con el Corredor 3. Estas dos últimas, requieren la ejecución de un tramo 430 metros para conectar con dicho corredor, por lo que son penalizadas con 39 segundos más que es el tiempo que tardaría en recorrerse el mismo.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

La longitud de cada alternativa y el tiempo de recorrido obtenido, son:

Alternativa	Longitud en kms	Tiempo de recorrido
1A	2,35	3' 32"
1B	2,56	3' 50"
1C	2,79	4' 11"
2A	2,33 (+ 0,43)	4' 09"
2B	2,10 (+ 0,43)	3' 48"
2C	2,51	3' 46"

Así pues, la alternativa 1A es la más favorable desde el punto de vista funcional al presentar menor longitud y por lo tanto menor tiempo de recorrido.

Criterios económicos: Los presupuestos que se indican a continuación, incluyen todos ellos el corredor 3 común a todas las alternativas, encareciéndose ligeramente en el caso de las Alternativas 2A y 2B dada la necesidad de ejecutar el pequeño tramo de 430 metros citado anteriormente para conectar con dicho corredor.

Alternativa 1A = 2.701.605 €

Alternativa 1B = 2.943.039 €

Alternativa 1C = 3.082.586 €

Alternativa 2A = 4.331.866 €

Alternativa 2B = 4.068.909 €

Alternativa 2C = 3.862.266 €

Tras el análisis efectuado, donde se han estudiado de manera homogénea todas las alternativas planteadas, se concluye que la alternativa 1A presenta una clara superioridad sobre las demás en todos los objetivos planteados: medioambientales, funcionales y económicos.

Por tanto, el análisis concluye con la selección de la Alternativa 1A entre las diferentes soluciones propuestas.

3.4. Elementos más significativos del entorno del proyecto

En lo que respecta al diagnóstico medioambiental, se ha realizado un estudio específico de los siguientes elementos del medio: a) medio Físico, b) medio Biológico, c) medio perceptual o paisajístico, d) medio humano o socioeconómico-. Del conjunto de la documentación aportada en el EsIA se destaca la siguiente información:

a. Localización.- El proyecto Estudio Informativo para Nuevo Vial de Acceso entre Viveda y Duález se localiza entre los términos municipales de Torrelavega y Santillana del Mar de la Comunidad Autónoma de Cantabria, concretamente en un área que separa geográficamente ambas localidades y que comprende el Monte Herrán de la Sierra Llana y la vega fluvial al Oeste del Río Saja-Besaya, extendiéndose hasta los núcleos de Ganzo y Barreda, ambos dentro del territorio municipal de Torrelavega.

b. Medio físico-. El clima de los municipios de Santillana del Mar y Torrelavega se enmarcan en la vertiente cantábrica ibérica, correspondiente a la España húmeda, siendo sus rasgos

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

definitorios propios del clima oceánico, con los inviernos suaves, veranos frescos, aire húmedo o precipitaciones frecuentes en todas las estaciones del año, pues ningún mes es seco. En lo que se refiere a las precipitaciones, presentan un valor elevado medio, que se sitúa en torno a 1.000-1.500 mm anuales. Las temperaturas se caracterizan por su suavidad durante prácticamente todo el año, alcanzando casi los 14 °C de media.

En cuanto a la geología los municipios de Santillana del Mar y Torrelavega se localizan en el sector NO del dominio o Surco Cantábrico denominado Bloque Costero de Santander, cuyos límites están definidos por el Macizo Paleozoico Asturiano al oeste, la falla de Cabuérniga al Sur y la falla de Ramales al este. Las zonas de estudio abarcan materiales pertenecientes a diferentes edades geológicas, concretamente aparecen unidades geológicas de origen sedimentario del cretácico inferior y superior, aparte de rellenos aluviales o depósitos de formas coluviales del cuaternario.

Los diferentes tipos de materiales afectados son:

- Cretácico inferior-superior:

Areniscas, limolitas, lulitas carbonosas y piritosas.

- Cuaternario.

Gravas polimícticas, arenas y limos (terrazas altas

Arcillas, limos con cantos y/o bloques de composición variable.

Arcillas, limos, arenas con cantos.

Arcillas y arenas con gravas.

Destaca también, la fuerte presencia de depósitos de origen antrópico en forma de escombreras y depósitos estériles en el entorno, fruto de la larga y acentuada actividad humana e industrial en el fondo de valle del Río Saja, destacando área donde se asienta la factoría de Sniace.

La morfología de la zona presenta cierto contraste entre la vega fluvial del Río Saja, con una altitud de entre 10 y 15 metros, y las elevaciones de la Sierra Llana, accidente prelitoral con características de pequeña meseta que proporciona cierta vigorosidad al relieve, estando la cima del Monte Herrán a una altitud aproximada de 77 metros.

En cuanto a la geomorfología, se pueden destacar dos tipos de procesos activos geomorfológicos:

- Deslizamientos de ladera gravitacionales de vertientes en bloques y coluviones: que afectan al corredor 1 a su paso por la plataforma del antiguo ferrocarril junto a la ladera Oeste del Monte Herrán

- Deslizamientos de ladera gravitacionales por soliflucción: que también afecta, aunque de forma muy parcial, al corredor 1 en la parte baja de la ladera del Monte Herrán.

Hidrología: La zona se enmarca dentro de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico, concretamente en la Demarcación Hidrográfica del Cantábrico Occidental. En la zona concreta de actuación se pueden distinguir dos subcuencas hidrográficas: la subcuenca del Río Saja y la subcuenca del Arroyo Corriño. Por su parte, los dos cursos de agua afectados, aparte del Río Saja-Besaya, son:

- El Arroyo Corriño: Nace en una ladera junto al núcleo de Camplengo, recibiendo el aporte de otros arroyos (como el Arroyo de Jerónimo), a partir de ahí, fluye en sentido Sudeste al pie de la ladera Norte de la elevación Sierra Llana-Monte Herrán, hasta desaguar al Río Saja-Besaya cerca del puente de la CA-131 que comunica Barreda con Viveda. En el trazado propuesto para las alternativas del corredor 1 que interceptan dicho arroyo, existe en la actualidad un puente que enlaza con la plataforma del antiguo ferrocarril minero.

- El Regato del Río: Es un curso de carácter intermitente y escaso caudal, que nace en las cumbres de la Sierra Llana y fluye por una estrecha vaguada por la ladera este del Monte Herrán para salvar la plataforma del antiguo ferrocarril minero a través de un pequeño encauzamiento, desde donde discurre de manera muy difusa por la mies existente en el margen izquierdo del Río Saja-Besaya.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Edafología: Los tipos de suelo que podemos encontrarnos en la zona de actuación es:

Fluvisol eútrico: que son suelos que afloran en torno al Río Saja-Besaya, desarrollados sobre los depósitos aluviales (de capacidad agrológica B, alta). El tipo eútrico presenta un horizonte A ótrico y niveles de saturación de bases mayores de 50 entre 20 y 50 cm.

Phaezom calcárico: se trata de un suelo neutro o básico, con mucha acumulación de materia orgánica en su superficie, fruto de los depósitos efectuados por el arroyo Corrino (capacidad agrológica A, muy alta). Presenta horizonte superficial mólico y alta saturación con bases en el metro superior del suelo.

Cambisol dístrico: son suelos muy evolucionados que constituyen el climax edáfico o suelo maduro. Presentan un horizonte de alteración o cambio (capacidad agrológica Cq, media). La variedad dístrica se caracteriza por ser un suelo ácido, pobre en sustancias nutritivas y sin embargo rico en materia orgánica, con horizonte de humus tipo mull.

c. Medio biológico.- La vegetación potencial es propia de la región Eurosiberiana, con la presencia bioclimática de la serie colino-montana orocantábrica, cántabro-euskalduna y galaico-asturiana mesofítica del fresno (*Fraxinus excelsior*) *Polysticho setiferi-Fraxineto excelsiori sigmetum*, de bosque mixto de fresnedas con robles y arces que pueden tener en mayor o menor proporción tilos, hayas, olmos, castaños, encinas, avellanos, etc.

La vegetación actual es consecuencia de la intensa actividad humana del ámbito, que la ha ido modificando sustancialmente.

Las unidades de vegetación identificadas siguientes:

- Vegetación de ribera: Asociadas a los pequeños arroyos que discurren por el ámbito de actuación, aparecen formaciones de bosque de ribera favorecidas por ambientes de elevada humedad. El mantenimiento de estas formaciones se explica por su interés hidrológico y también por la propia topografía irregular de estos cauces, lo que ha hecho que muchos hayan quedado al margen de la actividad humana. Por este motivo, algunas formaciones han mantenido una parte importante de su dosel de v3.

- Mixto con especies exóticas: Estas formaciones son los restos del típico bosque de ribera altamente reducido, alterado y fragmentado por la actividad humana. La abundancia de especies exóticas, algunas de ellas invasoras, se explica principalmente por la recurrencia de obras y movimientos de tierras

- Prados y cultivos: Se trata de las formaciones vegetales resultantes de los usos agrícolas y ganaderos. En el ámbito de actuación son mayoritarios los prados de siega, naturalizados como resultado de la secular tradición ganadera que caracteriza a Cantabria y, en particular, al entorno de la ciudad de Torrelavega. Las formaciones de prados del ámbito de actuación se caracterizan por una gran diversidad florística de gramíneas y leguminosas, las cuales son características de los prados mesotemplados cantabroatlánticos.

- Plantación forestal: En el ámbito de actuación, las plantaciones de eucalipto (*Eucalyptus globulus*) suponen la formación arbórea con mayor extensión superficial, si bien su valor ambiental no es relevante debido a que se trata de unidades monoespecíficas, es decir, compuestas por una sola especie. Destacan especialmente las plantaciones de eucalipto localizadas en las faldas del Monte Herrán, y que se extienden hasta el pie de las laderas; concretamente, hasta la plataforma del antiguo ferrocarril por donde discurren las alternativas del Corredor 1

- Matorral: Esta formación se da principalmente en aquellos sectores en los cuales no se producen las condiciones necesarias para el afloramiento del arbolado, tales como áreas de roquedo; o bien en aquellos sectores que han estado sometidos a una recurrente alteración humana (obras, movimientos de tierras, etc.), lo que se traduce en una alta presencia de especies exóticas invasoras, tales como el plumero (*Cortaderia selloana*) y el bambú japonés (*Fallopia japonica*).

- Zona verde artificial y arbolado urbano: Se corresponden con aquellas zonas en las cuales se localizan las actividades más transformadoras del suelo, encontrándose muchas veces carentes de vegetación. Se incluyen aquí zonas industriales, infraestructuras y núcleos urbanos;

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

aunque dentro de estos últimos hay que tener en cuenta las fincas libres de edificaciones, las huertas destinadas al autoabastecimiento, los setos y matorrales de los linderos o el arbolado ornamental que adereza fincas y viviendas (especialmente en zonas con baja densidad de ocupación como Duález y Ganzo). También son características de estas unidades las formaciones ruderales que afloran en el borde de caminos y carreteras, con una mínima cubierta vegetal y donde ganan terreno especies oportunistas carentes de valor ecológico alguno.

- Zona de rellenos y vertidos: La larga actividad industrial y humana en la zona ha dado lugar a la existencia de depósitos antrópicos provenientes de la movilización y acumulación de suelos y materiales rocosos, como escombreras y rellenos industriales, pudiendo cubrir áreas de extensión considerable, como la existente entre Riaño y las instalaciones de SNIACE, actualmente cubierta de tierra y vegetación ruderal y alóctona.

Las especies vegetales identificadas en las distintas zonas, son:

Arbóreas: Aliso (*Alnus glutinosa*), fresno (*Fraxinus excelsior*), roble carballo (*Quercus robur*), abedul (*Betula alba*), sauce (*Salix spp.*), olmo (*Ulmus minor*), avellano (*Corylus avellano*), cornejo (*Cornus sanguinea*), eucalipto (*Eucalyptus globulus*), plátanos de sombra (*Platanus hispánica*), etc.

Arbustivas: Zarcas (*Rubus spp.*) y tojos (*Ulex europaeus*)

Herbáceas: Helechos, euforbiáceas, hipéricos, *Carex spp*, *Trifolium spp*, *Poa spp.*, *Festuca spp.*, etc...

Exóticas invasoras: Plumero (*Cortaderia selloana*), bambú japonés (*Fallopia japonica*) e incluso la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*) catalogada como especie invasora en España.

La fauna: Las principales especies faunísticas están asociadas a los distintos tipos de vegetación que se han descrito, es decir:

- Fauna de vegetación de ribera.
- Fauna de bosque mixto con especies exóticas.
- Fauna de prados y cultivos.
- Fauna de repoblaciones forestales de eucalipto.
- Fauna urbana.

Entre toda la variedad faunística podemos señalar:

Anfibios: Tritón jaspeado (*Triturus marmoratus*), el tritón palmeado (*Triturus helveticus*), la salamandra común (*Salamandra salamandra*), el sapo común (*Bufo bufo*), el sapo partero (*Alytes obstetricans*) o la rana común (*Rana perezi*)

Reptiles: Lagartija roquera (*Podarcis muralis*), el lagarto verde (*Lacerta viridis*), el lución (*Anguis fragilis*), el eslizón tridáctilo (*Chalcides striatus*), la víbora cantábrica (*Vipera seoanei*) o la culebra de collar (*Natrix natrix*)

Pequeños roedores: Ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*), la ratilla agreste (*Microtus agrestis*), o la musaraña tricolor (*Sorex coronatus*)

Aves: Lavanderas (*Motacilla spp.*), petirrojos (*Erithacus rubecula*), mirlos comunes (*Turdus merula*), mirlos acuáticos (*Cinclus cinclus*), jilgueros (*Carduelis carduelis*), arrendajos (*Garrulus glandarius*), urracas (*Pica pica*), chochines (*Troglodytes troglodytes*), pinzones vulgares (*Fringilla coelebs*), tarabillas comunes (*Saxicola torquata*), verdicillos (*Serinus serinus*), ruiseñores bastardos (*Cettia cetti*), currucas capirotadas (*Sylvia atricapilla*), carboneros (*Parus major*), martines pescadores (*Alcedo atthis*), autillos (*Otus scops*), mochuelos (*Athene noctua*), cárabos (*Strix aluco*), pitos reales (*Picus viridis*), ratoneros (*Buteo buteo*), milanos negros (*Milvus milvus*), cernícalos (*Falco tinnunculus*) o palomas torcaces (*Columba palumbus*).

En cuanto a la fauna urbana, nos encontramos con especies habitualmente generalistas, que pueden disponer de una fuente de alimento fácil, como: Gorrión (*Passer domesticus*), jilguero (*Carduelis carduelis*), estornino (*Sturnus unicolor*), y entre los mamíferos: La rata común (*Rattus norvegicus*) y ratón casero (*Mus domesticus*)

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

d. Medio perceptual.- La unidad en la que recae mayor valor paisajístico es la de bosque de ribera, la cual ha sido especialmente considerada en la valoración de impactos tanto en el análisis de las alternativas como en el de la alternativa seleccionada. Otras unidades, como las asociadas a las dos formaciones forestales restantes y, en menor medida, el paisaje fluvial del Río Saja-Besaya o la unidad de prados y cultivos, también presentan cierto valor, aunque en ellas reside cierta resistencia a la afección paisajística. Por último, las unidades correspondientes a los núcleos urbanos y a las dos grandes factorías de la zona no presentan valores perceptuales reseñables, presentando una capacidad de acogida muy alta desde el punto de vista visual alta.

Por otra parte, las alternativas del Corredor 1 se apoyan en la red viaria preexistente y evitan zonas elevadas que se introduzcan en la cuenca visual de los observadores. La principal afección visual se producirá en el tramo en que discurre por la antigua plataforma del ferrocarril minero, al poseer una alta visibilidad desde una infraestructura altamente frecuentada y utilizada para el esparcimiento por parte de la población, como es la Vía Verde del Besaya que discurre paralela al Río Saja-Besaya, ofreciendo además unas óptimas panorámicas de la zona y siendo el área más naturalizada de todo su trazado. Sin embargo, la formación mixta que aflora en buena parte de su margen este, se posiciona como elemento ocultador de la actual plataforma a modo de barrera visual natural.

e. Medio humano.- Las poblaciones ubicadas en la zona de actuación son Torrelavega y Santillana del Mar. Sus principales características son:

Torrelavega: El municipio de Torrelavega, como segundo núcleo más poblado de la Comunidad Autónoma de Cantabria, ejerce como capital de la Comarca del Besaya, posicionándose como polo de concentración de equipamientos, comunicaciones y actividades económicas, dando servicio a todos los municipios de la misma. Su población actual es de aproximadamente 52.000 habitantes.

La estructura económica del municipio de Torrelavega es representativa de los grandes núcleos urbanos que están experimentando procesos de reconversión industrial, pero con matices propios de las características socioeconómicas del municipio, como la progresiva pérdida de peso de la industria, aunque sigue manteniendo cierta relevancia (no obstante, engloba a casi el 20% de los ocupados en el municipio).

Santillana del Mar: Es uno de los centros turísticos de mayor atracción de toda la Comunidad Autónoma. Según el Padrón Municipal de Habitantes presenta una población de 4.184 habitantes en el año 2016.

El municipio de Santillana del Mar cuenta con una clara orientación en el sector servicios, pues más del 70% de las personas se emplean en él. Dentro de este sector, la actividad se concentra en su mayor parte en la actividad turística y la restauración.

En cuanto al patrimonio cultural existente en la zona podemos destacar un BIL (Bien de Interés Local) con la categoría de inmueble en las cercanías de la zona de actuación. Se trata de la Torre Medieval de los Calderón de la Barca en Viveda, declarado por resolución de 30 de marzo de 2002 por la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

En lo que se refiere a los yacimientos arqueológicos, se han detectado cuatro en el entorno del ámbito de actuación, aunque situados todos ellos a una considerable distancia: Yacimiento Las Lastras, Yacimiento San Salvador de Viveda, Yacimiento Torrelavega, Yacimiento Torres.

En lo que se refiere a los espacios naturales protegidos: No existe en el ámbito de influencia del Estudio Informativo ningún espacio natural protegido o área bajo alguna figura de protección, no dándose igualmente la presencia de algún tipo hábitat de interés comunitario reflejado en el Anexo I de la Directiva 92/43/CEE.

3.5. Características del potencial impacto.

En el EIA entregado por el promotor se realiza una identificación de las acciones que puedan provocar efectos en el medio ambiente, valorándose posteriormente los efectos previsibles según los indicadores de: Duración (temporal o permanente), sinergia (simple, acumulativo, sinérgico), efecto (directo, indirecto), reversibilidad (reversible, irreversible), recuperabilidad (recuperable, irrecuperable) y frecuencia (discontinuo, continuo).

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

a. Actuaciones del proyecto motivos de impacto.-

Atmósfera:

- Fase de ejecución: Tala y desbroce de vegetación, movimientos de tierras y obras de explanación, demoliciones, movimiento de maquinaria, firmes y pavimentos, restauración ambiental y paisajística.

- Fase de explotación: Ocupación y uso de la nueva infraestructura.

Geología y geomorfología:

- Fase de ejecución: Movimientos de tierras y obras de explanación

Hidrogeología:

- Fase de ejecución: Demoliciones, firmes y pavimentos.

- Fase de explotación: Ocupación y uso de la nueva infraestructura.

Hidrología:

- Fase de ejecución: Movimientos de tierras y obras de explanación, drenaje, firmes y pavimentos, restauración ambiental y paisajística.

- Fase de explotación: Ocupación y uso de la nueva infraestructura.

Edafología:

- Fase de ejecución: Tala y desbroce de vegetación, movimientos de tierra y obras de explanación, movimiento de maquinaria, firmes y pavimentos

Vegetación:

- Fase de ejecución: Tala y desbroce de vegetación, drenajes, movimientos de tierra y obras de explanación

Fauna:

- Fase de obras: Tala y desbroce de vegetación, movimientos de tierra y obras de explanación, movimiento de maquinaria, drenaje, firmes y pavimentos

- Fase de funcionamiento: Presencia de la nueva infraestructura, ocupación y uso de la nueva infraestructura

Paisaje:

- Fase de obras: Tala y desbroce de vegetación, movimientos de tierra y obras de explanación, instalaciones auxiliares de obras, firmes y pavimentos, señalización y balizamiento

- Fase de funcionamiento: Presencia de la nueva infraestructura.

Población:

- Fase de obras: Tala y desbroce de vegetación, movimientos de tierras y obras de explanación, demoliciones, movimiento de maquinaria, drenaje, firmes y pavimentos, señalización y balizamiento, restauración ambiental y paisajística

- Fase de funcionamiento: Presencia de la nueva infraestructura.

Patrimonio cultural:

- Fase de ejecución: Movimientos de tierra y obras de explanación, drenajes.

b. Impactos producidos sobre los elementos del medio.- Los impactos detectados por fases de actividad (obras/) y según los indicadores de: Duración, sinergia, efectos, reversibilidad, recuperabilidad y frecuencia, son:

Calidad del aire:

- F. ejecución: Temporal, acumulativo, directo, irreversible, recuperable, discontinuo. Carácter del impacto: MODERADO.

- F. explotación: Permanente, acumulativo, directo, reversible, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Confort sonoro:

- F. ejecución: Permanente, acumulativo, directo, reversible, recuperable, discontinuo.

Carácter del impacto: MODERADO

- F. de explotación: Permanente, acumulativo, directo, reversible, recuperable, discontinuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

Geología y Geomorfología:

- F. ejecución: Permanente, simple, directo, irreversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: MODERADO

- F. funcionamiento: Permanente, simple, directo, reversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

Hidrología superficial:

- F. de obras: Permanente, simple, directo, reversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

- F. funcionamiento: Temporal, sinérgico, directo, reversible, recuperable, discontinuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

Hidrogeología:

- F. de ejecución: Temporal, acumulativo, indirecto, reversible, recuperable, discontinuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

En fase de funcionamiento del nuevo vial, las afecciones pueden provenir de episodios de contaminación sobre las aguas subterráneas por accidentes esporádicos en la vía, presentando además los materiales afectados una escasa permeabilidad, alcanzado el impacto un carácter poco significativo.

Edafología:

- F. de obras: Permanente, sinérgico, directo, irreversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE

No se prevén afecciones durante la ocupación y uso de la infraestructura más allá de la pérdida de suelo efectuada en la fase de construcción.

Vegetación:

- F. de obras: Permanente, sinérgico, directo, irreversible, irrecuperable, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE.

En fase de funcionamiento, no se prevén afecciones negativas sobre la vegetación, esperándose únicamente una repercusión ligeramente positiva deriva de la correcta evolución y consolidación de los ejemplares caducifolios autóctonos que serán plantados en el margen del vial durante la fase de ejecución.

Fauna:

- F. de ejecución: Permanente, sinérgico, directo, irreversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: COMPATIBLE.

- F. de explotación: Permanente, simple, indirecto, irreversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: MODERADO

Paisaje:

- F. de ejecución: Permanente, simple, directo, irreversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: MODERADO

- F. de funcionamiento: Permanente, simple, directo, reversible, recuperable, continuo. Carácter del impacto: MODERADO

Población:

- F. de ejecución: Temporal, acumulativo, indirecto, reversible, recuperable, discontinuo. Carácter del impacto: MODERADO

En fase de explotación se considera que, la puesta en funcionamiento del nuevo vial generará efectos positivos ya que resuelve la fuerte intensidad de tráfico que en la actualidad recae

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

sobre la N-611 a su paso por la localidad de Barreda, mejorando las condiciones de vida de la población al redistribuir los niveles sonoros y emisiones atmosféricas, mejorar la seguridad vial, proporcionar clarificación espacial, reducir los costes de desplazamiento, etc., por lo que se clasifica el impacto como POSITIVO.

Patrimonio cultural:

- F. de ejecución: Permanente, simple, indirecto, reversible, recuperable, discontinuo.

Carácter del impacto: COMPATIBLE

La alternativa seleccionada para la actuación ocupará los restos de la plataforma del antiguo ferrocarril minero, incluida en el Catálogo de la Antigua Red de Caminos del PGOU de Santillana. No obstante, tal y como pone de manifiesto el Informe de Impacto sobre el Patrimonio Arqueológico que incluye el EIA, los únicos testigos conservados que pueden pertenecer a la infraestructura original son los estribos y pilares que forman parte del actual puente que salva el arroyo Corrino, ya que el resto de la traza se utiliza como plataforma para el esparcimiento de la población. Por ello, será necesario proponer medidas para que el puente sea conservado y puesto en valor como uno de los vestigios del importante patrimonio minero de esta zona, especialmente en lo que se refiere a los estribos y pilares, debiendo ser acompañados por información asociada que permita difundir la importante actividad minera acaecida en el pasado en la comarca. Por lo tanto, se considera el impacto sobre el patrimonio cultural como Compatible.

4. Condicionantes ambientales.

El proyecto se ejecutará con arreglo a lo establecido en los condicionantes siguientes:

4.1.- Medidas preventivas y correctoras a adoptar.

Las medidas que deberán adoptarse para la prevención y/o corrección del impacto de la actuación sobre los diferentes medios, serán:

Atmósfera: Medidas sobre la calidad atmosférica y emisiones sonoras:

- Se recurrirá al humedecimiento periódico con agua de todas las zonas de tránsito y acopio de materiales, adecuando la periodicidad a las condiciones atmosféricas e intensificándolo en los momentos más favorables (días consecutivos de buen tiempo y días con previsión de vientos relevantes). Tales riegos de limpieza se aplicarán también sobre la vegetación inmediata que pueda verse afectada por el polvo, pues su acumulación en las superficies foliares puede provocar la colmatación de estomas y un daño al estado fitosanitario.

- Durante el movimiento de tierras, la manipulación y el transporte, se humectarán los materiales siempre que sea preciso, se controlarán las alturas de descarga y se entoldarán las cajas de los camiones durante el transporte.

- Los materiales que pueden producir levantamiento de polvo, incluidos los acopios de tierra vegetal, se ubicarán en localizaciones protegidas de los vientos predominantes y alejados de las zonas residenciales, previéndose la posibilidad de que deban ser entoldados si la aplicación de riegos no fuera suficiente.

- Se limitará a velocidad de circulación de los vehículos de obra

- En días de vientos fuertes o condiciones más desfavorables se limitará la ejecución de trabajos de movimientos de tierras y cuando sea inevitable se recurrirá al lavado continuado de los materiales.

- Dada la importante concentración de viviendas en ciertos tramos, en circunstancias especiales por inclemencias del tiempo y el riesgo potencial de molestias a la población, se recurrirá al uso de pantallas cortavientos temporales.

- Cuando se tengan que ejecutar demoliciones junto a zonas residenciales, siempre que sea posible se recurrirá a utensilios y procedimientos manuales de demoliciones.

- Ejecución de un pavimento fonoabsorbente en los lugares del trazado donde existen viviendas muy próximas a la calzada.

- Se vigilará el correcto funcionamiento y mantenimiento todos los vehículos y maquinaria utilizada durante la obra, inmovilizándose y reparándose de forma inmediata cualquier vehículo o máquina que genere más ruido de lo adecuado.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- Se controlará y optimizará el número de máquinas que han de operar de forma simultánea para que sea el mínimo imprescindible y se altere lo menos posible el confort sonoro, especialmente cuando se opere en el entorno de viviendas.

- Los horarios de trabajo serán siempre diurnos y compatibles con las de las actividades del entorno, cumpliéndose en cualquier caso la legislación vigente en materia de emisiones (Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, y Real Decreto 524/2006, de 28 de abril, por el que se modifica el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero).

Geología y Geomorfología:

- Como norma general, se integrarán los taludes de desmote y terraplén mediante la revegetación y recuperación de la vegetación, corrigiendo de esta manera los problemas que se puedan derivar de la ejecución de los mismos, como la pérdida de suelos por erosión, inestabilidad, etc. Asimismo, la tierra vegetal recuperada deberá emplearse para cubrir la superficie de los taludes de los rellenos, además de realizar hidrosiembra para evitar erosiones importantes.

- Se evitará la remoción de tierras cuando pudiera afectar a tierras a la estabilidad de laderas y desencadenar deslizamientos, en especial en periodo de precipitaciones.

- En los desmontes en roca se retirará previamente la capa de suelo superior. Se utilizarán sistemas de contención activa mediante mallas y anclaje en la parte de los depósitos fluviales y para evitar la caída de bloques inestables.

- Se deberá evitar los cortes rectos en pie de terraplenes, así como en puntos de arranque en sentido longitudinal de desmontes y terraplenes, tendiendo a redondear las zonas de conexión con el terreno natural mediante cambios graduales.

- Se evitará el refino excesivo de los taludes con el fin de no generar superficies totalmente lisas que contrasten fuertemente con la textura de los taludes naturales y que dificulten la colonización posterior de la vegetación.

- En los desmontes, se evitará la formación de canales paralelos a favor de la pendiente producidos por los dientes de las palas al refinar los taludes, reduciendo de esta manera la posibilidad de aparición de cárcavas. Se tendrá especial cuidado en los desmontes en roca en los que se deberá favorecer la creación de una superficie rugosa según las características de fracturación natural de la roca.

- Los taludes de desmote y terraplén serán lo más tendidos posibles para permitir medidas de revegetación que favorezcan la estabilidad general.

Hidrología:

- Las afecciones que pudieran derivarse por interceptación de los dos cursos fluviales existentes en el ámbito y la consiguiente modificación de sus cauces se resolverá mediante la sustitución de las dos estructuras actualmente existentes, por obras de drenaje transversal dimensionadas adecuadamente. Además, se ejecutarán otros drenajes transversales de menor tamaño a lo largo del trazado para las pequeñas cuencas y escorrentías superficiales.

- Las instalaciones auxiliares de obras, incluidas las zonas de depósito de residuos y acopios de materiales, nunca se ubicarán en un área cercana a los cauces afectados por la obra ni bajo afección de riesgo de inundación. Se establecerá un drenaje perimetral con el objeto de evacuar las aguas que lleguen desde el terreno natural, que serán recogidas y conducidas hacia un sistema de retención de sólidos.

- Se suprimirá o reducirá al máximo la circulación de maquinaria por los cauces interceptados. En caso de que sea necesario el paso de maquinaria sobre los mismos, se dispondrán de pasos provisionales que deberán ser demolidos y retirados a un vertedero autorizado antes de la finalización de las obras.

- Las operaciones de mantenimiento de los vehículos y la maquinaria serán realizadas en espacios apropiados (parque de maquinaria) y por gestores autorizados. En ningún caso se realizarán estas labores fuera de las zonas designadas para ello. Estas zonas estarán adecuadamente señalizadas y contarán con un protocolo de actuación en caso de derrame o vertido accidental que todos los operarios conocerán con antelación. Estarán equipadas además con los materiales necesarios para detener o controlar cualquier tipo de derrame o vertido.

CVE-2018-6007

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- Se procederá a realizar un jalonamiento estricto del terreno a ocupar, donde se ceñirán las zonas para las actividades de mantenimiento de maquinaria y vehículos, así como áreas de tránsito de maquinaria y caminos de obra, de tal manera que se evite afecciones a las zonas más sensibles desde el punto de vista hidrológico.

- Durante la construcción o sustitución de las obras de drenaje transversal se procurará trabajar cuando el caudal circundante sea el más bajo posible y en días de ausencia de precipitaciones. En estos puntos el desbroce y las alteraciones serán los mínimos posibles. Para reducir los niveles de turbidez y el arrastre de sólidos hacia las aguas se habilitarán, bien balsas de decantación excavadas sobre el terreno e impermeabilizadas con una lámina de polietileno, bien barreras de retención de sedimentos.

- En las proximidades de la zona de instalaciones auxiliares de obra se dispondrá de puntos de limpieza para las cubas de hormigón que consistirán en huecos revestidos o no y debidamente señalizados, en los que se realicen las operaciones de limpieza de cubas de hormigón tras su vaciado, para evitar el vertido de hormigón al suelo o cauces. Estos lugares deberán ser anexos a los caminos que llevan a las pilas y señalizados convenientemente, debiendo ser vaciados por el contratista y trasladado su contenido a vertedero autorizado.

- El proyecto constructivo deberá contemplar un Plan de Emergencias Ambientales en el que se definirá con detalle el protocolo de actuación ante cualquier imprevisto o accidente con repercusiones ambientales significativas, contemplando específicamente el procedimiento a seguir en caso de que se produzcan vertidos accidentales a los cursos fluviales interceptados, la red de escorrentía superficial o los sumideros existentes.

- En las zonas urbanas donde se actúe, si se presenta necesario, se protegerán los sumideros existentes con barreras anticontaminación.

- Se deberán acometer las labores de revegetación de los taludes y, sobre todo, de terraplenes tras su apertura, con el fin de evitar la erosión y el consiguiente aumento de la turbidez en las aguas superficiales.

- Para prevenir impactos sobre la morfología de cauces, su régimen hidrológico y las zonas inundables en el ámbito de actuación, se estará a lo dispuesto por el Organismo de cuenca de la Confederación Hidrográfica del Cantábrico en sus alegaciones efectuadas durante el trámite de información pública.

Edafología:

- Para evitar la alteración del suelo se aplicará el principio de mínima ocupación. Será necesarios entonces realizar un estricto jalonamiento y señalización de las zonas que serán ocupadas, restringiendo la ocupación a las zonas limitadas y evitando la ocupación de terrenos no necesarios.

- La capa superficial de tierra afectada por las obras, será retirada de forma cuidadosa debiéndose acopiar convenientemente en cordones para su posterior reutilización.

- Para su adecuada conservación los cordones: Se realizarán de forma selectiva según calidad y características de los diferentes materiales; se emplazarán en lugares libres de encharcamiento no superando los 1,5 m. de altura y evitando el arrastre por agua de lluvia, y fuera de zonas inundables; una vez acopiados se revegetarán con especies propias del entorno evitando su colonización por parte de especies alóctonas invasoras; si su acopio se prolonga por espacio superior a 6 meses deberá ser abonado; se evitará su remoción, extracción, transporte o acopio en días de lluvia intensa; en periodos de sequía estival se regarán los cordones, empleando métodos que eviten la pérdida de nutrientes; cuando las condiciones atmosféricas así lo aconsejen, se procederá a su protección mediante mallas; los cordones se dispondrán en zonas llanas y bien drenadas con una buena escorrentía, evitando el acopio en depresiones naturales del terreno que provocarían retención de agua.

Vegetación:

- Antes de acometer cualquier trabajo de desbroce, limpieza, tala de árboles o cualquier movimiento de tierras se llevará a cabo un minucioso replanteo e inventario previo en el que se señalará la vegetación a desbrozar y también la vegetación a conservar.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- Una vez definidas las zonas a ocupar y la vegetación a eliminar, se jalonará de manera estricta el terreno a ocupar en las labores de construcción en toda la traza. En este sentido, se tomarán una serie de medidas preventivas para minimizar los daños producidos a la vegetación adyacente durante en el desarrollo de las obras, siendo la principal el marcado de todos aquellos árboles próximos a la zona de actuación que no sea necesario talar. Esta medida será imprescindible en la zona en que se afecta a la formación de bosque mixto con especies exóticas, donde se deberán localizar los ejemplares autóctonos existentes en la mancha (principalmente *Salix* spp y *Quercus robur*) tratando de evitar en todo momento su tala y desarraigo. Igualmente se deberá proceder en la mancha de vegetación riparia existente aguas abajo del puente del arroyo Corrino, donde existen ejemplares de *Alnus glutinosa* y *Populus nigra*.

- La realización de las talas y desbroces de la vegetación se realizará, a ser posible, durante el periodo de reposo vegetativo, con el fin de disminuir los daños producidos a la vegetación adyacente.

- Se informará a todo el personal adscrito a la obra sobre la vegetación que resulta de interés para su conservación, además de proteger los ejemplares arbolados en los que no sea necesario acometer su tala o desarraigo.

- En el caso de ejemplares arbóreos que no se vean afectados en su totalidad, se valorará la poda sobre las partes que interfieran en la obra, facilitando su rebrote una vez terminado el tajo.

De cualquier manera, la principal medida para corregir el impacto sobre las comunidades vegetales que ocasionará la ejecución de la infraestructura proyectada, consiste en la revegetación de las superficies afectadas por la obra. Las pautas de actuación que se adoptarán para una correcta revegetación son:

Preparación del terreno: Consiste en roturar el terreno sobre el que se va a extender la tierra vegetal para favorecer el contacto entre las distintas capas y garantizar la estabilidad del terreno

Aporte y extendido de tierra vegetal: En zonas donde ya se haya extendido la tierra deberá evitarse el paso de maquinaria pesada para evitar la compactación, si a pesar de todo se compactase, se deberá realizar un escarificado, con un espesor de 40-50 cm., para mejorar la infiltración del agua, y facilitar la penetración de raíces.

Hidrosiembra: Para impedir la aparición de fenómenos erosivos, se deberá implantar una cobertura vegetal inicial, mediante la aplicación de una hidrosiembra herbácea con especies autóctonas de la serie fitosociológica de la zona y acorde con los hábitats que se pretenden restaurar.

Plantaciones: En las plantaciones se utilizarán especies de la vegetación potencial del ámbito, concretamente:

- Especies arbóreas: Fresno (*Fraxinus excelsior*), Roble (*Quercus* spp.), Aliso (*Alnus glutinosa*), Olmo (*Ulmus glabra*), Tilo (*Tilia platyphyllos*), Arce (*Hacer campestre*), Castaño (*Castañea sativa*).

- Especies arbustivas: Avellano (*Corylus avellana*), Sauce (*Salix* spp.), Tojo (*Ulex europaeus*), Brezo (*Erica* spp.), Zarzamora (*Rubus* spp.), Zarparrilla (*Smilax aspera*), Endrino (*Prunus spinosa*), Rosal (*Rosa* spp.), Madreselva (*Lonicera* spp.)

En cuanto a la erradicación de plantas exóticas invasoras, las medidas a instaurar serán:

- Las especies exóticas invasoras previamente marcadas y/o identificadas han de extraerse en su totalidad para prevenir el rebrote o, en su defecto, deben tratarse con algún herbicida que garantice la muerte del sistema radicular.

- Las especies bambú japonés (*Fallopia japonica*) y plumero (*Cortaderia selloana*), su eliminación se ajustará al protocolo expuesto en el documento Prescripciones técnicas generales para la erradicación de las plantas con potencial invasor en Cantabria, de la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Cantabria. En cuanto a la falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*), que no está incluida en este documento, se estará a lo indicado en la estrategia regional para la gestión y control de especies exóticas invasoras en Cantabria.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- En los puntos donde se localicen estas especies exóticas invasoras se deberá poner especial cuidado durante las labores de desbroce, movimiento de tierras y el empleo de maquinaria en general, dado que estas acciones suponen mecanismos que facilitan su propagación, adoptando medidas de control para todos los vehículos y materiales que se utilicen en las obras, procediéndose a identificar el origen de cada vehículo o material y lavando con agua a presión los bajos de los camiones antes de que estos accedan a la obra.

- Cuando se recurra a préstamos porque las excavaciones no compensan las necesidades de los rellenos de la obra, se tendrá en cuenta el origen de los mismos, asegurándose que no contiene semillas o rizomas de especies exóticas invasoras.

Fauna:

- Antes del inicio de los trabajos de ejecución se deberá realizar un reconocimiento de la zona afectada por la obra para detectar la presencia de posibles refugios, nidos, madrigueras, o cualquier otra evidencia de la presencia de fauna silvestre. En caso de detectarse zonas sensibles se procederá a balizar la zona y planificar los trabajos de forma que se causen las menores molestias.

- Se procurará que los desbroces se ejecuten fuera del periodo de reproducción de la fauna silvestre (entre los meses de abril a julio), periodo en el que las especies se vuelven más vulnerables.

- Cuando se actúe en zonas actualmente ocupadas por infraestructuras, como la plataforma del antiguo ferrocarril minero o red viaria, los desbroces se llevarán a cabo en la dirección que se permita la huida de la fauna. Es decir, desde su eje hacia fuera, de modo que la fauna pueda escapar fácilmente y no quede atrapada en la propia carretera.

- Durante la ejecución de las obras en el Arroyo Corrino, se deberá procurar la mínima afección posible al curso de agua, por su condición de hábitat de diversas comunidades faunísticas, siendo a su vez un corredor ecológico importante para las especies generalistas.

- Las Obras de Drenaje Transversal se diseñarán con las medidas suficientes para permitir el paso de la fauna de pequeño y medio tamaño, e integrar elementos como pasillos laterales internos, bordes inclinados o rampas de escape que puedan utilizar pequeños vertebrados. En general se seguirán las directrices contenidas en el documento prescripciones técnicas para el diseño de paso fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada), del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Asimismo, las cunetas se diseñarán de manera que constituyan una barrera para el acceso de los pequeños animales a la vía, dirigiéndoles en cambio hacia el exterior. Las paredes de las arquetas de entrada y los sifones del sistema de drenaje deberán tener ángulos abiertos o incorporar sistemas de rampas tendidas para permitir la salida de los animales de pequeño tamaño que puedan caer accidentalmente a ellos.

Paisaje: Las medidas irán encaminadas a integrar las zonas con mayor exposición visual.

- Todas las superficies, desmontes y terraplenes se revegetarán mediante hidrosiembra.

- En aquellas zonas con mayor exposición visual, se recurrirá a plantaciones con ejemplares arbóreos y arbustivos de la vegetación potencial del ámbito, de actuación, procurando el apantallamiento de la vía. No deberán realizarse plantaciones lineales, sino de forma irregular para favorecer la creación de una formación más natural. Los ejemplares plantados deberán tener el tamaño suficiente para mitigar la intrusión producida por el vial. Las plantaciones se aplicarán en todas las superficies descubiertas, dando continuidad a la mancha de bosque mixto actualmente existente alrededor de la actual plataforma del antiguo ferrocarril minero, la cual se estima que podrá mantenerse en buena parte.

- Se emprenderán medidas de recuperación de las zonas alteradas de forma paralela y continua al avance del proyecto.

- Se procurará que todas las instalaciones auxiliares del entorno, como casetas de obras o módulos empleados, estén integradas en el entorno, evitando colores llamativos o excesos de volumen.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

- En periodos y días de inactividad la maquinaria y los vehículos utilizados en la obra quedará correctamente estacionada y ordenada.

- Se asegurará en todo momento el adecuado orden y la limpieza diaria de las zonas ocupadas y de trabajo.

- Se asegurará una adecuada programación de los trabajos mediante la aplicación de restauraciones parciales de forma que las zonas afectadas por las obras permanezcan desnudas o desprovistas de vegetación el menor tiempo posible, a fin de evitar el lavado de nutrientes y las pérdidas de suelo por erosión y la aparición de vegetación invasora.

Población: Al tratarse de una zona con una presencia considerable de población, las medidas para mitigar las afecciones que pudieran producirse sobre esta, serán:

- Se velará en todo momento por garantizar la seguridad de la población y la integridad de los elementos situados próximos al proyecto mediante la puesta en práctica de un riguroso plan de señalización y balizamiento (cerramiento, limitación de acceso, etc.). Cualquier elemento dañado o desprendido será repuesto inmediatamente. Estas zonas se definirán de forma precisa antes del inicio de las obras.

- Se deberá garantizar la permeabilidad territorial con el fin de minimizar el efecto barrera mediante la reposición de los caminos existentes que aseguren la continuidad de los usos del territorio de forma análoga o mejorada respecto a la situación actual.

- Se priorizará realizar los posibles cortes en el suministro de alguna de las redes (agua, gas, electricidad) en horas que no coincidan con las horas punta de consumo.

- Se realizará una limpieza diaria de la zona de obras y de su entorno obra, así como riegos periódicos de las superficies.

- Durante el desarrollo de las obras, se cuidará del entorno, con una adecuada y ordenada situación de los acopios, parque de vehículos y limpieza diaria de las zonas ocupadas y de trabajo.

- Se designará un responsable para comunicarse con los vecinos de la zona y un canal de información para que la población esté informada con antelación sobre el estado de ejecución de los trabajos y los posibles cortes de tráfico, suministro o molestias concretas. Se habilitará a su vez un sistema que permita a los vecinos comunicar sus quejas y sugerencias.

- Se estudiarán minuciosamente las ordenanzas municipales aplicables para evitar conflictos y adecuarse a su cumplimiento

- Se habilitará una zona de aparcamiento para el personal de la obra con el fin de evitar conflicto con los vecinos y usuarios habituales de la zona.

Patrimonio cultural:

- Durante las labores de desbroce y todas las remociones de tierras, así como en los trabajos de acondicionamiento deberá realizarse un seguimiento arqueológico, el cual deberá ser efectuado por personal titulado y debidamente autorizado por la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, en los términos establecidos en la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria y el Decreto 36/2011, de 2 de mayo, de desarrollo parcial de dicha ley, debiendo ser reflejado este requerimiento en el proyecto constructivo.

- Además, de acuerdo a lo señalado en el Informe de Impacto Arqueológico, el proyecto constructivo deberá valorar la conservación de la estructura que en la actualidad salva el arroyo Corriño, así como su emplazamiento, debiéndose mantener al menos los estribos y pilares. Asimismo, se implantarán paneles explicativos que difundan información sobre la importante actividad minera que se desarrolló en el pasado en la comarca, debiendo ser supervisada esta actuación por el técnico encargado del seguimiento arqueológico.

Residuos:

En primer lugar, las instalaciones auxiliares de obra se ubicarán en una zona carente de cualquier valor ambiental, llana, no afectado por la zona de flujo de preferente o de riesgo de inundación, alejada de los cursos fluviales existentes en el ámbito y con una superficie suficiente.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Por otra parte, en la Gestión de Residuos de la obra, se cumplirán de forma obligatoria con el artículo 4.1.a del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición (RCDs, Residuos de Construcción y Demolición) y lo determinado en el Decreto 72/2010, de 28 de octubre, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad Autónoma de Cantabria, según el cual, el poseedor de residuos de construcción y demolición, cuando no proceda a gestionarlos por sí mismo, deberá entregarlos a un gestor de residuos.

La práctica totalidad de los residuos térreos procedentes de la excavación serán RCDs Nivel I con el código 17 05 04 (Tierras y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03), son excedentes de la excavación compuestos por rocas no contaminadas o que no procedan de un suelo que soporte o haya soportado una actividad potencialmente contaminante.

Según indica el promotor, los excedentes de excavación, serán trasladados a los vertederos autorizados por la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria siguientes.

CÁNTABRA DE TURBA, S. COOP. LTDA.:

Dirección: Barrio La Hilera, s/n. Polanco (9,3 km. desde zona de obra).

Código de autorización: VAL/CN/025/2001.

INTEGRACIONES AMBIENTALES DE CANTABRIA, S. A. (IACAN):

Dirección: Ctra. CA-924. p.k. 3,28. Monte de Carceña. Castañeda (16,5 km. desde zona de obra).

Código de autorización: AAI/001/2008.

4.2.- Programa de Vigilancia Ambiental.

El Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental (PVSA) tiene por objeto garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas, así como prevenir o corregir las posibles disfunciones en relación a las medidas propuestas o a la aparición de efectos ambientales no previstos.

En el momento del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones administrativas, el promotor ya debe tener asignado y dispuesto un responsable ambiental, con la cualificación suficiente en materia ambiental, que se encargue del adecuado cumplimiento de las medidas adoptadas en la DIA, así como la obligación de ejecutar y supervisar adecuadamente el Plan de Vigilancia Ambiental para alcanzar la máxima integración ambiental posible del proyecto. Este nombramiento deberá comunicarse de manera inmediata y de forma previa al inicio de las labores de explotación a la DG. de Medio Ambiente.

El promotor describe en el PVA incluido en el EIA, el conjunto de criterios y contenidos que deben ser tenidos en cuenta en el PVA, teniendo en cuenta que además de los tipos de controles que se señalan, se realizarán otros particularizados cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioro ambiental o situaciones de riesgo, tanto durante la fase de construcción como en la de explotación:

4.2.1.- Fase de Ejecución

Control de la ocupación y replanteo:

- Previamente al inicio de las obras, se deberá controlar que se ha elaborado una cartografía con las zonas que serán estrictamente ocupadas durante la fase de ejecución, así como que las vías de acceso permiten soportar el paso de la maquinaria a utilizar.

- Igualmente, antes del inicio de los trabajos se realizará un seguimiento de las zonas jalonadas para el área de ocupación, garantizando que los accesos de la maquinaria y las instalaciones auxiliares se emplazan en las zonas previstas.

Desbroce de vegetación

- Se vigilará que la superficie desbrozada se ajusta al 100% al replanteo, a las previsiones del proyecto o, en su defecto, a lo mínimo imprescindible para lograr los objetivos del mismo.

- Se controlará el marcado mediante bandas de plástico o pinturas, de los ejemplares arbóreos que resulte necesario talar, manteniendo siempre como objetivo deseable, la preservación de cualquier pie en caso de duda.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Excavaciones y acopios

- Se vigilará que la profundidad de excavación es la correcta, aprovechando al máximo la capa suelo útil para la revegetación, así como que los acopios de tierra vegetal se realizan en las zonas correctas (llanas, fuera de la inundable, etc.) y que tienen el tamaño y la forma adecuada (caballones con forma trapezoidal & 1,5 m.)

- Se vigilará que los acopios de tierra vegetal no sufren fenómenos de erosión, procediendo a su reperfilado en caso de llegarse a este extremo.

- Se vigilará que, si los acopios de tierra vegetal se almacenan por un periodo superior a 6 meses, se procede a su riego y abonado.

Control de las emisiones atmosféricas

- Se vigilará que se toman todas las medidas necesarias para minimizar la emisión de partículas y la producción de polvo, como que los materiales pulverulentos se transportan entoldados o que se aplican riegos constantes en los focos de producción de nubes de polvo.

Control de las emisiones sonoras

- Se vigilará que se emplean vehículos y maquinaria homologados, con marcado CE de conformidad e indicativo de emisión acústica y sometidos a un mantenimiento, ITV o inspección equivalente en regla y ajuste del número de máquinas que operan de forma simultánea lo mínimo imprescindible.

- Se deberá controlar que los niveles de ruido de la maquinaria de obra, no podrá superar los máximos Leq dB (A) recomendados por la O.M.S. como valores máximos, sin perjuicio de lo establecido en las ordenanzas municipales. Se deberá establecer que ningún área habitada soporte más de 55 Leq dB (A) de noche y 65 dB (A) de día.

Control de la aparición de riesgos geológicos y procesos geomorfológicos

- Se deberá vigilar mediante inspección visual la aparición de procesos erosivos y de inestabilidad de taludes, procediendo a la inmediata solución de las causas que lo generan.

Red hidrológica

- Se controlará que no se maneja o hay presencia de sustancias contaminantes (incluido el hormigón) con riesgo de derrame o vertido contaminante o capaz de alterar las propiedades físico-químicas de agua (pH, turbidez, etc.) sin la protección adecuada (barreras, láminas de polietileno, recintos estancos, contenedores estancos, etc.) y/o sin la disposición a pie de obra de los elementos oportunos para la contención (absorbentes, geotextiles, polietileno, etc.).

- Se realizarán mediciones de calidad de las aguas (pH, turbidez, S.S., DBO5, O2, hidrocarburos, etc.) antes del comienzo de las obras y, mensualmente, durante la fase de excavación y movimientos de tierras, ejecución de las obras de drenaje y otros trabajos a realizar en las inmediaciones de los cursos de agua.

- Se vigilará que las aguas de escorrentía procedentes del área de construcción no causen enlodamiento de los cauces del entorno. Se canalizarán las aguas del parque de maquinaria e instalaciones auxiliares hacia las balsas de decantación específicamente construidas para hacer frente al aporte de sólidas en suspensión, que previsiblemente se originarán mientras dure la fase de construcción.

Control de las comunidades faunísticas

Las medidas de supervisión de las comunidades faunísticas se centrarán en la correcta ejecución y emplazamiento de las medidas de protección y corrección formuladas, debiéndose controlar:

- Que se realiza un correcto jalonamiento de las zonas de interés (principalmente del entorno del Arroyo Corrino).

- Que se sobredimensiona correctamente las obras de drenaje transversal.

- Que se adecúa la red drenaje longitudinal.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Restauración ambiental y paisajística

Se deberá realizar un seguimiento y control específico de las medidas destinadas a asegurar una correcta ejecución de las labores de restauración ambiental y paisajística, centrándose principalmente en las siguientes acciones:

- Correcta delimitación de la superficie a ocupar por las obras, tanto en lo referente a la explanación como las áreas de acopio y zonas para las instalaciones auxiliares, caminos de acceso, etc. se refiere.

- Correcta recuperación de capa de tierra vegetal, exigiéndose su traslado a acopio en las condiciones expuestas en apartados anteriores.

- Correcta aplicación de la hidrosiembra en taludes de desmote y terraplén y, en general, en todas las superficies descarnadas. Se deberá vigilar especialmente que se aplica en periodos libres de heladas y que los abonos y semillas son los que se ajustan a los establecidos en el proyecto y en el EIA.

- Vigilancia de la aparición de procesos erosivos, procediéndose en tal caso a establecer una red drenaje superficial adecuada. Si aparecieran grandes cárcavas, se rellenarán de escombros y se extenderá sobre ellos una capa de tierra vegetal para proceder posteriormente a aplicar de nuevo una hidrosiembra de herbáceas.

- Correcta elección de las especies para la plantación, con tomas de contacto con el adjudicatario de los trabajos de revegetación, seleccionando especies de la serie de vegetación potencial del ámbito y su preparación de cara a su traslado a la obra. El proyecto constructivo deberá definir un sistema de control sobre las plantaciones a realizar, garantizando que se cumplen los objetivos de integración paisajística del vial.

Permeabilidad territorial y servicios afectados

- Se vigilará que se reducen las molestias a la población del ámbito como consecuencia de los desvíos provisionales y de caminos interceptados por las obras, verificando su reposición. Se deberá procurar mantener el nivel de permeabilidad actual, hasta su completa reposición. Se controlará asimismo que todos los caminos y vías de acceso cuyo trazado pueda ser modificado de forma temporal, presenten una alternativa segura de paso.

- Complementariamente, se verificará la reposición de servicios y caminos afectados de forma permanente, garantizándose en todo caso la permeabilidad transversal de la obra.

Control de la zona para instalaciones auxiliares de obras

- Cambios de aceite de maquinaria: Comprobándose que no se producen vertidos de ningún tipo y que los aceites usados son gestionados según lo establecido en la legislación vigente.

- Residuos: Se deberá vigilar que el destino de los residuos generados en la obra, exigiéndose un certificado del lugar de destino, que deberá ser un centro de tratamiento de residuos o vertedero autorizado.

- Lavado y mantenimiento de maquinaria: Se vigilará que dicho mantenimiento y lavado no se realiza en cercanías de ningún cauce.

Seguimiento arqueológico

Se deberá controlar que se realiza un seguimiento arqueológico por técnico especializado y autorizado de la Dirección General de Cultural durante las labores de desbroce y remociones de tierras además de otros trabajos de acondicionamiento, paralizándose los trabajos en el caso de que se hallen restos u objetos con valor arqueológico, de acuerdo con el artículo 84 de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria.

Informes en fase de ejecución:

- Informes ordinarios: Se presentarán durante toda la duración de las obras, con periodicidad mensual desde la fecha del Acta de Replanteo. En ellos se reflejarán todas las operaciones realizadas en dicho período de tiempo.

- Informe previo al Acta de Recepción de las obras: Se presentará un informe final sobre las medidas protectoras y correctoras realmente ejecutadas. En dicho informe se recogerán los siguientes aspectos:

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Unidades de obra realmente ejecutadas de cada actuación correspondiente a medidas protectoras y correctoras de impactos.

Forma de ejecución de dichas medidas y materiales empleados.

En las actuaciones que sea factible, resultados hasta la fecha de redacción del informe. En caso de resultados adversos, se especificarán las causas.

Actuaciones pendientes de ejecución.

Identificación de los impactos reales derivados de la obra y, en su caso, impactos residuales.

Estado de la revegetación.

Evolución previsible de las plantaciones realizadas y análisis de las operaciones de mantenimiento que sean necesarias para asegurar su desarrollo satisfactorio.

- Informes especiales: Si se detecta cualquier afección al medio no prevista y que precise de una actuación para ser evitada o corregida, se emitirá un informe especial aportando toda la información necesaria para actuar en consecuencia. Asimismo, se emitirán informes especiales cuando cualquier aspecto de la obra genere unos impactos superiores a los previstos.

4.2.2.- Fase de Funcionamiento

Niveles sonoros

Se comprobará que los niveles sonoros ambientales producidos por la explotación del vial se ajustan a los parámetros previstos en la legislación vigente, concretamente en las tablas A y A1 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		Índices de ruido		
		Ldía	Ltarde	Lnoche
e	Sectores del territorio con predominio de uso sanitario, docente y cultural que requiera especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores de territorio con predominio de suelos de uso industrial	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen	Sin determinar	Sin determinar	Sin determinar

Tabla A: Objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables a áreas urbanizadas existentes

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA		Índices de ruido		
		Ldía	Ltarde	Lnoche
e	Sectores del territorio con predominio de uso sanitario, docente y cultural que requiera especial protección contra la contaminación acústica	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelos de uso industrial	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	68	68	58
b	Sectores del territorio con suelo con predominio de uso industrial	70	70	60

Tabla A1: Valor límite de inmisión de ruido aplicable a nuevas infraest. viarias, ferroviarias y aeroportuarias

Las mediciones se realizarán inmediatamente después de la puesta en marcha de la actuación, de forma trimestral durante el primer año y semestral en los siguientes. Con todas las mediciones que se lleven a cabo, se realizarán gráficas que permitan la comparación y tendencias de las series con los valores umbrales.

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Si se detectase que los niveles sonoros sobrepasan los umbrales admisibles, el equipo encargado de la vigilancia realizará estudios específicos que determinen la necesidad de adopción de medidas correctoras complementarias.

Hidrosiembras y plantaciones

Para verificar el éxito de la revegetación se realizarán inspecciones visuales del grado de cobertura de la cubierta herbácea. Asimismo, se comprobará el arraigo y correcto crecimiento de los vegetales instalados. Se controlará, igualmente, si existe reproducción natural de estas plantas.

Asimismo, se deberá comprobar que el porcentaje de marras no supera el 20% de los ejemplares plantados. En tal caso, se determinarán los motivos del fracaso y se efectuará su reposición, resolviendo las causas del fallo y efectuando la reposición en las mismas condiciones que fueron ejecutadas en la plantación original.

Durante el primer año, que abarca el Período de Garantía, se harán inspecciones trimestrales, coincidiendo con las distintas estaciones del año. En los dos años siguientes, las inspecciones se realizarán de forma semestral.

Taludes

Se deberá comprobar la inexistencia de cárcavas y desprendimientos, así como el éxito de la revegetación frente al progreso de los procesos erosivos.

Informes durante esta fase:

Se realizará, al menos, un informe anual de alcance suficiente para recoger todos estos aspectos. Eventualmente, se redactarán cuantos informes fueran necesarios para reflejar posibles incidencias imprevistas (desprendimientos de taludes, incendios, etc.).

4.3.- Otras medidas.

Este informe se emite a efectos de lo establecido en el artículo 7. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y se formula sin perjuicio de la obligatoriedad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones de los distintos Órganos competentes en ejercicio de sus respectivas atribuciones, por lo que no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar aquellos.

Cualquier ampliación o modificación del proyecto presentado, que pueda suponer una presumible desviación ambiental negativa, así como si se detectase algún impacto ambiental no previsto en el EsIA, deberá ser comunicado a la Dirección General de Medio Ambiente, que establecerá, si procede, la aplicación de nuevas medidas correctoras.

En aplicación del artículo 47. de la Ley 21/2013, la resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si hubieran transcurrido cuatro años desde su publicación en el Boletín Oficial de la Cantabria y no se hubiera producido la autorización del proyecto examinado. En dicho caso, se deberá iniciar nuevamente el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Todos los informes emitidos, tanto en fase de ejecución como de funcionamiento, deberán ser remitidos a la Dirección General de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria.

De conformidad con lo establecido en el artículo 57.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico y Procedimiento Administrativo Común, la eficacia de la presente resolución queda demorada al día siguiente al de su publicación, debiendo ésta producirse en el plazo de tres meses desde su notificación al promotor. Transcurrido dicho plazo sin que la publicación se haya producido, la resolución no tendrá eficacia.

Según lo señalado en el artículo 47.6 de la Ley 21/2013, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

5.- Conclusión.

Teniendo en cuenta el análisis anterior y visto el informe del Servicio de Impacto y Autorizaciones Ambientales, la Dirección General de Medio Ambiente considera que el proyecto Nuevo Vial de Acceso Rodado y Peatonal entre Viveda y Duález. Nueva Carretera CA-XXX. Tramo:

JUEVES, 28 DE JUNIO DE 2018 - BOC NÚM. 126

Viveda-Duález, promovido por el Servicio de Proyectos y Obras de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria, previsiblemente no producirá efectos adversos significativos sobre el medio ambiente por lo que en consecuencia con lo anteriormente expuesto, y a los solos efectos ambientales, resuelve de acuerdo con la Evaluación de Impacto Ambiental Ordinario practicada según lo previsto en la Sección 1ª. del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, mediante la formulación de una Declaración de Impacto Ambiental Aprobatoria con Condiciones, concluyendo que su ejecución se considera ambientalmente viable, dado que la actividad pretendida no implica una pérdida muy significativa de valores ambientales, paisajísticos y arqueológicos, siempre y cuando se lleven a cabo el conjunto de medidas preventivas y correctoras establecidas en la DIA para la atenuación o minimización del impacto, y el Plan de Vigilancia Ambiental, así como el conjunto de condicionados propuestos por las diferentes Administraciones y Organismos Públicos.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial de Cantabria y la página Web de la Consejería de Universidades e Investigación, Medio Ambiente y Política Social ([www.medioambientecantabria.es/Información Ambiental/Decretos, Órdenes y Anuncios en materia ambiental](http://www.medioambientecantabria.es/InformaciónAmbiental/Decretos,ÓrdenesyAnunciosenmateriaambiental)).

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de Evaluación Ambiental, la Declaración de Impacto Ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Santander, 19 de junio de 2018.
El director general de Medio Ambiente,
Miguel Ángel Palacio García.

2018/6007

CVE-2018-6007