

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 marismefío.

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 1302/1988, 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 concretará 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 «musgaño 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

kilométrico 7,400) desplazando el eje de ésta hacia el sur y bajando su rasante en el entorno del túnel (estructura número 15). Por dicho extremo, se prolongará la boca del túnel de la calzada Santander-Bilbao la longitud necesaria con falso túnel para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales, criterio que aplicado al túnel de la calzada Bilbao-Santander en dicha boca, dada la topografía de la ladera en la que se asientan los túneles, hace prácticamente innecesaria su prolongación.

d) En la zona del túnel de Piedras Blancas se bajará la rasante a partir del punto kilométrico 7,600 (enlace de Revilla) hasta el punto kilométrico 9,300, donde se inicia la estructura número 18, con el fin de disminuir la cota de los terraplenes en la boca de entrada al túnel, que se prolongará la longitud suficiente para establecer líneas de relieve continuas, similares a las actuales.

e) En el tramo final de conexión de la autovía Ronda de la Bahía de Santander con la autovía Torrelavega-Sardinero, se recomienda que la rasante definitiva sea la menor posible para rebajar la altura de los terraplenes, tendiendo los taludes en lo posible hasta una pendiente 3 H:1 V.

8. Protección del Patrimonio Arqueológico.—Debido a la existencia a lo largo de la traza de yacimientos arqueológicos, según lo indicado en el Estudio de Impacto Ambiental, el proyecto de construcción incorporará un Programa de Protección del Patrimonio Arqueológico compatible con el plan de obra. Dicho Plan de Protección deberá contar con el visto bueno de la Dirección Regional de Cultura de la Consejería de Cultura y Deporte de Diputación Regional de Cantabria.

9. Proyecto de Recuperación Ambiental.—El Proyecto de Construcción incorporará un Proyecto de Recuperación Ambiental, presupuestado y compatible con el plan de obra. Las especies a utilizar en las revegetaciones deberán pertenecer a vegetación autóctona de Cantabria y taxonómicamente iguales a las del área concreta que se quiere revegetar.

El Proyecto de Recuperación Ambiental se adaptará a lo contemplado en las condiciones 6 y 8.

Todas las actuaciones contenidas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de construcción de la obra y su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la emisión del acta de recepción provisional de la obra.

10. Seguimiento y vigilancia.—Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos ambientales y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el condicionado de esta Declaración de Impacto Ambiental.

La Dirección General de Carreteras, como órgano promotor del proyecto, será responsable de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de sus costes; dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el grado de cumplimiento de la presente Declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de emisión. Los informes se remitirán a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras 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 medidas de protección del sistema hidrogeológico realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre las medidas de prevención del ruido realmente ejecutadas a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las medidas de protección de la permeabilidad territorial ejecutadas en cumplimiento de la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección ante posibles afecciones a otras infraestructuras según lo especificado en la condición 4.

Informe sobre las medidas realmente ejecutadas para la protección de espacios singulares y paisajes según lo señalado en las condiciones 6 y 8.

Informe sobre el cumplimiento del Plan de Protección del Patrimonio Arqueológico elaborado según lo especificado en las condiciones 9 y 12.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

Semestralmente, y durante un plazo de tres años desde la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre los niveles de ruido en las zonas a que se refiere la condición 2.

Informe sobre el estado, progreso y reposiciones de marras ejecutadas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 10.

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

Del examen de esta documentación por parte de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, podrán derivarse modificaciones de las actuaciones previstas en función de la mejor consecución de los objetivos de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

11. Documentación adicional.—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un documento escrito certificando la incorporación al mismo e inclusión de la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta Declaración de Impacto Ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Estudio y diseño de las medidas pertinentes para cumplir lo señalado en las condiciones 1, 2, 3, 5 y 7.

Certificación de la Dirección Regional de Cultura, de la Consejería de Cultura y Deporte de la Diputación Regional de Cantabria a que se refiere la condición 8.

Proyecto y presupuesto del Plan de Recuperación Ambiental a que se refiere la condición 9.

Programa de Seguimiento y Vigilancia según lo preceptuado en la condición 10.

12. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el Estudio de Impacto Ambiental y en estas condiciones figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones y presupuestos del proyecto de construcción; también se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, 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.

Madrid, 14 de mayo de 1997.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto «Autovía Ronda de la Bahía de Santander»

Relación de consultados	Respuestas recibidas
Delegación del Gobierno en Cantabria	—
Presidencia del Consejo de Gobierno de la Diputación Regional de Cantabria	—
Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria	X
Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA)	X
Confederación Hidrográfica del Norte	X
Departamento de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Cantabria	—
Facultad de Ciencias de Cantabria	—
Cátedra de Ecología Aplicada a Obras Públicas E.T.S.I.	—
C.C.P. Universidad de Cantabria	—
Cátedra de Urbanismo E.T.S.I.C.C.P. Universidad de Cantabria ..	—
Asociación ARCA	—
Asociación para la Defensa del Litoral y las Tierras Cántabras ..	—
ADENA-Santander	—
CODA	—
AEDENAT	—
FAT	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X

El contenido ambiental más relevante de las respuestas recibidas es el siguiente:

La Dirección Regional de Medio Ambiente de la Diputación Regional de Cantabria, señala en su escrito, que la ría de Solva, atravesada por la autovía, a pesar de ser una zona alterada por la actividad humana, representa uno de los escasos vestigios de ecosistema de humedad de la Bahía de Santander.

En su contestación también señala que existen proyectos de restauración de distintos tramos de la ría, y que cualquier actuación que pueda afectar a la misma debe de tener presente la fragilidad del enclave y los proyectos de recuperación existentes.

El Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), indica en su contestación que el proyecto no parece afectar a ningún espacio natural, protegido o no, cuya integridad deba de ser preservada al amparo de la legislación vigente.

La Confederación Hidrográfica del Norte sugiere que en las zonas del cauce afectadas por obras sometidas a algún tipo de servidumbre, deben de considerarse:

Las medidas necesarias para evitar el enturbiamiento de las aguas.

La protección de terraplenes próximos a los ríos de los efectos erosivos mediante siembras en madera, o en su caso, de escollera.

En la ejecución de cortas y desvíos de cauces se adoptarán medidas para la protección de la fauna piscícola.

A ambos lados del cauce debe de quedar expedita una zona de servidumbre de cinco metros para el uso público, regulado por el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Igualmente la Confederación Hidrográfica indica que las extracciones de áridos y aprovechamiento de agua para su utilización en la obra, requiere de autorización administrativa de ese organismo, y que no está permitido arrojar materiales al río ni depositarlos en sus márgenes. Los vertidos de aguas residuales de las instalaciones requieren la autorización administrativa.

La Sociedad Española de Ornitología, notifica en su contestación que el proyecto no afecta a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

Según el estudio sobre «Necesidades de Actuación en Zonas Urbanas de Cantabria», la finalidad de la autovía «Ronda de la Bahía de Santander» es servir de alternativa a la actual autovía N-635, permitiendo separar el tráfico hacia cualquiera de las otras vías radiales y parte del tráfico con destino a Santander.

Las principales características del proyecto evaluado son las siguientes:

- Calzadas 2 x 7,00 metros: 14,00 metros.
- Arcén exterior 2 x 2,50 metros: 5,00 metros.
- Arcén interior 2 x 1,00 metros: 2,00 metros.
- Mediana 1 x 9,00 metros: 9,00 metros.
- Radio máximo: 3.750 metros.
- Radio mínimo: 400 metros.
- Inclinación máxima: 5 por 100.
- Inclinación mínima: 0,3 por 100.

La Ronda de la Comarca de la Bahía de Santander presenta un trazado encajonado en un corredor previamente definido y previsto en los Planes de Ordenación Urbana de los Ayuntamientos afectados.

El trazado de la autovía tiene su origen en la denominada «recta de las Heras» de la autovía del Cantábrico a la altura del enlace de San Salvador. Discurre con orientación este-oeste, hasta cruzar la ría de Solía, donde adopta una orientación sur-norte que mantiene hasta el final de la Ronda en su conexión con la autopista A-67.

Sobre este trazado, el estudio informativo considera dos opciones:

Opción 1: Consiste en atravesar la zona denominada «Canteras de Camargo» o «Canteras La Verde» mediante un túnel perforado en roca caliza con 250 metros, de longitud aproximadamente en el conducto más largo.

Opción 2: Consiste en atravesar la zona de las canteras mediante una trinchera de hasta 33 metros de altura.

Ambas opciones tienen la misma longitud, la misma asignación y distribución de tráfico, siendo desde el punto de vista de construcción la opción 2 la más rentable económicamente y la menos cara.

Sin embargo la opción 1 presenta un menor impacto paisajístico al discurrir en túnel, por lo que se elige esta solución con un presupuesto de obras de 14.536.440.420 pesetas de 1994.

Las principales características de ambas opciones son las siguientes:

	Opción 1	Opción 2
Desmontes (m ³)	859.014,130	1.354.375,888
Total terraplenes (m ³)	2.296.994,708	2.264.531,861
Máxima altura desmonte (m)	8	33
Máxima altura terraplén (m)	6,90	6,90
Túneles (m)	1.359	898
Total presupuesto obras (pesetas 1994)	14.536.440.420	13.667.053.730

El trazado de la «Autovía Ronda de la Bahía de Santander», salva los obstáculos que se presentan mediante un total de 26 estructuras en su tronco y ramales.

El trazado de la autovía es el siguiente:

El origen de la «Autovía Ronda de la Bahía de Santander» se sitúa en el enlace de San Salvador, en la recta de Heras, que queda remodelado. Así pues la Ronda nace con la calzada sentido Bilbao-Santander, al desprenderse dos carriles de la autovía del Cantábrico y pasar por encima de ella y de la línea de FEVE. La calzada de sentido inverso se desprende del tronco poco antes del Puente de San Salvador para coger la alineación de la recta de Heras y se adosa a ésta con sus dos carriles, constituyendo una plataforma de cuatro carriles que pierde uno hasta el enlace oeste de Solares.

La ría de Solía, a la altura del puente de San Salvador y el Canal de Santa Ana se salvan mediante viaductos; y más adelante un enlace tipo diamante conecta la Ronda con la vía rápida que une el polígono industrial de Guarnizo con la S-432 (actualmente en fase de redacción al estudio informativo) cruzando a continuación los últimos retazos de la ría de Solía. En esta zona se dispone el enlace de conexión con la CN-623 y de acceso a El Astillero.

Desde aquí y ya con dirección Sur-Norte se cruza el Alto de la Venta de la Morcilla, mediante dos túneles gemelos (uno por calzada) entrándose ya en el término municipal de Camargo. En este punto se sitúa el enlace de Revilla que conecta al oeste con la variante de la carretera S-443, cuyo nuevo trazado también se incluye en el Estudio y que discurre paralela a la traza de la autovía, desde este punto hasta su conexión con dicha carretera regional S-433.

Antes de entrar en el término municipal de Santander, se proyecta un nuevo enlace de conexión con la autopista Bezana-Puerto de Raos y la modificación de la carretera SV-4443.

Al final del trazado conecta con la mencionada A-67 constituida por los ramales Ronda-Sardinero y Sardinero, donde además se incluye el estudio de un tercer carril desde ese punto a la glorieta de El Sardinero, ganado por el interior.

Ampliación autovía N-635 Solares-San Salvador.

La construcción de la autovía Ronda de la Bahía, tramo San Salvador-Santander, exige la ejecución de un semienlace de autovías en San Salvador que elimina el actual enlace tipo trompeta de la autovía del Cantábrico con la antigua carretera N-635.

Municipios afectados.

La relación de municipios afectados por el trazado de la «Autovía Ronda de la Bahía de Santander» es la siguiente:

- *Medio Cudeyo.
- Villaescusa.
- Piélagos.
- Camargo.
- Santander.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental del estudio informativo autovía «Ronda de la Bahía de Santander» (Cantabria)

El estudio de impacto ambiental comienza con un capítulo relativo a la descripción de la actuación —donde se contemplan tanto el fin como los antecedentes de la misma— y otro sobre características del proyecto en el que analizan la descripción del trazado y sus características geométricas. Un resumen de ambos capítulos, se recoge en el anexo II de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Con respecto al estudio del entorno del proyecto se analizan los siguientes aspectos:

Medio físico: Con descripción de la climatología, geología y yacimientos paleontológicos existentes señalándose la abundancia de restos fosilíferos en toda la zona, con predominio de ostracodos, charofitas, ammonites, algas rodoíceas, etc.

Edafológicamente sólo se distinguen en el área afectada dos tipos de suelos, unos de carácter hidromorfo (gleysoles) presentes en el primer tramo del trazado para pasar posteriormente a suelos de erosión (regosoles y litosoles) rendisnas y fluvisoles.

Hidrogeológicamente, todo el área de estudio se sitúa en los sistemas acuíferos número 4 (Sinclinal de Santander-Santillana) y zona de San Vicente de la Barquera) y el número 6 (complejo calcáreo-urgo-aptiense de la zona oriental de Cantabria).

La red fluvial se encuentra escasamente desarrollada en el área. Como cauce afectado más importante destaca la ría de Solía en la desembocadura del río Liaño y se une a la ría de Tejero. La calidad de las aguas de la ría se encuentra muy deteriorada debido a la existencia de vertidos de aguas residuales y de residuos industriales.

La vegetación se compone fundamentalmente de prados de carácter agrícola y antrópico, con restos de vegetación natural y pequeños bosquetes de eucaliptus de repoblación. Como característica particular es de destacar la ría de Solía, ocupada por rellenos arcillosos con carrizales y cañaverales de cierto interés biológico, no constando la zona como espacio a proteger en los planes de la Consejería de Ecología del Gobierno Cantábrego. Como área de mayor interés botánico es de destacar el abedul que se localiza en el arroyo (aliviadero) de la laguna Morero.

Entre la fauna de la zona destaca por su mayor interés la existente en la ría de Solía, especialmente anfibios y reptiles. Entre los mamíferos, es importante la existencia de musgajo peñiblanco, localizado en el arroyo que va desde la laguna Morero hasta la ría.

A nivel general el paisaje de la zona se define como una amplia bahía, delimitada por elevaciones hacia el sur y el oeste. Se trata de un territorio de escasa complejidad topográfica, surcado en la zona de inicio del trazado por la ría de Solía. Su accesibilidad natural es elevada y su disposición visual, en términos generales, puede considerarse alta.

Medio socioeconómico: En este apartado, en el estudio de impacto ambiental se contemplan tanto aspectos demográficos como de evolución y estructura de la población y su actividad económica.

Con respecto a los recursos culturales y patrimonio histórico-artístico, el estudio de impacto ambiental incorpora un Informe Arqueológico que concluye determinando tres áreas como de interés arqueológico: El área de La Verde, el Monte de Mazo y La Verde (Piedras Blancas) incluyendo las cuevas de La Verde I y II y la tercera en las proximidades de la ría de Solía que parece que pudiera ser afectada por la autovía. Como áreas intocables destacan las cuevas de La Venta y El Carmen, lo que ha hecho necesario el alejamiento de la traza de estos puntos.

Identificación y caracterización de los impactos: Distinguiendo la fase de obra y la de explotación. Los impactos sobre el sistema geológico se derivan de la propia alteración del sistema, siendo importante el riesgo de erosión, caída de bloques y deslizamiento, impactos que comenzarán a generarse en la fase de construcción. Este impacto se considera moderado, al igual que el derivado de la pérdida de suelo por la construcción de la vía. La calidad de las aguas subterráneas no se verá alterada, si bien será preciso adoptar precauciones en el área de Piedras Blancas. Las alteraciones más significativas sobre el sistema hidrogeológico pueden esperarse en la ría de Solía, si bien sus aguas presentan actualmente altos índices de contaminación.

La principal afección a la vegetación se producirá sobre formaciones de prados de siega, que ocupan la mayor extensión dentro del área de estudio.

Las formaciones vegetales más valiosas, como la vegetación de ribera, que resultan afectadas por la traza se sitúan en las proximidades de la laguna de Morero.

La fauna en mayor medida afectada por la traza es, según el estudio de impacto ambiental, la de menor valor ecológico teniendo su hábitat en la zona de prados.

La alteración paisajística se considera moderada, al desarrollarse la actuación sobre un medio muy humanizado.

En el estudio de impacto ambiental se considera que la actuación proyectada no afectará al planeamiento urbanístico existente.

Medidas correctoras: El estudio de impacto ambiental considera como medidas correctoras más importantes a adoptar las siguientes:

- Realización de plantaciones y adecuación paisajística de la traza.
- Control de préstamos.
- Evitar la ocupación de vaguadas, ríos y arroyos.
- Respetar pendientes de 1H/1V o 1H/3V en desmonte y 2H/1V en terraplén.

Evitar el paso de maquinaria por áreas consideradas como de interés ecológico.

Colocación de pantallas acústicas en áreas donde la incidencia del ruido puede ser elevada.

Potenciar la utilización de mano de obra local.

Realizar sondeos arqueológicos y posterior seguimiento a pie de obra en los yacimientos arqueológicos existentes junto a la ría de Solía y en la explanada situada al pie de la cueva del Mazo, en Revilla de Camargo.

El estudio se completa con un programa de seguimiento y control y un documento de síntesis.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio informativo y del estudio de impacto ambiental

La información pública se realizó conjuntamente, en cumplimiento del artículo 15 del Real Decreto 1131/1988, para el estudio informativo de la Autovía «Ronda de la Bahía de Santander» y para el estudio de impacto ambiental de él derivado.

El período de información pública tuvo lugar en los locales de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cantabria y en los Ayuntamientos afectados por el trazado de la futura autovía, desde el día 11 de enero de 1996 hasta el día 15 de febrero de 1996, según se anunció en el «Boletín Oficial del Estado» número 10, de 11 de enero de 1996.

Durante el trámite de información pública se formularon un total de 26 alegaciones distribuidas de la siguiente manera:

Diputación Regional de Cantabria: Tres alegaciones.

MOPTMA: Tres alegaciones.

Partidos políticos: Una alegación.

Ayuntamientos: Siete alegaciones.

Juntas vecinales: Tres alegaciones.

Particulares: Nueve alegaciones.

El resumen de estas alegaciones es el siguiente:

Diputación Regional de Cantabria: Fueron remitidas por la Dirección Regional de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Dirección Regional de Carreteras, Vías y Obras. Las alegaciones son favorables a la opción propuesta, si bien el primero de los organismos recomienda la modificación del trazado entre los puntos kilométricos 2,500 y 5,000 desplazándolo ligeramente hacia el sur a fin de salvar una masa de frondosas existente.

MOPTMA: Remitidas por la Comisaría de Aguas son favorables a la opción propuesta y realizan además, una serie de observaciones a considerar en el Proyecto de Construcción.

RENFE: Su alegación es favorable a la opción propuesta.

Partidos políticos: Formulada por Izquierda Unida de Cantabria, se opone a la construcción de la autovía y propone la mejora de las infraestructuras existentes, la potenciación del ferrocarril y transporte colectivo, y los «Carriles bici».

Ayuntamientos: Todos los Ayuntamientos afectados por la autovía han presentado alegaciones, si bien dichas alegaciones no tienen en general carácter ambiental y no suponen un cambio sustancial en el mismo.

El Ayuntamiento de Astillero, no afectado directamente por el trazado señala los impactos paisajísticos que pudieran derivarse de los rellenos a realizar.

Juntas vecinales: Las tres Juntas vecinales que han remitido alegación no se oponen al trazado de la opción propuesta, realizando algunas consideraciones de carácter paisajístico que son tenidas en cuenta en la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Particulares: Las alegaciones formuladas por particulares no presentan carácter ambiental.

15500 RESOLUCIÓN de 23 de mayo 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 de remodelación del Puerto Deportivo del Real Club Marítimo del Abra y Real Sporting Club, de la Autoridad Portuaria de Bilbao.

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