

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO

6261 *Resolución de 31 de marzo de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Variante de Potes. N-621 de León a Santander por Potes, Cantabria.*

El proyecto a que se refiere la presente propuesta de Resolución se encuentra comprendido en el Grupo 6, apartado 1, 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.

Según el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, corresponde a la Secretaría de Estado de Cambio Climático formular las declaraciones de impacto ambiental.

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

1. Información del proyecto.

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

El objeto del proyecto es la realización de una variante de la N-621 de León a Santander por Potes, en las proximidades de dicho núcleo de población.

La N-621 forma parte de la vía de acceso a Santander desde la zona occidental de la región castellana, siendo una ruta de gran valor turístico por su comunicación con los Picos de Europa.

La razón que justifica la variante es la saturación de tráfico que sufre el centro urbano de Potes, especialmente en épocas vacacionales.

La villa de Potes, se localiza en la comarca de Liébana, en la parte occidental de la Comunidad Autónoma de Cantabria, próxima al Principado de Asturias y a las provincias de León y Palencia, al sureste del macizo de Ándara, en el valle del río Deva.

Se han considerado dos alternativas que se han denominado « Oeste » y « Este », con las siguientes características:

Alternativa Oeste.—Es el corredor mas largo con una longitud total de 4.467 m. Su punto inicial coincide con el de la Alternativa Este, que a su vez serviría como variante del núcleo de Ojedo. En este punto el corredor inicia su trazado hacia el oeste cruzando el río Deva y discurren paralelos a él por su margen izquierda a lo largo de 1.400 m. En el punto en que el corredor se aproxima al núcleo de Potes, comienza una zona más abrupta por lo que la variante discurre en túnel, con el fin de minimizar el impacto paisajístico de la obra, que una vez superada sale nuevamente a cielo abierto, cruzando por segunda vez el Deva, para rodear el casco urbano de Potes. Después de dicho cruce, la variante deberá prever una conexión con las carreteras regionales CA-185 y CA-885, y bordear de nuevo el núcleo urbano por el oeste, hasta enlazar con el trazado actual de la N-621.

Se trata de una carretera con una única calzada de doble sentido, y una anchura básica para cada una de los sentidos de 3,5 m. con un arcén de 1,5 m. Se incluyen tres viaductos, un túnel de 640 m. y dos pasos superiores, así como muros de contención en determinados tramos.

Alternativa Este-2.—Este segundo corredor constituye una variante de 3500 m. de longitud discurren por la ladera Este. Su origen es común con alternativa Oeste, nace en el actual PK 147 de la N-621, discurre por un viaducto de 110 m., continúa hasta el río Bullón que lo cruza por un viaducto de 330 m. y posteriormente adopta una solución de

túnel de mina de 520 m. que se prolonga 160 m. mediante un falso túnel y enlaza de nuevo con la N-621, tras haber bordeado los núcleos urbanos de Potes y Ojedo.

Las características de construcción son las mismas reseñadas para la alternativa Oeste, pero incluye un viaducto, un falso túnel y dos pasos inferiores.

2. Elementos ambientales significativos del entorno del proyecto

Geología y Geotecnia.—El sustrato rocoso aflorante está constituido por rocas de la formación de Potes, pertenecientes al Carbonífero Superior, compuesta de una alternancia de areniscas grises, claras de grano fino y lutitas grises oscuras. La orientación de los estratos es favorable a las alternativas seleccionadas.

Edafología.—Los suelos de la zona presentan los suelos aluviales (depósitos de terraza), los coluviales (de acumulación) y conos de deyección, en general con un desarrollo muy variado y por tanto con características muy dispares.

Vegetación.—Hay una vegetación potencial perteneciente a la serie colino-montana-orocantábrica, relictas de la carrasca (*Quercus rotundifolia*), *ephaltherolongifoliae-Querceto rotundifoliae sigmetum*, que corresponde a las áreas abruptas.

En el valle del río Deva se desarrolla la faciación silicícola con madroño (*Arbutus unedo*) con especies *Cerex distachya*, *Saxifraga continentalis* y *Erica arborea*.

La vegetación actual es muy variable, que va desde formaciones de bosques mixtos o ribereños, tierras de labor, frutales, pastizales, praderas y viñedos, presentando un mosaico muy diverso. Las formaciones de mayor interés son los bosques ribereños (aluviales residuales de *Alnion- glutinoso-incanae*), los alcornoques (*Quercus suber*) y los encinares (*Quercus ilex* y *Quercus rotundifolia*).

Fauna.—Hay una gran riqueza faunística en la comarca de Liébana, siendo zona de refugio de algunas especies amenazadas como el oso pardo o el urogallo. También el río Deva sostiene un amplio interés faunístico, especialmente en salmónidos, estando considerado Potes como «zona salmonera».

Paisaje.—El paisaje del área del estudio, corresponde al de un valle fluvial de las estribaciones de los Picos de Europa. El río Deva aparece como elemento vertebrador del territorio, y el ensanchamiento de su vega ha permitido el asentamiento en sus márgenes de las villas de Potes y Ojedo.

El paisaje vegetal alto circundante, está dominado por masas forestales autóctonas. Como curiosidad cabe citar la existencia de minúsculas parcelas dedicadas al cultivo de la vid, y frecuencia de parcelas de praderas con setos vivos arbolados o arbustivos, especialmente en la ladera meridional.

La vega fluvial está ocupada en gran parte por edificaciones del casco urbano de Potes, Ojedo y Aliezo, alternado con praderías de vega y una orla de bosque de ribera. Tienen relevancia las panorámicas de los Picos de Europa, que proporcionan vistas espectaculares desde la ladera meridional de la zona de estudio.

Espacios naturales protegidos.—El Parque Natural de los Picos de Europa, está situado fuera del área del estudio. En cuanto a la última propuesta de Lugares de Interés Comunitario, se encuentra el «LIC del río Deva «que comprende el río Deva sus afluentes y el «LIC de Liébana, ambos parcialmente incluidos en la zona del proyecto. La alternativa «Este-2», cruza el LIC de río Deva mediante viaducto sobre el río Bullón y toca un pico marginal del LIC de Liébana, mientras la alternativa «Oeste» presenta un viaducto sobre el río Deva. Ambas alternativas tienen su extremo suroeste próximo al río Quiviesa, afluente del Deva.

Patrimonio cultural.—Hay en la zona, un gran patrimonio cultural catalogado, según el Registro General de Bienes de Interés General de Cantabria, destacando la villa de Potes, declarada Conjunto Histórico según el Real Decreto 828/1983, de 2 de marzo, y varios edificios de arquitectura religiosa y civil.

3. Resumen del proceso de evaluación.

a) Fase de consultas previas.—La entrada de la documentación inicial tuvo lugar el 4 de noviembre de 2003. Las consultas previas comenzaron el 1 de diciembre de 2003 y los

Organismos consultados han sido un total de 16 siendo las contestaciones recibidas, un total de 7. El traslado de las contestaciones al Órgano Sustantivo se realizó el 21 de abril de 2004. Finalmente la recepción del expediente y la información pública, para la realización de la DIA, el día 2 de febrero de 2009. El resultado de las consultas previas se indica a continuación:

La Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria, informa que en la zona afectada por el proyecto no se encuentran evidencias arqueológicas, pero considera necesario establecer un seguimiento de los trabajos de remoción de tierras, realizado por un arqueólogo autorizado por la Consejería de Cultura.

La Dirección General del Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, considera necesaria la toma en consideración de un corredor por el NO. de Potes, así como la conexión con la carretera de Fuente De.

La Dirección General de Montes y Conservación de la Naturaleza del Gobierno de Cantabria, comunica que la actuación proyectada debe ser compatible con los parámetros naturales, evitándose afecciones negativas a los valores de la Red Natura 2000, y tener en cuenta el enlace de la nueva travesía con la carretera N-621, cerca del cauce del río Quiviesa con el río Buyón. Las obras deberán proyectarse de forma que se minimicen las afecciones sobre las zonas de ribera, así como la no instalación de parques de maquinaria a menos de 25 m. a ambos lados del cauce, evitar vertidos y conservación de la vegetación de ribera y en caso de necesidad de corte, este habrá de hacerse con la correspondiente autorización oficial.

La Confederación Hidrográfica del Norte (20 / 02/04), remitió un informe de la Comisaría de Aguas en el que se indica, que: Las obras proyectadas producen impactos severos en el cauce y márgenes de la red hídrica afectada y en especial en los ríos Deva y Bullón, por lo que deberá reconsiderarse la solución adoptada, y establece:

Una propuesta de medidas correctoras que palien los efectos de las obras.

Un plan de restauración de las obras.

Un plan de seguimiento y control que atenúe los efectos previsibles de la explotación.

Establece ocho fórmulas para corregir efectos negativos y siete, para minimizar las posibles afecciones.

Considera que la solución «Este-2», es el mas favorable al desarrollo del medio ambiente hídrico.

Los drenajes transversales se calcularán para una avenida de periodo de retorno de 500 años.

En relación con las normas y permisos, se seguirá la legislación vigente.

La S.E.O. informa que el proyecto afecta a la IBA 02 Picos de Europa, designada también como ZEPA, de forma indirecta, pues se encuentra fuera de sus límites. Considera que la variante Este-1 es la que supone menor afección ambiental.

El Ayuntamiento de Potes, remite dos informes, uno del propio ayuntamiento y otro de particulares. En el primero se sugieren otras alternativas que ocasionen menos impactos y mitiguen en lo posible el impacto visual de los viaductos. En el segundo informe se adjuntan dos escritos de particulares, con opiniones, comentarios y sugerencias sobre la nueva variante y la que consideran la mejor alternativa.

El Ayuntamiento de Cillorigo de Liébana, envía a su vez dos informes, en los que propone que no se considere el corredor Este 2, por ser el de mayor impacto y sugiere otra alternativa como cruzar el río Deva antes de llegar a Ojedo.

En el siguiente cuadro se indican los Organismos consultados y las respuestas recibidas (X).

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Delegación del Gobierno en Cantabria. Confederación Hidrográfica del Norte.	X

Organismos consultados	Respuestas recibidas
Dirección General de Cultura del Gobierno de Cantabria.	X
Dirección General de Medio Ambiente del G. Cantabria.	X
Dirección General de Montes del G. Cantabria.	X
Instituto Geológico y Minero de España.	
ADENA-SANTANDER.	
Ecologistas en Acción de Cantabria.	
Defensa Ecosistemas Naturales (GEPEN).	
GREENPEACE.	
S.E.O.	X
Asociación Española de E.I Ambiental.	
Ayuntamiento de Potes.	X
Ayuntamiento de Cillorigo de Liébana.	X
Ayuntamiento de Cabezón de Liébana.	

b) Fase de información pública.—Con fecha del 27 de junio de 2008, se ha publicado en el BOE el anuncio con el que comienza el expediente de información pública, e igualmente en el Boletín Oficial de Cantabria, el 23 de junio de 2008, y en los diarios Alerta y Diario Montañés con fecha 1 de julio de 2008.

Como resultado de la información pública, se han recibido un total de 13 alegaciones, cuyo contenido es el siguiente:

La Consejería de Cultura, Turismo y Deporte del Gobierno de Cantabria manifiesta que no considera necesario un estudio específico de impacto sobre el patrimonio cultural y que si durante la ejecución del proyecto apareciesen restos u objetos de interés arqueológico se paralizarán las obras y se tomarán las medidas oportunas de protección de dichos hallazgos.

La Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Cantabria, manifiesta que está redactando el proyecto de la variante Oeste de Potes, dentro de sus competencias en el ámbito de la Red Autonómica, como ramal de conexión entre la CA-185 y la N-621, con trazado coincidente con la parte denominada alternativa Oeste del Estudio Informativo, por lo que no encuentra inconveniente en que la alternativa Oeste sea la elegida.

Si se opta por la alternativa Este-2, debería hacerse alguna corrección al trazado de la glorieta situada en el punto inicial de la variante. Finalmente se indica, que la redacción de los proyectos debe estar coordinada por las administraciones, nacional y autonómica.

La Dirección General de Biodiversidad del Gobierno de Cantabria, indica:

En la alternativa Oeste los vertederos (4) se ubican muy próximos al LIC río Deva, mientras en la alternativa Este, están cerca del LIC Liébana.

La alternativa Este cruza puntualmente el LIC Liébana, no constituyendo las actuaciones previstas afecciones significativas a hábitat o especies de la Directiva 92/43/CEE.

La alternativa Oeste, origina un efecto barrera entre el corredor fluvial y los territorios situados al oeste, cosa que no sucede con la alternativa Este, por lo que respecto a la Red Natura 2000 la alternativa más compatible es la Este.

Las pilas de los viaductos se proyectarán fuera de las zonas de vegetación de ribera, del cauce y de la zona de servidumbre, y los estribos fuera del ámbito del LIC.

La alternativa Este puede suponer afección directa, sobre hábitat de encinar, aunque no sobre el LIC Liébana, dada la escasa superficie afectada y el estado de degradación de la vegetación de esta zona.

El emplazamiento de un vertedero de la alternativa Oeste conllevaría una gran incidencia sobre los suelos de terraza y vega aluvial.

Para que las afecciones mencionadas no sean significativas se deberán prever medidas correctoras y preventivas que las minimicen.

El proyecto deberá ir acompañado de un informe de afección de sus repercusiones sobre los hábitat y especies objeto de protección, que en este caso son los LIC río Deva y Liébana.

La alternativa Este no afecta al dominio público forestal.

Los vertederos previstos en la alternativa Oeste afectan al monte Arabedes y Abanilla, catalogados de utilidad pública e integrantes del dominio público forestal.

En la opción alternativa Oeste es necesaria la declaración de prevalencia del dominio público de carreteras sobre el dominio público forestal.

La Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, alega lo siguiente:

Las dos alternativas evaluadas generan un impacto ambiental significativo.

Las medidas protectoras y correctoras son de carácter excesivamente genérico, y se deberán tener en cuenta durante la fase de explotación.

En el EIA no se incluyen acciones asociadas al proyecto, como los caminos de acceso a las obras, parque de maquinaria y zona de acopio de materiales.

El proyecto definitivo debería incrementar los tramos en túnel o falso túnel.

Hay que minimizar el volumen de sobrantes de excavación y las dimensiones de los taludes.

Se debería intensificar las plantaciones de especies vegetales, restaurando un estado ambiental acorde con el elevado valor del entorno, así como realizar un inventario faunístico, y crear pasos exclusivos para la fauna terrestre o fluvial.

Incluir un programa de vigilancia ambiental con un apartado que estudie la efectividad de los pasos de fauna construidos.

El Ayuntamiento de Potes, mediante el informe de su arquitecto municipal, indica lo siguiente:

La alternativa Oeste es la más lógica pues da solución integral a la circunvalación del municipio, es más favorable el saldo de materiales sobrantes y tiene menor incidencia visual e impacto ambiental desde el conjunto histórico de Potes.

El Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Potes, contempla que se realice un acceso al casco urbano, para lo que sería, necesaria una nueva glorieta al oeste del río Quiviesa, para mejorar el acceso a la población.

En relación con las barreras para la fauna y población, que originan ambas alternativas, la oeste, es mucho más permeable.

El impacto sobre patrimonio cultural, puede considerarse nulo, por su alejamiento del casco urbano, y no afectar a elementos catalogados.

Desde el punto de vista orográfico es preferible la alternativa Oeste.

La situación y cota de la alternativa Este, supone que su impacto visual desde el núcleo de población sea mayor.

Para evitar la atomización del parcelario, el nuevo vial discurrirá en lo posible por los linderos de las parcelas existentes.

El Ayuntamiento de Cillorigo de Liébana, en alegación presentada por su alcalde, manifiesta lo siguiente:

Las variantes a realizar, tanto al este como al oeste, dejarían al pueblo de Ojedo fuera de la carretera nacional.

El impacto visual de ambas opciones no beneficia al municipio.

La variante de Potes, debe resolverse dentro del municipio de Potes sin afectar a otros ayuntamientos.

Se han presentado 5 alegaciones debidas a particulares, habitantes de la zona del proyecto, que expresan los siguientes puntos de vista:

Coinciden en que la alternativa preferida es la Oeste.

Proponen solución alternativa a la glorieta que conecte las carreteras CA-185, CA-885 y la alternativa Oeste.

Solicitan caminos de acceso a las parcelas.

La Dirección General de Carreteras, ha dado respuesta a cada una de las alegaciones presentadas, explicando la aceptación o el rechazo de las mismas, en cada uno de sus apartados, esgrimiendo motivos técnicos, ambientales o económicos.

Considera que los impactos sobre los ríos Deva, Quiviesa y Bullón no tienen por que ser severos, ya que con los cuidados ambientales propuestos, los ríos Deva y Quiviesa no deberían sufrir impacto alguno, ya que no serán cruzados por la variante y matiza, que el calificativo de «severo» implica únicamente que la recuperación de las condiciones del medio, exige la adecuación de medidas protectoras y correctoras, y en el que, aún con esas medidas, aquella recuperación precisa un periodo de tiempo dilatado.

Tras el proceso de información pública y de la evaluación de impacto ambiental, considera que la alternativa Oeste, es perfectamente viable con las siguientes prescripciones:

Se desecha el vertedero, a que hace referencia la alegación de la Consejería de Desarrollo Rural del Gobierno de Cantabria.

Se aumentará la permeabilidad de la solución, mediante la colocación de dos nuevos pasos de fauna para disminuir el efecto barrera, asimismo se realizará un estudio faunístico que incluya la identificación de los corredores más utilizados por las distintas especies, con un seguimiento de su efectividad, posterior a la puesta en explotación por la carretera.

Se construirán los viaductos con los estribos fuera de los LIC y con las pilas fuera del cauce y sin afectar a la vegetación de ribera prioritaria.

El proyecto se acompañará de un informe de afección sobre hábitat y especies de protección en el LIC del río Deva.

El proyecto incluirá una densificación de las plantaciones de especies vegetales, para restaurar el estado ambiental de acuerdo con el elevado valor del entorno.

Se adaptarán las obras de drenaje transversal para su empleo por la fauna.

4. Integración de la evaluación.

4.1 Análisis ambiental de alternativas. Se ha procedido a la valoración de las dos alternativas consideradas y analizadas en el Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, en base a la consideración de 8 factores (suelos, hidrografía, vegetación, fauna, espacios protegidos, paisaje, patrimonio cultural y socioeconomía), incidiendo en cada uno de ellos en criterios de magnitud, importancia, carácter, para llegar a una clasificación de su impacto.

El resultado de esta valoración en las alternativas, indica que las potenciales afecciones ambientales son parecidas en ambas, pues varía su calificación en los factores hidrografía y espacios protegidos.

Tiene valoración severa, las afecciones sobre el suelo (por ocupación de este por la infraestructura) y paisaje, (por el valor paisajístico de la comarca de Liébana). En relación con el suelo, se ha de considerar un factor irreversible, pero respecto al paisaje, la afección puede minimizarse, mediante una restauración adecuada.

4.2 Impactos significativos de la alternativa elegida. Los impactos negativos más significativos de la variante elegida son:

Ocupación permanente de los suelos por las infraestructuras, (con 117.200 metros cuadrados, aproximadamente 12 hectáreas).

Afección sobre el paisaje, que afecta a su visual por el efecto viaducto.

Menos significativos, son los impactos sobre vegetación (por eliminación), el factor humano que puede suponer para alguna población la pérdida de prados y viñedos y la ocupación de vertidos, en áreas próximas al trazado.

Por lo que respecta a impactos positivos cabe citar la funcionalidad que justifica la variante facilitando la circulación de viajeros evitando los embotellamientos de tráfico y la seguridad ciudadana. Además la obtención de gran cantidad de tierra vegetal (capa superior de las áreas de las infraestructuras), de gran calidad, al tratarse de suelos aluviales preferentemente.

La Dirección General de Carreteras considera la mejor alternativa la denominada Oeste, desde el punto de vista técnico y ambiental, en base a las consultas y alegaciones recibidas, considerando que la variante Este 2, produce más afección al medio ambiente.

5. *Condiciones al proyecto.*

Teniendo en cuenta la evaluación realizada sobre las alternativas del proyecto, reseñadas en el apartado anterior, el órgano ambiental considera más conveniente la variante Oeste por ser menor su afección ambiental.

Se tomarán las medidas preventivas y correctoras indicadas en el estudio de impacto ambiental, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, en especial las relacionadas con la prevención de impacto por las obras (restricciones a la ubicación de instalaciones auxiliares, utilización de los viales existentes, control y seguimiento de los movimientos de tierra, jalonamiento de las áreas de obras, etc.); la protección del sistema hidráulico, de forma especial el río Deva y su afluente el Quiviesa atravesados por la infraestructura; la protección acústica, de forma puntual, y la protección del paisaje mediante vegetación adecuada al entorno.

Los valores de los espacios atravesados han sido considerados en el estudio de impacto ambiental, reconociendo y valorando los impactos causados, que en general, se han estimado irreversibles y que se minimizarán por la aplicación de las medidas correctoras mencionadas anteriormente.

En relación con la contaminación acústica en la fase de construcción, se seguirán las especificaciones indicadas en la legislación actual. En este sentido, antes de la elaboración del proyecto de construcción, se actualizará el inventario de viviendas y edificaciones con el fin de conocer la afección real del proyecto y así minimizar los efectos negativos.

La vegetación ha de conservarse especialmente en la zona de ribera del río Deva y afluentes, al ser las de mayor valor ecológico. Para evitar afecciones, los viaductos se diseñarán de forma que los pilares queden fuera de los cauces y áreas de dominio hidráulico para preservar la vegetación de ribera.

No se colocarán las áreas de acopio, maquinaria y vertedero, en las ocupadas por superficies arboladas, o sus proximidades y en las márgenes de ríos o arroyos.

Para evitar los impactos ambientales sobre la fauna durante la fase de construcción, se planificarán los periodos de actuación para no coincidir con las épocas de reproducción y se construirán los pasos de fauna y cerramientos, que facilitan la movilidad de la misma así como las oportunas medidas relacionadas con dispositivos de protección.

En coordinación con la Consejería de Cultura del Gobierno de Cantabria y antes del comienzo de las obras se realizará una prospección arqueológica del total de la zona afectada. Del resultado de la misma, la citada Consejería establecerá, como autoridad competente, los criterios y protocolos de actuación.

Se hará una restauración paisajística de las áreas afectadas por las obras de ejecución de la variante del proyecto (auxiliares, de acopio, vertederos, etc.), para lograr la integración en el medio.

Se asegurará la continuidad de la red viaria, y los caminos de acceso a las parcelas afectadas y en ningún caso se producirá su interrupción de uso como consecuencia de la ejecución de las obras.

Se tomarán las medidas oportunas, indicadas en la legislación vigente, con el fin de prevenir los incendios forestales.

Condición NFU. En la ejecución del proyecto se deberá fomentar el uso de betunes modificados con caucho y/o de betunes mejorados con caucho procedentes de neumáticos fuera de uso 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 proyecto de construcción incorporará un programa de vigilancia ambiental a lo largo de tres fases, que son: previa a las obras, durante la construcción y en la de explotación, así como un proyecto de restauración ambiental e integración paisajística para el seguimiento y control de los impactos y la eficacia de las medidas protectoras y correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental así como la propuesta de nuevas medidas correctoras si se observa que los impactos son superiores a los previstos o insuficientes las medidas correctoras inicialmente propuestas. El programa tendrá una duración mínima de un año en la fase de explotación y seguimiento y el de la fauna se realizará durante dos años.

La Dirección General de Carreteras dispondrá de una dirección ambiental de obra que se responsabilizará de la adopción de las medidas protectoras y correctoras, de la ejecución del programa de vigilancia ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. La documentación correspondiente a la vigilancia ambiental se enviará al órgano sustantivo que a su vez informará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

El promotor deberá explicitar, en los carteles anunciadores de las obras correspondientes al proyecto evaluado, el Boletín Oficial del Estado en el que se publica la declaración de impacto ambiental.

Conclusión.—En consecuencia, la Secretaría de Estado de Cambio Climático, a la vista de la propuesta de resolución de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, formula declaración de impacto ambiental favorable a la realización del proyecto Variante de Potes. N-621 de León a Santander por Potes (Cantabria), concluyendo que siempre y cuando se autorice en la alternativa Oeste 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 la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento para su incorporación al procedimiento de aprobación del proyecto.

Madrid, 31 de marzo de 2009.—La Secretaria de Estado de Cambio Climático, Teresa Ribera Rodríguez.

