

presumible que la obra presente repercusiones negativas sobre el mismo, dado que es este sector no se practicarán desmontes significativos.

El territorio atravesado por la carretera actual está constituido por una campiña de relieve alomado en el norte y más llana y escalonada hacia el sur según se acerca el río Duero. Estas características, junto con la ausencia de arbolado, confieren al territorio una escasa capacidad enmascarante sobre la infraestructura proyectada. La variante de Cistérniga, al alejarse de la carretera actual y ascender a mayores cotas, ampliará notablemente su visibilidad desde diferentes puntos del territorio.

Las especies faunísticas de interés inventariadas en la zona son la cigüeña blanca, el aguilucho cenizo, el martín pescador y el turón. El estudio expone que no se produce afección significativa sobre estas especies y sus hábitat.

En su mayor parte, el suelo ocupado por la obra proyectada soporta usos agrarios, principalmente cultivos de secano. El proyecto afecta a 24.629 metros cuadrados de pinar de repoblación existente en las cuestas margosas atravesadas por la variante de Cistérniga.

La carretera actual mantiene ocupados algunos tramos de la Cañada Leonesa oriental. El trazado proyectado corta u ocupa pequeños tramos de esa cañada, si bien da conexión a los tramos seccionados.

El estudio identifica y valora los impactos que el proyecto generará sobre cada elemento del medio para la fase de construcción y para la fase de explotación de la autovía, concluyendo que no se prevén impactos significativos. Únicamente el estudio define como impactos de carácter moderado los derivados de la afección paisajística, la ocupación de suelo agrícola y residencial, y la supresión de dos itinerarios de paseo paralelos a la actual carretera N-122. Se identifica como impacto positivo la disminución de los niveles acústicos e índice de accidentalidad por la supresión de la travesía de Cistérniga.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados. Estas medidas se refieren a aspectos de carácter general a vigilar durante la fase de construcción, seguimiento arqueológico de las obras y plantaciones en taludes, medianas y enlaces.

El estudio incluye un programa de vigilancia ambiental.

Análisis del contenido

El estudio de impacto ambiental se ajusta en su estructura a lo requerido en el Real Decreto 1131/1988.

El estudio no aporta una previsión de los niveles acústicos que se alcanzarán con la entrada en funcionamiento de la vía.

La prospección arqueológica presentada por el estudio se limita a la zona de ocupación de la plataforma no considerando actuaciones anejas a la propia construcción de la vía.

Las medidas mitigadoras se restringen a la restauración vegetal de los enlaces, taludes del tronco y mediana, no considerando otras zonas afectadas por la actividad de la obra.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes: Se han presentado 23 alegaciones durante el periodo de información pública.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León informa favorablemente el proyecto indicando que su incidencia en la red viaria rural es mínima.

Los Concejales de Izquierda Unida del Ayuntamiento de Cistérniga indican que el proyecto discurre entre la Cuesta Redonda y la Cuesta de Las Yeseras por una zona por donde existe una importante masa de arbolado. Solicitan que se extremen las medidas de cuidado ambiental en esa zona.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa favorablemente el proyecto.

15498 *RESOLUCION de 28 de abril de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto reformado de recuperación ambiental de terrenos de la concesión para cultivos marinos de la Cofradía de Pescadores de Santoña (Cantabria), de la Dirección General de Costas.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real

Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la distribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

En el año 1986 se otorgó autorización administrativa a la Cofradía de Pescadores «Nuestra Señora del Puerto», de Santoña, para la instalación de un establecimiento de cultivos marinos, en una parcela de 70.000 metros cuadrados, situada en la actual Reserva de las Marismas de Santoña y Noja.

Como consecuencia de la sentencia de 2 de agosto de 1993, del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, relativa a las marismas de Santoña, se está procediendo a la recuperación de concesiones existentes, una de las cuales es la anteriormente citada. Por todo ello, la Dirección General de Costas elaboró el proyecto recuperación ambiental de terrenos de la concesión para cultivos marinos de la Cofradía de Pescadores de Santoña (Cantabria).

La Dirección General de Costas estimó conveniente solicitar al organismo autónomo Parques Nacionales, a la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental informes sobre la incidencia ambiental del proyecto.

Como consecuencia de los referidos informes, y a los efectos de incluir las recomendaciones en ellos contenidas, la Dirección General de Costas redacta un nuevo proyecto, objeto de esta Resolución, cuyas características principales se resumen en el anexo.

El proyecto reformado de recuperación ambiental de terrenos de la concesión para cultivos marinos de la Cofradía de Pescadores de Santoña (Cantabria) no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la Dirección General de Costas remitió, con fecha 15 de abril de 1997, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la Memoria-resumen del proyecto, consultando sobre la necesidad de someter dicho proyecto al procedimiento antes citado.

Analizada la información recibida, visto que el proyecto reformado de recuperación ambiental es el resultado de la inclusión de las recomendaciones del organismo autónomo Parques Nacionales, la Dirección General de Conservación de la Naturaleza y la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental en la propuesta inicial de la Dirección General de Costas, y no observándose, como consecuencia de la realización del proyecto, potenciales efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental resuelve no someter al procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto reformado de recuperación ambiental de terrenos de la concesión para cultivos marinos de la Cofradía de Pescadores de Santoña (Cantabria).

Madrid, 28 de abril de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO

Objetivo del proyecto

Con las actuaciones previstas en este proyecto, se pretende la restauración ambiental de una zona de marisma destinada a la instalación de cultivos marinos, devolviéndola a su situación primitiva.

Se aprovechará una parte de las infraestructuras a demoler para mejorar los lugares de estancia de las aves en pleamar. Asimismo, se mantendrá la construcción existente, al objeto de servir como centro de acogida de la Reserva y observatorio de aves.

Descripción del proyecto

Las principales actuaciones contempladas en el proyecto son las siguientes:

Dragado de unos 8.000 metros cúbicos de material de decantación de las balsas hasta conseguir la cota +0,6. Para realizar estas operaciones es necesaria la construcción de accesos para la maquinaria. Estos caminos se retirarán al finalizar las operaciones de dragado.

Demolición del dique perimetral de 656 metros de longitud y de los cuatro diques transversales interiores. Como ya se ha explicado, estas demoliciones serán parciales, dejando parte de los diques como zonas de reposo y anidamiento de aves.

Demolición de las obras de fábrica adosadas al dique perimetral. Estas obras de fábrica consisten en grandes arquetas de hormigón armado, situadas en la zona interior, comunicadas con la marisma mediante tubos que atraviesan el dique perimetral.

Perfilado de taludes, a efectos de garantizar su estabilidad, y revegetación de los mismos mediante la plantación de especies propias del ámbito marismero.

15499 *RESOLUCIÓN de 14 de mayo de 1997, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Autovía Ronda de la Bahía de Santander» (Cantabria), de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular Declaración de Impacto Ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

La Dirección General de Carreteras remitió con fecha 7 de noviembre de 1991 a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen, consistente en la orden de estudio del estudio informativo, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la antigua Dirección General de Política Ambiental estableció un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 4 de marzo de 1992, dicha Dirección General dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados y un resumen de las respuestas recibidas se recogen en el anexo I.

Con fecha 7 de octubre de 1996, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente el expediente completo consistente en el Estudio Informativo, el Estudio de Impacto Ambiental y el resultado del período de información pública a que fueron sometidos ambos documentos.

El anexo II contiene los datos más relevantes del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

El resultado del trámite de información pública se incluye en el anexo IV.

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental; los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula a los solos efectos ambientales, la siguiente Declaración de Impacto Ambiental, sobre el estudio informativo «Autovía Ronda de la Bahía de Santander», en Cantabria.

Declaración de Impacto Ambiental

Examinada la documentación presentada en el expediente, complementada con la visita realizada a la zona del proyecto, para un mejor conocimiento de las afecciones al medio, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental declara que la solución adoptada por el proyecto denominada «Opción 1», consistente en atravesar la zona conocida como «Canteras de Camargo» mediante túnel, resulta viable ambientalmente y que en su ejecución y explotación deberán cumplirse las condiciones que se establecen por la presente Declaración de Impacto Ambiental.

1. Protección del sistema hidrogeológico.—Con objeto de no afectar significativamente las características de los sistemas fluviales atravesados por la traza, Arroyo Vitoña (punto kilométrico 0,500), Arroyo Collado (punto kilométrico 7,500) y Arroyo Bolado (punto kilométrico 9,700) y especialmente a la ría de Solía (punto kilométrico 4,500) y donde además se salvan zonas de deslinde de dominio público pertenecientes a ésta (pun-

tos kilométricos 1,500 y 2,000), se adoptarán las siguientes medidas protectoras:

a) La Ría de Solía y sus dos zonas de dominio público hidráulico se salvarán mediante viaductos.

b) Se alargará la estructura número 4 una longitud de 130 metros en dirección Bilbao a fin de eliminar el muro sur de la autovía, proyectado junto al pueblo de San Salvador y el talud norte sobre la ribera de Solía, disminuyendo la ocupación de la zona de dominio público marítimo terrestre (punto kilométrico 1,400).

c) Se tendrán en cuenta las Normas del Plan Hidrológico Norte II, así como las consideraciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Norte sobre afecciones a acuíferos, red hidrográfica y estudio de todas las cuencas vertientes que produzcan drenajes longitudinales y transversales.

2. Prevención del ruido.—Deberán diseñarse, presupuestarse y ejecutarse las medidas correctoras necesarias a fin de conseguir que el ruido producido por la explotación de la autovía no sobrepase los 55 dB (A) leq nocturnos, entre las veintitrés y las siete horas, ni los 65 dB (A) leq diurnos entre las siete y veintitrés horas, medidos en el exterior de las viviendas a dos metros de las fachadas y para cualquier altura. En particular se tendrán en cuenta los núcleos urbanos habitados, las viviendas dispersas y las edificaciones rurales diseminadas a lo largo del trazado.

3. Permeabilidad territorial:

a) Se diseñará y construirá un paso inferior peatonal, con anchura suficiente que permita el paso de remolques para pequeñas embarcaciones (4 metros) para el acceso a la «Playuca».

b) Se construirá un paso inferior a fin de respetar el «carril bici» (antiguo ferrocarril Santander-Ontaneda) en la conexión del enlace de Guarnizo-Liaño con la carretera S-432 (punto kilométrico 2,700).

c) Se considerará la reposición de los caminos afectados a lo largo de la traza del proyecto.

d) A fin de lograr una mayor permeabilidad territorial se unificarán las estructuras números 13 y 14 (paso ferrocarril de RENFE y paso sobre carretera S-440) en el punto kilométrico 5,800.

e) Se construirá un paso inferior para respetar el trazado de la pista de bicicletas de Revilla de Camargo (punto kilométrico 7,000).

f) Se construirá un paso inferior para usos agrícolas en la zona conocida como Miés de Revilla, a la altura del punto kilométrico 7,900.

g) Se conectará la carretera local municipal que une las carreteras SV-4444 y SP-4441 (Herrera de Camargo) a la glorieta situada en el punto kilométrico 9,350, eliminando la actual intersección con la carretera regional SP-4441.

h) Se construirá una pasarela peatonal en el punto kilométrico 9,930 (Barrio de la Corraliega).

i) Se construirá un paso sobre la autovía para la reposición de la calle San José en Cacicedo.

4. Afección a otras infraestructuras:

a) Se tendrán en cuenta las posibles afecciones de la nueva vía al gasoducto Burgos-Cantabria-Asturias.

5. Protección de espacios singulares.—Se modificará el trazado del camino de servicio que une las canteras de Candesa y la zona industrial de Camargo con el enlace de Revilla a fin de evitar impactos ambientales al encinar de Piedras Blancas, y se adoptarán las medidas necesarias que impidan el deterioro de dicho paraje durante la fase de obras.

6. Protección de la fauna.—Por ser el hábitat del «musgajo patiblanco» se evitará el paso de personal y maquinaria, el vertido de residuos, la extracción de préstamos y cualquier acción que pueda afectar al arroyo que discurre entre la Laguna Morero y la ría de Solía.

7. Protección del paisaje.—A fin de minimizar el impacto paisajístico generado por la construcción y explotación de la autovía, facilitando las labores de restauración, se adoptarán las siguientes medidas protectoras:

a) Los taludes de los terraplenes situados entre el punto kilométrico 1,600 (estructura número 4 del estudio informativo) y el punto kilométrico 1,900 (Canal de Santa Ana) se tenderán en lo posible. Asimismo se estudiará la posibilidad de bajar la cota de la rasante.

b) Los taludes entre los puntos kilométricos 5,400 y 6,200, situados en las proximidades del enlace con la CN-623, se tenderán en lo posible a la pendiente 4 H: 1 V, rellenando los huecos entre terraplenes y balsas.

c) Se reestudiará la rasante de la autovía entre los puntos kilométricos 6,000 y 7,600, con objeto de que la cota de trazado sea la menor posible, para lo que si fuera necesario se realizaría una variante de trazado de la carretera local del barrio de Amedias de Revilla de Camargo (punto