

9374

ORDEN ARM/1488/2008, de 8 de mayo, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de puente Viesgo N-623 de Burgos a Santander (Cantabria).

El proyecto a que se refiere la presente Resolución se encuentra comprendido en el apartado a) epígrafe 1, del Grupo 6 «Proyectos de infraestructuras», del Anexo I Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos.

Los principales elementos de la evaluación practicada se resumen a continuación:

1. *Información del proyecto: Promotor y órgano sustantivo. Objeto y justificación. Localización. Descripción sintética. Alternativas*

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

El objeto del estudio informativo es realizar una variante de población para derivar el tráfico de la carretera N-623 (Burgos-Santander) fuera del casco urbano de la villa de Puente Viesgo (Cantabria) por ser una travesía conflictiva debido a la estrechez de la calzada, la escasa visibilidad y la alta intensidad de vehículos, lo que genera condiciones objetivas de riesgo para la seguridad vial de vehículos y peatones. La variante contribuirá a mejorar la calidad de vida de residentes y visitantes.

La variante consiste en una carretera convencional de características similares a la carretera nacional N-623 con el trazado correspondiente a la alternativa 1A, de 2.442 m. de longitud, calzada única, ancho de plataforma de 10 m. (7 m. de calzada y 1,5 m. de arcén por cada lado) y velocidad de proyecto de 60 km/h.

El trazado se inicia junto a la rotonda de la margen derecha del puente que cruza el río Pas, une Aés con Corrobarceno y enlaza la CA-600 con la N-623, en el p.k. 0+000, y termina enlazando con un ramal que conecta de nuevo con la carretera N-623, en el p.k. 2+442. Se proponen las siguientes estructuras:

P.k.	Tipo de estructura	Características
0+220	Túnel.	Túnel en mina de 160 m de longitud con dos falsos túneles a la entrada y a la salida de 40 m de longitud cada uno.
0+380	Paso superior.	Estructura de un solo vano de 20 m de luz que permite el paso de un camino existente en la zona sobre el tronco de la variante.
1+475	Túnel.	Túnel en mina de 210 m de longitud con dos falsos túneles a la entrada y a la salida de 70 y 40 m de longitud, respectivamente.
1+875	Viaducto.	Estructura de 310 m de longitud distribuida en cuatro vanos (65 m + 90 m + 90 m + 65 m) que permite el paso de 2 viales (1 camino existente y un nuevo ramal) y el cauce fluvial del río Pas bajo el tronco de la variante.

Las alternativas propuestas discurren por dos corredores que se han concretado en cuatro trazados, todos ellos al este de la actual carretera N-623.

Las alternativas del corredor 1 (1A, 1B y 1C) transcurren en su mayor parte por la margen derecha del río Pas, bordeando la localidad de Puente Viesgo por el Este, rodeando el barrio de Corrobarceno. El corredor 2, incluye una sola alternativa (alternativa 2) que discurre por la margen izquierda del río Pas bordeando la villa por el oeste.

En el apartado 4.1 de la declaración se exponen las características de las alternativas y en el anexo I «Croquis de alternativas propuestas», se muestra de forma gráfica el trazado de éstas.

2. *Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto*

El ámbito de actuación se localiza en la villa de Puente Viesgo a orillas del río Pas, a una altitud de 70 m.s.n.m. dentro de la unidad física denominada «valles cantábricos». La principal actividad de la zona es la ganadería, sin embargo, en los últimos años ha tenido gran auge el desarrollo del sector terciario ligado al turismo cultural por la presencia de cuevas prehistóricas en el entorno. El estrechamiento que sufre el río al norte de la villa condiciona los posibles trazados de la variante, que debe optar por terrenos de vega de la margen derecha del río. Otros cauces en la zona son el arroyo Moro y el arroyo Trelampo.

El paisaje de la zona de estudio es el de un valle fluvial con una vega muy humanizada y pendientes acusadas en las márgenes. Como rasgos principales del paisaje vegetal destacan las formaciones herbáceas sobre el resto, las praderas de siega con presencia esporádica de arbolado, destacando los alisos (*Alnus glutinosa*), sauces (*Salix* sp.), chopos (*Populus nigra*), arces (*Acer pseudoplatanum*) y olmos de montaña (*Ulmus glabra*). Otras especies

vegetales características son robles (*Quercus robur*), fresnos (*Fraxinus excelsior*), comunidades de carbayedas con castaños y rebollos, encinares ligados al sustrato calcáreo, madroñales, formaciones de majuelos y avellanos, y el brezal-tojal, entre otros. También abundan los cultivos forestales de eucalipto (*Eucalyptus globulus*).

Las aves son el grupo faunístico más destacado por el elevado número de especies presentes, siendo en general aves características de valles fluviales. En cuanto a la fauna piscícola destaca el salmón atlántico (*Salmo salar*), la trucha común (*Salmo trutta*) y la anguila (*Anguilla anguilla*). El río Pas, en el ámbito de actuación está declarado «zona salmonera».

El enclave de mayor interés natural es el río Pas, espacio perteneciente a la Red Natura 2000, como Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) ES1300010 «Río Pas» que presenta especies incluidas en los anexos de la Directiva 92/43/CEE (salmón atlántico, nutria, etc.) y vegetación natural autóctona riparia. Otro de sus valores radica en la presencia del hábitat de interés comunitario «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)», de código 91E0* de tipo prioritario.

Los yacimientos arqueológicos inventariados en la zona, según documentación proporcionada por a Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria, son el yacimiento Puente Viesgo, el Abrigo de el Negalés, la Cueva de el Castillo, la Cueva de las Chimeneas, la Fortaleza Medieval del Monte Castillo y la Cueva de la Flecha. En cuanto a los elementos arquitectónicos destacan la Iglesia parroquial de San Miguel, la Casona de Fuentes Pila y la Ermita de Santa Bárbara. Por último, la variante propuesta atraviesa un extremo del Monte de Utilidad Pública número 377.

3. *Resumen del proceso de evaluación*

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

a) Entrada de la documentación inicial.–La tramitación en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se inició con fecha 5 de julio de 2004 con la recepción del documento comprensivo del estudio informativo del proyecto «Variante de Puente Viesgo. N-623 de Burgos a Santander (Cantabria)».

b) Consultas previas. Relación de consultados y de contestaciones.–Esta Dirección General, con fecha de 1 de septiembre de 2004, abrió un periodo de consulta sobre las implicaciones ambientales del proyecto a instituciones y administraciones previsiblemente afectadas. Los consultados señalados con una «X» son los que han emitido informe en relación al documento comprensivo.

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Dirección General para la Biodiversidad	–
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Delegación del Gobierno en Cantabria	X
Dirección General de Agricultura. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria	–
Dirección General de Ganadería. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria	–
Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza. Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Carreteras, Vías y Obras. Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria	X
Dirección General de Medio Ambiente. Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria	–
Dirección General de Cultura. Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria	X
Facultad de Ciencias. Universidad de Cantabria	–
Cátedra de Ecología aplicada a Obras Públicas. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria	–
Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio. E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos. Universidad de Cantabria	–
A.D.E.N.A	–
Ecologistas en Acción	–
S.E.O./BirdLife	–
Greenpeace	–
Sociedad para la Conservación Vertebrados (SCV)	–
A.D.E.N.A.–Santander	–
Asociación para la defensa de los recursos naturales de Cantabria (ARCA)	–
Asociación Cultural Cantabria Nuestra	–
Confederación Ecologista de Campoo y Reinosa	–
Coordinadora para la Defensa del Litoral y las Tierras de Cantabria	–

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Ecologistas en Acción de Cantabria	-
Grupo de Estudio Defensa Ecosistemas Naturales (GEPEN)	-
Ayuntamiento de Puente Viesgo (Cantabria)	X

Los aspectos ambientales más relevantes considerados en las contestaciones son:

Propuesta de alternativas y selección del trazado más adecuado: La Delegación del Gobierno en Cantabria y el Ayuntamiento de Puente Viesgo consideran que el trazado idóneo, por razones orográficas y medioambientales, debería discurrir por la margen derecha del río Pas, al este del núcleo urbano de Puente Viesgo y lo más alejada posible del actual suelo urbano y urbanizable. La Dirección General de Carreteras, Vías Públicas y Obras, de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria, insta a incluir una alternativa que aproveche el nuevo puente sobre el río Pas, localizado al sur de Puente Viesgo, para evitar una nueva afección sobre el cauce del río, estudiando una posible conexión con la CA-600 una vez superado el río Pas.

Medio hídrico: La Confederación Hidrográfica del Norte afirma que las obras pueden ocasionar afecciones sobre la cuenca, cauce y ribera del río Pas y arroyos Moro y Trelampo. Estima necesario que el proyecto considere el Plan Hidrológico Norte II, se analicen los aspectos del medio hídrico afectados, se elaborare un inventario y clasificación ecológica de la red fluvial, un diagnóstico de la calidad del agua y propuesta de indicadores adecuados, se valore ambientalmente el sistema y se propongan planes de conservación, medidas correctoras y proyectos de restauración ecológica. Por último, indica que se deberán respetar los roquedales calizos del Pico del Castillo y las obras construidas de encauzamiento del río Pas en la zona, considerando los posibles efectos sinérgicos de las obras solicitadas con las ya existentes.

Red Natura 2000 y hábitats de interés comunitario: Varias contestaciones destacan la presencia del Lugar de Importancia Comunitaria (LIC) «Río Pas», ES1300010. La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria estima que se debe considerar la elevada fragilidad del ecosistema fluvial y su importancia como corredor ecológico, por lo que propone definir alternativas que limiten las afecciones directas al LIC fluvial y el análisis de la afección de la actividad, en particular, sobre los taxones y hábitats de los Anexos I y II de la Directiva 92/43/CEE.

Patrimonio cultural y arqueológico: La Dirección General de Cultura de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria informa de la necesidad de elaborar un estudio específico de impacto sobre el Patrimonio Cultural de la zona, de forma que se delimiten los elementos con protección e incluya una prospección arqueológica sistemática y un seguimiento arqueológico posterior según los términos de la Ley 11/1998, de 13 de octubre, de Patrimonio Cultural de Cantabria. El Ayuntamiento de Puente Viesgo expone la existencia de yacimientos prehistóricos (las Cuevas del Monte Castillo) y de un entorno limitado en defensa de los Bienes de Interés Cultural de Monte Castillo (Decreto 88/2004, de 16 de septiembre).

Planeamiento urbanístico: El Ayuntamiento de Puente Viesgo incluye las Normas Subsidiarias del planeamiento municipal vigente y solicita que, teniendo en cuenta que el trazado definitivo de la variante podría imposibilitar el desarrollo urbanístico de Puente Viesgo hacia el oeste, se adecue el trazado a las expectativas de desarrollo existente. La Delegación del Gobierno en Cantabria propone asimismo tener en cuenta las citadas normas.

c) Resumen de las indicaciones dadas por el órgano ambiental al promotor sobre la amplitud y detalle del estudio de impacto ambiental, y sobre las Administraciones ambientales afectadas.

El resultado de las contestaciones a las consultas se remitió al promotor el 14 de diciembre de 2004, incluyendo una copia de las contestaciones recibidas y los aspectos más relevantes que debería incluir el estudio de impacto ambiental, destacando la presencia de espacios incluidos en la Red Natura 2000 y la preservación del medio hídrico y de las especies de fauna y hábitats presentes en la zona.

3.2 Fase de información pública y de consultas sobre el estudio de impacto ambiental.

a) Información pública. Resultado.-La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado, de 15 de marzo de 2007, número 64, y en el Boletín Oficial de Cantabria, de 14 de marzo de 2007, número 52, habiéndose recibido 5 alegaciones de instituciones: Confederación Hidrográfica del Norte, Dirección General de Carreteras, Vías y Obras de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca, todas ellas del Gobierno de Cantabria y Ayuntamiento de Puente Viesgo, y 12 alegaciones de particulares.

Con fecha 6 de marzo de 2008, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente de información pública completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

La Confederación Hidrográfica del Norte informa positivamente al estimar que el estudio informativo cumple la normativa del Plan Hidrológico Norte II aunque solicita que el puente sobre el río Pas incluya las llanuras de inundación y dicta una serie de medidas técnicas a incluir en las estructuras previstas, y en los elementos de depuración previos al vertido.

La Consejería de Obras Públicas y Vivienda del Gobierno de Cantabria considera que la alternativa seleccionada en el estudio de impacto ambiental (alternativa 1B) carece de conexión directa con las carreteras autonómicas cercanas y no mejora el acceso a una parte mayoritaria de la localidad de Puente Viesgo, proponiendo la alternativa 1A como la más idónea, por dar servicio al núcleo urbano y posibilitar una nueva entrada a través de la carretera CA-600 al barrio de Corrobárceno.

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria estima que, dado que el proyecto está parcialmente dentro del ámbito del LIC «Río Pas», ES1300010, será necesario emitir un Informe Preceptivo de Afección a la Red Natura 2000, y un protocolo de actuación que garantice la mínima afección al espacio protegido, supervisado por dicha Consejería. Considera que la alternativa 1A es la menos agresiva sobre el LIC; informa que dada la proximidad de la explotación minera «Las Canteras» deberá garantizarse su no afección por vibraciones, voladuras, etc. Por último, propone elaborar un programa de restauración paisajística que evite la invasión de especies vegetales alóctonas.

La Consejería de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria confirma el apartado anterior y afirma que el trazado atraviesa el Monte de Utilidad Pública número 377.

El Ayuntamiento de Puente Viesgo, así como la mayoría de las alegaciones procedentes de particulares, consideran la alternativa 1A como la más favorable.

b) Modificaciones introducidas por el promotor en proyecto y estudio.-Como consecuencia del análisis y las conclusiones de las alegaciones presentadas, el promotor propone como opción a desarrollar la aprobación de la alternativa 1 A con las prescripciones que se detallan a continuación, para su desarrollo durante la redacción del proyecto de construcción:

Se cumplirán las condiciones impuestas por la normativa del Plan Hidrológico Norte II, así como todas y cada una de las prescripciones expuestas por la Confederación Hidrográfica del Norte.

Debido a la existencia del LIC «Río Pas», se realizará el Informe Preceptivo de Afección a la Red Natura 2000, en el que se contemplará un protocolo de actuación, garantizando la mínima afección al espacio protegido.

Se integrarán las prescripciones impuestas en los informes elaborados por la Consejería de Medio Ambiente.

Se realizará un estudio del ruido generado y se adoptarán las medidas correctoras oportunas.

Se diseñará el túnel próximo a la cantera existente, así como los accesos, de forma que se compatibilice la existencia de la cantera y la nueva carretera.

Se tramitará el oportuno expediente para poder desarrollar la variante en el ámbito del Monte de Utilidad Pública número 377.

4. Integración de la evaluación

4.1 Análisis ambiental para selección de alternativas.-Para seleccionar la alternativa que genera una menor afección al medio, en el estudio de impacto ambiental se lleva a cabo una comparación entre las alternativas propuestas desde el punto de vista ambiental, económico y de funcionalidad.

En primer lugar se analiza la longitud de cada una de ellas, las del Corredor 1 (1A, 1B y 1C) y el propio Corredor 2, se cuantifica la ocupación superficial para cada rango de pendientes así como la superficie ocupada y los movimientos de tierra asociados, cuyas características se exponen en el cuadro.

Corredor	Alternativa	Características		
		Longitud (L) Superficie ocupada (S)	Estructuras	Volumen movimiento de tierras
1	1A	L = 2.442 m. S = 62.347 m ² .	Dos túneles, un paso superior y un viaducto.	Vertedero: 83.945,40 m ³ . Préstamos: 0,00 m ³ .
	1B	L = 3.059 m. S = 80.769 m ² .	Dos túneles, un paso superior y dos viaductos.	Vertedero: 41.289,30 m ³ . Préstamos: 63.001,90 m ³ .
	1C	L = 3.060 m. S = 77.500 m ² .	Dos túneles, dos pasos inferiores y dos viaductos.	Vertedero: 36.033,50 m ³ . Préstamos: 56.000,00 m ³ .

Corredor	Alternativa	Características		
		Longitud (L) Superficie ocupada (S)	Estructuras	Volumen movimiento de tierras
2	2	L = 2.357 m. S = 52.420 m ² .	Un túnel y dos viaductos.	Vertedero: 0,00 m ³ . Préstamos: 27.868,00 m ³ .

Con mayor peso final, se delimitan las áreas más valiosas, por las características del medio natural y cultural de cada zona dentro de una banda de afección del corredor propuesto, configurando un plano «síntesis de condicionantes», en el que se destaca la superficie ocupada por el LIC «Río Pas», los yacimientos culturales, así como las unidades de vegetación afectadas por cada alternativa.

El análisis ambiental realizado en el estudio de impacto ambiental concluye que la alternativa 1A tiene un impacto menor previsible por la afección al río Pas, al cruzarlo una sola vez mediante viaducto, sin embargo la afección a unidades de vegetación arbóreas y paisajísticas es mayor, así como la generación de taludes y por ello la realización de voladuras. Se concluye, por tanto que, aunque las alternativas presentan más similitudes que diferencias, la alternativa 1B es la más idónea ambientalmente, seleccionándola en la aprobación provisional del estudio informativo.

Sin embargo, tras el periodo de información pública, y a la vista de las alegaciones recibidas, el promotor asume la elección de la alternativa 1A como opción a desarrollar por generar una menor afección ambiental sobre el LIC «Río Pas» y ser poseedora de las mejores cualidades para desempeñar la función de variante de población.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida.

Impacto sobre el suelo.—Debido a los movimientos de tierras y la necesidad de ejecutar desmontes y terraplenes. Se prevé la ocupación de 63.175 m² por calzadas, rellenos y desmontes, ocupando suelos de calidad en las vegas fluviales.

Los desmontes tienen una altura máxima de 42 m. en el talud derecho entre los pp.kk. 0+310 y 0+410 y el resto oscilan entre los 36 y 9 m. Será necesario el uso de explosivos en una parte del trazado propuesto.

Los rellenos se localizan en el tramo entre túneles, entronques y base de los viaductos, tendrán una altura máxima de 12 m., oscilando entre los 9 y 5 m y un perfil tipo de 3H:2V.

El estudio de impacto ambiental prevé la utilización de parte del material de desmontes para la restauración de las superficies alteradas que no vayan a ser ocupadas por los elementos de la carretera (calzada y arceñes), concretamente prevé la recogida y almacenamiento adecuado de un mínimo de 12.469 m³ de los 83.945,4 m³ previstos que se recuperarán como tierra vegetal para incrementar la fertilidad de las superficies a revegetar (taludes, terraplenes, zonas de ocupación temporal, etc.), el resto será trasladado a vertedero.

El promotor diseñará el túnel próximo a la cantera existente, así como los accesos, de forma que se compatibilice la existencia de la variante y la cantera.

Impactos sobre la vegetación, la fauna y el paisaje.—Las actuaciones implican una afección sobre la cubierta vegetal derivada de la ejecución de desbroces y movimientos de tierra necesarios. La variante supondrá la destrucción de varias unidades de vegetación, de las cuales las praderías y tierras de labor es la clase más afectada tal y como se expone en el cuadro.

Unidades de vegetación	Superficie (m ²)
Robledales y encinares	11.775,54
Vegetación de ribera	1.217,62
Brezal-tojar	465,43
Zarzales	453,51
Praderas y cultivos agrícolas	28.282,50
Cultivos forestales (eucaliptos)	9.286,16
Total	51.480,76

Respecto la fauna, el estudio de impacto ambiental estima que el área de actuación carece de especial relevancia desde el punto de vista de la fauna silvestre, siendo el río Pas el elemento más valioso.

El efecto barrera lo considera como no significativo. La permeabilidad transversal se verá favorecida por los viaductos y obras de fábrica que serán acondicionarán para la fauna silvestre y pequeños vertebrados, para estos últimos también se harán accesibles los drenajes y pasos infe-

riores. El riesgo de atropello en la fase de explotación estará atenuado por la presencia de largos tramos con talud de relleno que permitirá el escape de la fauna. El promotor asegura la instalación de señalización oportuna que advierta del riesgo de animales en la calzada, y en su caso, se limitará la velocidad máxima.

En relación con el paisaje los impactos derivan de la ejecución de desmontes y terraplenes de altura considerable, atenuándose mediante un plan de restauración con revegetación (hidrosiembra y plantaciones) en taludes de relleno y desmontes con especies autóctonas herbáceas, arbustivas y arbóreas.

Impacto sobre espacios protegidos.—La variante cruzará en su extremo norte el LIC «Río Pas», sin embargo, la afección sobre este espacio será escasa, dado que se proyecta la construcción de un viaducto con los estribos fuera del perímetro de este espacio protegido, y del hábitat natural de interés comunitario «Bosques aluviales de *Alnus glutinosa* y *Fraxinus excelsior* (*Alno-padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*)», de código 91E0* y prioritario, que no será interceptado.

No obstante, el promotor realizará el informe de Afección a la Red Natura 2000, en el que contemplará un protocolo de actuación, garantizando la mínima afección al espacio protegido que será supervisado por la Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza de la Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Cantabria.

Impacto sobre la hidrología.—Los cursos de agua no resultarán particularmente afectados puesto que la variante atraviesa el río Pas mediante un viaducto de 310 metros de longitud con cuatro vanos y los estribos alejados del cauce minimizando la afección a los cursos fluviales garantizando el paso de agua en periodos de máximas avenidas, evitando la alteración del cauce y su vegetación autóctona. Se construirán obras de drenaje para las escorrentías generadas sobre la variante de forma que no haya posibilidad de que lleguen al cauce, mediante la instalación de balsas de decantación.

Impacto sobre el medio humano y patrimonio cultural.—Los impactos sobre el medio humano se producirán durante la fase de obras debido al incremento del ruido, polvo e interrupción temporal de accesos.

Las medidas protectoras serán las de aplicación con carácter genérico: control de los niveles de ruido, mantenimiento adecuado de la maquinaria para que las emisiones sonoras estén en los límites autorizados, riegos para evitar polvo y habilitación de accesos provisionales en caso de ser preciso.

En la fase de explotación el impacto acústico es continuo por lo que el promotor realizará un estudio de ruido en el proyecto de construcción y aplicará en las zonas por encima de los máximos autorizados en materia de ruido las medidas correctoras apropiadas (pantallas antirruído).

Respecto el patrimonio cultural el estudio de impacto ambiental determina que no se afecta directamente a ningún elemento catalogado ni a otros edificios de interés inventariados, sin embargo considera un riesgo genérico por posible presencia de restos arqueológicos en las vegas fluviales.

El proyecto de construcción contemplará un proyecto de actuación arqueológica que incluirá: prospección arqueológica y paleontológica intensiva del trazado, medidas correctoras, excavación arqueológica en extensión de las áreas directamente afectadas, seguimiento arqueológico a pie de obra y programa de vigilancia arqueológica. Todas las actuaciones en materia de arqueología y paleontología serán realizadas por personal técnico cualificado y serán coordinadas y supervisadas por la Consejería de Cultura de Cantabria.

4.3 Cuadro sintético de relación entre impactos y las medidas correctoras propuestas:

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Suelo. Ocupación de suelos.	Jalonamiento zona de actuación e instalaciones auxiliares. Extracción, acopio, mantenimiento y reutilización de tierra vegetal para labores de restauración. Estructuras para la estabilidad de la carretera y sus márgenes: muros y escolleras.
Hidrología superficial y subterránea. Alteración de la red de drenaje. Pérdida de calidad de las aguas.	Ubicación de los estribos del viaducto fuera del cauce. Balsas de decantación en drenajes. Instalación de elementos de depuración previos al vertido para aguas residuales. Localización de acopios, instalaciones auxiliares, limpieza de materiales fuera de la zona de servidumbre.

Impactos ambientales	Medidas correctoras
Vegetación, fauna y paisaje. Eliminación o alteración de la vegetación. Ocupación de hábitat y efecto barrera. Alteración de la calidad paisajística.	Jalonamiento de las obras, protección de las formaciones vegetales más valiosas. Drenajes y adecuación para paso de grandes y pequeños vertebrados, vías de escape para la fauna desde las cunetas hacia el exterior. Plan de restauración: hidrosiembras y plantaciones de árboles y/o arbustos con especies autóctonas. Mantenimiento en taludes, accesos temporales, zonas de acopio, préstamos y vertederos.
Espacios protegidos LIC ES1300010 «Río Pas».	Informe de afección a la Red Natura 2000 con la supervisión de la Consejería de Medio Ambiente de Cantabria. Medidas para evitar vertidos accidentales de sustancias contaminantes y arrastre de sólidos sobre el LIC.
Medio Humano y patrimonio cultural. Afección a posibles elementos culturales. Ocupación del Monte de Utilidad Pública número 377. Contaminación sonora y emisiones a la atmósfera.	Mantenimiento de la permeabilidad territorial. Control del nivel de ruido en fase de obras, concretamente durante las voladuras. Mantenimiento periódico de maquinaria. Reducción de emisiones a la atmósfera mediante riegos. Elaboración de estudio de ruido y adopción de medidas correctoras. Proyecto de actuación arqueológica y programa de vigilancia por técnico cualificado en coordinación y supervisión de la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria

5. Condiciones al proyecto

Se resumen las principales medidas para la protección del medio ambiente, derivadas tanto del estudio de impacto ambiental como de las alegaciones recibidas, complementadas por el órgano ambiental a fin de que los impactos detectados o potenciales queden adecuadamente evitados o corregidos:

Las actuaciones propuestas (desbroces, apertura de pistas, etc.) deberán incluir un calendario de obras que tenga en cuenta los periodos críticos de la avifauna presente en el valle de Puente Viesgo, haciendo especial hincapié en la programación de las voladuras.

Se dotará a la variante de un nivel adecuado de permeabilidad a la fauna, se atenderá a las especificaciones recogidas en el documento de «Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales», publicado por el Ministerio de Medio Ambiente (2007).

En las zonas sensibles por presencia de núcleos de población o edificaciones cercanas a la variante actual se deberán colocar medidas de atenuación acústica, de forma que se cumpla la normativa vigente en materia de ruidos y vibraciones (Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas).

Durante el proyecto de construcción se deberá ubicar y caracterizar el destino final del material sobrante. En caso de ser necesaria la apertura de un nuevo vertedero, se procederá a la obtención de las preceptivas autorizaciones del órgano competente en la materia del Gobierno de Cantabria.

En la ejecución del proyecto se utilizarán prioritariamente betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho proceden-

tes de neumáticos fuera de uso. Estas indicaciones se realizarán de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 1619/2005, de 30 de diciembre, sobre la gestión de neumáticos fuera de uso, que establece que las Administraciones Públicas promoverán la utilización de materiales reciclados de neumáticos fuera de uso y la de productos fabricados con materiales reciclados procedentes de dichos residuos siempre que cumplan las especificaciones técnicas requeridas, las cuales se establecen en la Orden Circular 21/2007, de la Dirección General de Carreteras, sobre el uso y especificaciones que deben cumplir los ligantes y mezclas bituminosas que incorporen caucho procedente de neumáticos fuera de uso; en el Manual de empleo de neumáticos fuera de uso en mezclas bituminosas, del CEDEX, así como en la Orden Ministerial 891/2004, de 1 de marzo, que aprobaba modificaciones del Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3).

6. Especificaciones para el seguimiento ambiental

El estudio de impacto ambiental incluye un programa de vigilancia ambiental para garantizar la correcta ejecución de las medidas protectoras y correctoras previstas en el estudio informativo, así como prevenir y/o corregir las posibles disfunciones de las medidas propuestas o por la aparición de efectos ambientales no previstos. El seguimiento y control se referirá a las superficies afectadas por las obras e instalaciones auxiliares, viales de acceso a las zonas de trabajo y otras actuaciones concretas de obra.

El sistema de vigilancia se basa en el establecimiento de los controles necesarios para la ejecución de las medidas correctoras que se adopten, tanto en la fase de obras como de explotación, incluyendo un conjunto de indicadores para el seguimiento de la efectividad de dichas medidas. Dichos controles versarán, entre otros, sobre los siguientes factores: control de las emisiones a la atmósfera, niveles acústicos, medidas de defensa de la erosión, seguimiento de la calidad de las aguas superficiales, estabilidad de laderas y taludes, restauración de la cubierta vegetal (siembras, hidrosiembras y plantaciones), movimientos de tierra por posibles afloramientos de elementos de interés arqueológico, protección de las comunidades faunísticas, terrestres y acuáticas y mantenimiento de la permeabilidad territorial.

En función de los valores que tomen los indicadores, se pueden establecer o no medidas correctoras de carácter complementario. Durante la fase de ejecución de las obras y de explotación de la variante, se elaborarán informes en los que se indique el cumplimiento de las medidas protectoras y correctoras planteadas en el estudio de impacto ambiental.

El cumplimiento, control y seguimiento de las medidas es responsabilidad del promotor para lo cual nombrará una Dirección Ambiental de obra. Como ejecutor material del proyecto, el contratista está obligado a llevar a cabo lo especificado en el programa de vigilancia ambiental. Además, el promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el B.O.E. en el que se publica la DIA.

Conclusión: En consecuencia, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a la vista de la Propuesta de Resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de fecha 07 de mayo de 2008, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante de puente Viesgo N-623 de Burgos a Santander (Cantabria), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa 1A y en las condiciones anteriormente señaladas, que se han deducido del proceso de evaluación, quedará adecuadamente protegido el medio ambiente y los recursos naturales.

Lo que se hace público, de conformidad con el artículo 12.3 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, y se comunica a Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto,

Madrid, 8 de mayo de 2008.-La Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, Elena Espinosa Mangana.

Anexo I "Croquis de alternativas propuestas"

