

28458 RESOLUCION de 21 de octubre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-629, de Burgos a Santoña, tramo Lanestosa-límite de la provincia de Burgos, de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general conocimiento la declaración de impacto ambiental sobre el citado proyecto, que se transcribe a continuación de esta Resolución.

Madrid, 21 de octubre de 1994.—El Director general, José Ramón González Lastra.

DECLARACION DE IMPACTO AMBIENTAL SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA CARRETERA N-629, DE BURGOS A SANTOÑA, TRAMO LANESTOSA-LIMITE DE LA PROVINCIA DE BURGOS, DIRECCION GENERAL DE CARRETERAS

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 3 de octubre de 1989, a la antigua Dirección General de Medio Ambiente, como memoria-resumen del proyecto mencionado, la orden de estudio del mismo con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

El objeto de esta actuación es el acondicionamiento de la carretera N-629, de Burgos a Santoña, en el tramo Lanestosa-límite con la provincia de Burgos. La longitud aproximada del mismo es de 12,75 kilómetros con una velocidad de proyecto de 60 kilómetros/hora.

Recibida la referida memoria resumen, la antigua Dirección General de Medio Ambiente estableció, a continuación, un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones, sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 19 de diciembre de 1989, la antigua Dirección General de Medio Ambiente dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental del tramo Lanestosa-límite con la provincia de Burgos, conjuntamente, el trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 3 de marzo de 1993, y en el «Boletín Oficial de Cantabria» el 24 de febrero de 1993, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del reglamento, con fecha 18 de octubre de 1993, la Dirección General de Carreteras, remitió a la Dirección General de Política Ambiental, el expediente completo, consistente en el documento técnico del estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública del tramo citado.

El anexo II contiene los datos esenciales 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 Política Ambiental, se recogen en el anexo III.

Un resumen del resultado del trámite de información pública, se acompaña como anexo IV.

En el examen del expediente aparecieron discrepancias de información que hicieron necesaria la solicitud de información adicional cuyo resumen se recoge en el anexo V.

En el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental, sobre el estudio informativo de la carretera CN-629, de Burgos a Santoña, en el tramo Lanestosa-límite de la provincia de Burgos.

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación presentada, se considera que la alternativa B puede ser considerada ambientalmente viable, si además de incorporar las recomendaciones del estudio de impacto ambiental, cumple las siguientes condiciones:

1. *Protección del sistema hidrológico.*—No se localizará ningún tipo de instalación auxiliar, ni se producirán vertidos de sustancias procedentes de la actividad de la obra, ni se acumularán materiales de obra o procedentes de los movimientos de tierra, en aquellas áreas desde las que se pueda afectar al río Calera y al arroyo del Ventorrillo.

Se proyectarán y ejecutarán, incluyendo en su caso, obras de fábrica, las medidas de prevención y control necesarias para minimizar el riesgo de vertidos al sistema hidrológico de sustancias contaminantes, como consecuencia de accidentes que puedan originarse durante la explotación de la vía. Se verificará y controlará su eficacia.

2. *Protección de ecosistemas.*—Previamente a la ejecución del desbroce se jalonará temporalmente el trazado, en los bordes de la plataforma de la vía en las zonas que limita con la turbera del Alto de los Tornos; el hayedo en la vertiente norte del puerto de los Tornos, y hayedo a la altura de La Mogosa, para que el tráfico de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ciñan al interior de la zona jalonada. En estas zonas no se permitirá ningún camino de acceso a las obras.

En la zona de la turbera del Alto de los Tornos, la mejora de las curvas de la actual carretera, se hará de manera que se bordee la turbera en todo lo que permita una ampliación adecuada del radio de curvatura.

Se ajustará el trazado de la carretera a través del hayedo que aparece tras cruzar el puerto de los Tornos, de manera que coincida con el actualmente existente entre los puntos kilométricos 103,000 y 105,500 de ésta.

Del punto kilométrico 108 al 115 se procurará evitar la afeción a los ejemplares o masas aislados de haya, roble, encina y vegetación de ribera.

3. *Protección de yacimientos arqueológicos.*—En consulta con el órgano de la Comunidad Autónoma de Cantabria, se realizará un estudio y un programa de protección de yacimiento megalítico de Las Landías y del Camino Real, así como de cualquier otro resto arqueológico que pudiera aparecer a lo largo del trazado. El estudio y el programa determinarán las actuaciones de desvío o traslado pertinentes.

4. *Continuidad de los servicios existentes.*—Durante la construcción y explotación de la vía se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, el nivel actual de servicios, teniendo en cuenta las necesidades de paso de la maquinaria agrícola.

5. *Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística y ecológica.*—Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto incluirá, la ubicación de canteras, escombreras, vertederos, zonas de préstamos, parque de maquinaria, plantas de hormigonado y asfaltado, viario de acceso a las obras y otras instalaciones, en un plano a escala al menos 1:10.000, en el que figuren además, las zonas de interés natural y arqueológico referidas en el condicionado de esta declaración.

Las actuaciones de recuperación de las zonas de extracción de materiales, de las de vertedero, de las riberas afectadas, de revegetación de taludes y de recuperación paisajística global de la obra, se ejecutarán coordinándolas y simultaneándolas, espacial y temporalmente, con las propias de la construcción de la vía.

6. *Seguimiento y vigilancia.*—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración. En él se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Política Ambiental a través del órgano sustantivo, que acreditará su contenido y conclusiones.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la protección del sistema hidrológico, protección de ecosistemas, protección de patrimonio cultural, protección de servicios y de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística referidas en las condiciones 1, 2, 3, 4 y 5.

Anualmente y durante tres años a partir de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre eficacia, estado y evolución de las medidas incluidas en la condición 5 (relativa a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística) así como de, en su caso, la efectiva realización de las labores de conservación.

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

7. *Documentación adicional.*—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Política Ambiental, antes de la aprobación técnica de los proyectos de construcción, un escrito certificando la incorporación a los mismos de la documentación y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece como necesarias y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Diseño de las medidas de prevención y control de vertidos de sustancias contaminantes al sistema hidrológico a que se refiere la condición 1.

Definición del trazado, según las medidas de protección de las zonas a que se refiere la condición 2.

Estudio y programa de actuación, relativa a la protección de yacimientos arqueológicos referido en la condición 3.

Diseño de estructuras y medidas que aseguren la continuidad de servicios, referidos en la condición 4.

Proyecto, relativo a la defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística, a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental a que se refiere la condición 6.

8. *Financiación de las medidas correctoras.*—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán justificadas técnicamente en la Memoria y anejos correspondiente del proyecto de construcción, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento pliego de prescripciones técnicas y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán los costes derivados del plan de vigilancia ambiental.

Del examen de toda la documentación anterior por parte de la Dirección de Política Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración de impacto.

Madrid, 21 de octubre de 1994.—El Director general de Política Ambiental, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Cantabria	X
Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma del País Vasco	—
Delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidente de la Diputación Provincial de Vizcaya	—
Presidente de la Diputación Provincial de Burgos	—
Gobernador Civil de Burgos	X
Director general de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Director regional del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Cantabria	X
Gobernador Civil de Vizcaya	X
Viceconsejero de Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco	—
Ayuntamiento de Lanestosa	—
FOBENA	—
ARCA	—

El contenido medioambiental pertinente de las respuestas es el siguiente:

El ICONA expone la existencia en la vertiente norte del puerto de los Tornos de un hayedo en buen estado de conservación cuya integridad ecológica debe ser preservada, indicando que dada la importancia de los hayedos, como ecosistema característico de la Cordillera Cantábrica, deberá evitarse la alteración de esta masa boscosa o minimizar los impactos que se deriven de la realización de las obras.

El Director regional del Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma de Cantabria remite un informe elaborado por el Servicio de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria en el que se expone que al comienzo del trazado, existen robledales eutrofos y oligótrofos, así como plantaciones de «Pinus radiata», encinares y formaciones arbustivas clorófilas, y en el alto de los Tornos, «Pinus sylvestris». Que la fauna en esta área no presenta notables peculiaridades y que el paisaje posee una elevada calidad, acompañado de una baja fragilidad ante la capacidad de absorber perturbaciones originadas en el medio. Destaca como valores naturales la vegetación y el paisaje, con especial mención a las manchas de hayedos, robledales y encinares que salpican la zona, junto con algunos ejemplares destacados de robles en El Prado.

ANEXO II

Resumen del proyecto

El estudio informativo tiene por objeto la definición de diferentes soluciones para el acondicionamiento de la CN-629, de Burgos a Santoña, en su tramo Lanestosa-límite de la provincia de Burgos. Se presentan tres alternativas:

Alternativa A: Tiene una longitud total de 13,2 kilómetros, con una pendiente máxima de 8,6 por 100 y mínima de 0,5 por 100, diseñándose con una calzada de 7 metros y arceles de 1,5. Se proyecta un paso inferior en el punto kilométrico 5,000 y cinco cruces a nivel en los puntos kilométricos 1,600, 3,100, 6,600, 9,800 y 11,200. En cuanto a movimientos de tierra tiene 1.270.942 metros cúbicos de desmonte y 399.285 metros cúbicos de terraplén.

Alternativa B: Su longitud es de 12,3 kilómetros, discurriendo sobre la carretera actual hasta el punto kilométrico 1,600. A partir de este punto se desvía, desarrollándose sobre un trazado al oeste de la opción A y coincidiendo en el punto kilométrico final con el punto kilométrico 1,720 de la variante de Lanestosa. Incluye una estructura de vigas entre el punto kilométrico 9,450 y el 9,550, que salva un desnivel de 35 metros de altura, y dos pasos inferiores en los puntos kilométricos 4,700 y 11,400 y cuatro cruces a nivel en los puntos kilométricos 1,600, 3,400, 5,900 y 7,200, así como un enlace en el punto kilométrico 11,900, para dar acceso a Lanestosa.

En cuanto a movimientos de tierra tiene 1.477.016 metros cúbicos de desmonte y 421.148 metros cúbicos de terraplén.

Alternativa C: Presenta una longitud total de 13,2 kilómetros, enteramente de nueva construcción, con una pendiente máxima de 6,5 por 100 y mínima de 2,5 por 100. Discurre al oeste de la alternativa B, salvando el cruce del río Gándara con un viaducto de 300 metros de longitud (puntos kilométricos 5,350 al 5,650). Su punto kilométrico final coincide con el 1,980 de la variante de Lanestosa. Se sitúan dos pasos inferiores en los puntos kilométricos 10,900 y 12,500 y cinco cruces a nivel en los puntos kilométricos 1,600, 3,200, 6,700, 8,500 y 11,300.

En cuanto a movimientos de tierra tiene 1.676.027 metros cúbicos de desmonte y 777.026 metros cúbicos de terraplén.

El estudio informativo elige la alternativa B.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio examina los factores tanto del medio físico (inerte y biótico) como del socioeconómico (población, sectores productivos, infraestructuras terrestres, planeamiento y patrimonio histórico-artístico y cultural) y perceptual, susceptibles de verse afectados por el proyecto. Este inventario va acompañado de dos mapas a escala 1:50.000 (geología y vegetación). Se incluye igualmente un reportaje fotográfico.

De la información del inventario, según el estudio, se deduce como aspectos más relevantes desde el punto de vista ambiental los siguientes:

Una zona de alto interés geomorfológico y paleontológico: La turbera de esfagnos del alto de los Tornos, que además constituye una comunidad especializada de alto valor intrínseco.

La existencia de formaciones vegetales autóctonas en buen estado de conservación, entre las que cabe destacar el hayedo que se desarrolla en la pendiente que baja desde el alto de Tornos hasta el valle y que constituye una mancha extensa y compacta, las manchas testimoniales, entre grandes extensiones de prado de robledales y bosque mixto, situadas en una banda paralela al río Calera y en las vaguadas secundarias y por último, la presencia de formaciones arbustivas de brezal-argomal-helechal en toda la zona.

La combinación de una topografía abrupta y elevada, junto con una variada vegetación que confieren una singularidad paisajística a la zona analizada, dotada de una alta fragilidad, ya que la vegetación existente es poco enmascarante.

El estudio destaca que se producirá un incremento de la inestabilidad de las laderas, siendo más impactante la alternativa C, puesto que el número de excavaciones y voladuras necesarias para su ejecución es mayor, mientras que el menor impacto relativo corresponde a la A, al requerir menores movimientos de tierras. No obstante, las tres afectan a la Turbera del Alto de Tornos.

Según el estudio, la alternativa C alcanza la cabecera del barranco de Astrón y se aleja del cauce del Calera más que la vía actualmente existente, al discurrir a una cota más alta; la alternativa B no alcanza al Astrón y se aleja menos del Calera; mientras que la A, al coincidir en su mayor parte con el trazado actualmente existente sigue el Calera en su parte norte.

En cuanto a la vegetación, el estudio dice que la alternativa C afecta en su bajada hacia el valle desde el Alto de Los Tornos a un hayedo en buen estado de conservación. En el valle, ocupado fundamentalmente por prados y formaciones de matorral, la C es la opción más impactante en tanto que plantea mayores volúmenes de obra y longitud de firme en su tramo final, mientras que la opción A sólo afecta a las plantas ornamentales de la calzada, la B y la C interceptan un bosque mixto.

En conclusión, el estudio elige la alternativa A, al adaptarse en mayor medida al trazado actualmente existente. Entre las alternativas B y C resulta más impactante la C.

El estudio hace un listado de una serie de medidas correctoras como:

Vallado de los bordes de ocupación de la vía en el tramo que atraviesa el hayedo.

Utilización prioritaria del viario existente.

Respeto máximo a la vegetación existente.

Realización de una prospección arqueológica visual.

Realización de un proyecto de restauración del medio natural (revegetación de las zonas alteradas por las obras).

El estudio hace un listado de temas a controlar en el programa de vigilancia como:

Recogida, almacenamiento y transporte de vertidos líquidos y aguas residuales.

Control de las obras en orden a detectar la presencia de restos arqueológicos.

Análisis de la calidad de las aguas. En caso de que se determine un aumento de la carga contaminante deberán diseñarse medidas adecuadas.

Realización y seguimiento del proyecto de revegetación, determinación y seguimiento de:

Riegos y abonos.

Recorte y poda.

Reposición de marras.

Análisis del contenido

El inventario ambiental efectuado no permite identificar la realidad de la zona analizada, su fragilidad o sus méritos de conservación. Se obvian así impactos severos como la afección a la turbera del alto de Tornos y otras alteraciones como las producidas sobre las aguas superficiales, la fauna o el paisaje.

La valoración de los impactos sobre el medio socioeconómico resulta cuando menos sorprendente, sin que se llegue a ninguna conclusión clara, pero con afirmaciones tan chocantes como que «la alternativa C, al ser la que mayor movimiento de tierras lleva aparejada, al igual que obras de fábrica, puede ser la mayor demandante de empleo del área».

Así, aunque el principio por el cual se opta por la alternativa A es correcto, la explicación y el razonamiento utilizados resultan banales.

La definición de medidas correctoras y del programa de vigilancia ambiental resultan absolutamente prescindibles, por cuanto que, por su indefinición, pueden aplicarse en cualquier lugar y a cualquier proyecto.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

Al expediente de información pública se han presentado las siguientes alegaciones.

Relación de alegantes

Dirección Regional de Cultura y Educación de la Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte de la Diputación Regional de Cantabria.

Dirección Regional de Medio Ambiente de la Consejería de Ecología, Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Diputación Regional de Cantabria.

Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo de la Diputación Regional de Cantabria.

Asociación Cántabra para la Defensa del Patrimonio Subterráneo (ACDPS).

Resumen del contenido ambiental de las alegaciones

La Consejería de Cultura, Educación, Juventud y Deporte presenta la alegación del Museo Regional de Prehistoria y Arqueología. En ella se expone que en el estudio de impacto ambiental no ha sido contemplado todo el patrimonio arqueológico de la zona, en especial las construcciones megalíticas existentes en la zona de los Tornos (los túmulos denominados Landías, La Tejera 1, la Tejera 2 y el Retortio, y el dolmen del Ventorrillo). Estos yacimientos están peligrosamente cerca de la nueva carretera prevista y pueden verse afectados por las acciones de la obra. El Museo de Cantabria propone medidas arqueológicas de protección a través de la prospección, documentación, excavación (donde sean oportunas) y seguimiento arqueológico.

La Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Urbanismo estima a la alternativa B como la más adecuada. Solicita que en todas las carreteras afectadas por la ejecución de las obras se conserve el nivel de servicio previo a las mismas.

La Dirección Regional de Medio Ambiente de Obras Públicas de la Diputación de Cantabria indica que la carretera a acondicionar atraviesa una zona de alto valor paisajístico, junto al río Calera; que asienta un valioso hayedo, y una turbera con una valoración científica muy alta. Considera que la alternativa A es la de menor impacto global, siempre que se tomen en consideración los siguientes aspectos:

Evitar afectar la turbera del puerto de los Tornos.

En el caso de vallar el hayedo de los Tornos, establecer pasos de fauna.

Evitar que el trazado penetre en el hayedo a la altura de La Mogosa.

Desviar el trazado de la proximidad al río Calera, y de no ser ello posible restaurar la vegetación de ribera.

ACDPS (Asociación Cántabra para la Defensa del Patrimonio Subterráneo) informa que la nueva carretera afecta a puntos de interés histórico y arqueológico. Estos son, un tramo del Camino Real del siglo XVIII, instalado sobre el trazado de una antigua calzada romana, y la estructura tumular de Landías, que propone excavarla y reconstruirla o bien desviar los accesos al paso inferior de modo que no afecten a la estructura tumular.

ANEXO V

Resumen de la información adicional solicitada

En la información adicional recogida, se incluye una cartografía a escala 1:25.000 de los distintos factores ambientales afectados por las distintas alternativas que permite disponer de la información adecuada para la distinción escalar de efectos y puntos negros de los trazados propuestos.

28459 RESOLUCION de 25 de octubre de 1994, de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se hace pública la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-322 de Córdoba a Valencia, variante de Villatoya (provincia de Albacete), de la Dirección General de Carreteras.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, se hace pública, para general cono-