



Dictamen 4/11

Dictamen sobre el Proyecto de

**DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL DECRETO
61/2004, DE 17 DE JUNIO, SOBRE CARRETERAS DE
ESPECIAL PROTECCIÓN POR ATRAVESAR ESPACIOS
NATURALES PROTEGIDOS DE CANTABRIA.**



CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

1.- Antecedentes.

El día 28 de abril de 2011, tiene entrada en el Consejo escrito de la Consejería de Industria y Desarrollo Tecnológico solicitando Dictamen sobre el *Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar espacios naturales protegidos de Cantabria.*

La Sección de Economía y Desarrollo Territorial, competente en la materia, se reúne el 11 de mayo de 2011, elaborando propuesta de Dictamen.

El día 17 de mayo de 2011, la Comisión Permanente del Consejo Económico y Social, aprobó el Dictamen, en virtud del Artículo 15.b) del Reglamento de Organización y Funcionamiento del Consejo Económico y Social.

2.- Estructura y Contenido.

El Proyecto de Decreto que se somete a Dictamen consta de un preámbulo, un artículo único y una disposición final única.

2.1.- Estructura.

PREÁMBULO.

ARTÍCULO ÚNICO. MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN EL DECRETO 61/2004, DE 17 DE JUNIO, SOBRE CARRETERAS DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR ATRAVESAR ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANTABRIA.

Se modifican los artículos:

- Artículo 4º.- *Evaluación ambiental.*
- Artículo 5º.- *Criterios ambientales y Medidas de Integración.*
- Artículo 7º.- *Diario Ambiental.*
- Artículo 7º bis.- *Control y seguimiento ambiental.*
- Artículo 8º.- *Ejecución por terceros.*
- Artículo 14º.- *Deslinde y amojonamiento.*

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.

2.2.- Articulado y contenido normativo.

Se acompaña al presente Dictamen, como **Anexo I**, el texto completo dictaminado del *Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar espacios naturales protegidos de Cantabria.*

2.3.- Comparativa de los artículos modificados.

Para el mejor seguimiento y comprensión del Dictamen que se elabora, a continuación se reproduce el texto del Proyecto sometido a informe, en la columna de la izquierda, junto con el texto de los artículos modificados, en su versión del *Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar espacios naturales protegidos de Cantabria*. Se han subrayado las principales diferencias.

Redacción actual del Decreto 61/2004	Nueva redacción propuesta
<p>Artículo 4. Evaluación ambiental</p> <p>1. A fin de minimizar el impacto ambiental de las carreteras objeto de este Decreto, los estudios y proyectos de nuevas carreteras y de variantes <u>significativas de las mismas</u> requerirán Declaración de Impacto Ambiental, regulada por el Decreto 50/1991, de 29 de abril de 1991, de Evaluación del Impacto Ambiental para Cantabria, <u>salvo en los casos en los que desarrollen trazados y características recogidos en instrumentos de ordenación del territorio o en Estudios Informativos de carreteras con Declaración de Impacto Ambiental positiva.</u></p> <p>2. Los proyectos de acondicionamiento de trazado de una carretera singular de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos requerirán Estimación de Impacto Ambiental, regulada por el Decreto 50/1991, de 29 de abril, de Evaluación del Impacto Ambiental para Cantabria.</p> <p>3. Si se trata de un proyecto de mejora del trazado, con carácter previo a su aprobación técnica por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras si es una carretera autonómica, o antes de su aprobación por el Ayuntamiento respectivo si es municipal, se someterá a consulta ante las Administraciones competentes en materia de evaluación de impacto ambiental y de gestión de Espacios Naturales Protegidos para que, por las mismas, se determine la necesidad de <u>Estimación de Impacto Ambiental o de incluir los condicionantes que se estimen precisos.</u></p> <p>4. Todos los estudios y proyectos de «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que no requieran Declaración <u>o Estimación de Impacto Ambiental,</u></p>	<p>Artículo 4º.- Evaluación ambiental.</p> <p>1.- A fin de minimizar el impacto ambiental de las carreteras objeto de este Decreto, los estudios y proyectos de carreteras de nuevo trazado y variantes <u>así como las actuaciones que modifiquen el trazado preexistente en una longitud continuada de más de 0,5 kilómetros</u> requerirán Declaración de Impacto Ambiental.</p> <p>2.- Con carácter previo a su aprobación técnica por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, si es una carretera autonómica, o antes de su aprobación por el Ayuntamiento respectivo si es municipal, todos los proyectos <u>de acondicionamiento de trazado, mejora de trazado, acondicionamiento de plataforma, mejora de plataforma, travesía, puentes o pasarelas</u> se someterán a consulta ante las Administraciones competentes en materia de evaluación de impacto ambiental y de gestión de Espacios Naturales Protegidos para que se determine la necesidad de someterlo a <u>Declaración de Impacto Ambiental o de incluir los condicionantes que se estimen precisos. Las citadas consultas se ampliarán, según los casos, a la Demarcación de Costas, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.</u></p> <p>3.- Todos los estudios y proyectos que no requieran Declaración de Impacto Ambiental, deben incluir un Documento de Análisis Ambiental, salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.</p>

Redacción actual del Decreto 61/2004	Nueva redacción propuesta
<p>deben incluir un Documento de Análisis Ambiental, salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.</p> <p>5. El Documento de Análisis Ambiental deberá considerar los siguientes apartados:</p> <p>a) La identificación de los aspectos singulares o relevantes asociados a las formaciones vegetales, fauna silvestre, unidades ambientales, corredores biológicos y procesos ecológicos.</p> <p>b) La caracterización de los elementos de interés cultural y posibles elementos anejos, y su relación con el medio (accesos, cuencas de visibilidad, niveles sonoros, riesgos de accidentes, y otros elementos análogos).</p> <p>c) El análisis de los paisajes de interés, su calidad, fragilidad, visibilidad, sus contenidos materiales de valor objetivo (natural o cultural) y la identificación de miradores o itinerarios visuales.</p>	<p>4.- El Documento de Análisis Ambiental deberá considerar los siguientes apartados:</p> <p>a) La identificación de los aspectos singulares o relevantes asociados a las formaciones vegetales, fauna silvestre, unidades ambientales, corredores biológicos, procesos ecológicos, <u>puntos de interés geológico y zonas de interés arqueológico o subterráneo.</u></p> <p>b) La caracterización de los elementos de interés cultural y posibles elementos anejos, y su relación con el medio (accesos, cuencas de visibilidad, niveles sonoros, riesgos de accidentes, y otros elementos análogos).</p> <p>c) El análisis de los paisajes de interés, su calidad, fragilidad, visibilidad, sus contenidos materiales de valor objetivo (natural o cultural) y la identificación de miradores o itinerarios visuales.</p> <p><u>d) La identificación y valoración de las posibles afecciones ambientales.</u></p> <p><u>d) La determinación de los criterios ambientales, las buenas prácticas ambientales y las medidas de integración ambiental para corregir las afecciones ambientales, según lo previsto en el artículo 5º.</u></p> <p><u>e) Una propuesta para el control y seguimiento ambiental, según lo previsto en el artículo 7º bis.</u></p> <p><u>5.- Todos los proyectos que requieran evaluación de impacto ambiental, así como aquellos otros en los que el Documento de Análisis Ambiental identifique impactos especialmente relevantes deberán elaborar un Proyecto de Restauración Ambiental independiente del proyecto de actuación.</u></p>
<p>Artículo 5º.- Criterios ambientales y Medidas de Integración.</p> <p>1. La elaboración y diseño de toda actuación que se proyecte sobre las carreteras objeto de este Decreto deberá incorporar criterios ambientales, así como las oportunas Medidas de Integración Ambiental, si proceden.</p> <p>2.- Los criterios ambientales están orientados a evitar o minimizar las posibles afecciones a los valores del entorno de las carreteras puestos de manifiesto en el Documento de Análisis Ambiental o, en su caso, en el Estudio <u>o Informe de Impacto Ambiental</u>. A la hora de diseñar las actuaciones, entre otros criterios ambientales se adoptarán, los siguientes:</p> <p>a) Para la protección de la atmósfera: minimizar los niveles de contaminación de las emisiones.</p> <p>b) Para la protección del agua y los sistemas acuáticos: minimizar el posible</p>	<p>Artículo 5. Criterios ambientales y Medidas de Integración</p> <p>1. (No se modifica).</p> <p>2. Los criterios ambientales están orientados a evitar o minimizar las posibles afecciones a los valores del entorno de las carreteras puestos de manifiesto en el Documento de Análisis Ambiental o, en su caso, en el Estudio de Impacto Ambiental. A la hora de diseñar las actuaciones, entre otros criterios ambientales se adoptarán los siguientes:</p> <p>a) Para la protección de la atmósfera: minimizar los niveles de las emisiones contaminantes.</p>

Redacción actual del Decreto 61/2004	Nueva redacción propuesta
<p>efecto derivado del lavado de contaminantes de la calzada y la afección a cauces, masas de agua, manantiales, sumideros o humedales.</p> <p>c) Para la protección del suelo: minimizar la pérdida de los suelos especialmente productivos.</p> <p>d) Para la protección de la vegetación: minimizar la afección a las formaciones vegetales de reconocido valor o protegidas, y a los árboles pertenecientes al Inventario de Árboles Singulares de Cantabria.</p> <p>e) Para la protección de la fauna: minimizar la afección a los pasos de fauna y a las zonas utilizadas de forma regular y preferente por especies relevantes, así como las principales cañadas y vías ganaderas.</p> <p>f) Para la protección del paisaje: minimizar la cuenca visual de las actuaciones y la magnitud de los elementos potencialmente impactantes, como los taludes de grandes dimensiones.</p> <p>g) Para la protección de los procesos ecológicos: minimizar la pérdida de permeabilidad territorial y la afección al ciclo hidrológico.</p> <p>h) Para la protección del sosiego público: minimizar los niveles sonoros.</p> <p>3. Se denominan Medidas de Integración Ambiental las diseñadas específicamente para prevenir, corregir o compensar los impactos ambientales inevitables en la actuación sobre los valores del entorno de la carretera. En especial, estarán dirigidas a la protección o restauración ambiental de todos o alguno de los elementos indicados en el punto anterior.</p> <p>4. Para la definición de las Medidas de Integración Ambiental, especialmente las destinadas a la restauración ambiental, se dará prioridad al empleo de la vegetación como elemento constructivo, de manera aislada o en combinación con materiales inertes, así como al uso de materiales tradicionales de cada zona.</p>	<p>b) Para la protección del agua y los sistemas acuáticos: minimizar el posible efecto derivado del lavado de contaminantes de la calzada y la afección a cauces, masas de agua, manantiales, sumideros o humedales.</p> <p>c) Para la protección del suelo: minimizar la pérdida de los suelos especialmente productivos.</p> <p>d) Para la protección de la vegetación: minimizar la afección a las formaciones vegetales de reconocido valor o protegidas, y a los árboles pertenecientes al Inventario de Árboles Singulares de Cantabria.</p> <p>e) Para la protección de la fauna: minimizar la afección a los pasos de fauna y a las zonas utilizadas de forma regular y preferente por especies relevantes, así como las principales cañadas y vías ganaderas.</p> <p>f) Para la protección del paisaje: minimizar la cuenca visual de las actuaciones y la magnitud de los elementos potencialmente impactantes, como los taludes de grandes dimensiones.</p> <p>g) Para la protección de los procesos ecológicos: minimizar la pérdida de permeabilidad territorial y la afección al ciclo hidrológico.</p> <p>h) Para la protección del sosiego público: minimizar los niveles sonoros.</p> <p>3 (No se modifica).</p> <p>4 (No se modifica).</p>
<p>Artículo 7. Diario Ambiental</p> <p>1. La ejecución de actuaciones en «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que estén sujetas a procedimiento de <u>Declaración o Estimación de Impacto Ambiental</u> deberán contar con un Diario Ambiental.</p> <p>2. El Diario Ambiental es un documento en el que se registrarán, de forma detallada y cronológica, todas las operaciones ambientales o, en su caso, unidades de obra, que se realicen para aplicar las Medidas de Integración Ambiental y las Buenas Prácticas Ambientales.</p> <p>El Diario Ambiental, que obrará en poder de la dirección facultativa, podrá</p>	<p>Artículo 7º.- Diario Ambiental.</p> <p>1.- La ejecución de actuaciones en «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que estén sujetas a procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental deberán contar con un Diario Ambiental.</p> <p>2. (No se modifica).</p>

Redacción actual del Decreto 61/2004	Nueva redacción propuesta
<p>llevarse conjuntamente con el Libro de Órdenes y se abrirá al inicio de la obra cerrándose a la finalización de la misma.</p>	
	<p>Artículo 7º bis.- Control y seguimiento ambiental.</p> <p>1.- Todas las obras y proyectos desarrollados en las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» incorporarán un sistema de seguimiento que asegure el adecuado cumplimiento de las prescripciones contenidas en el presente Decreto. Este sistema será responsabilidad de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras e independiente del control ambiental que, en su caso, ejerza la contrata adjudicataria de las obras.</p> <p>2.- Cuando se trate de proyectos o actuaciones sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, el sistema de control ambiental se basará en el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental exigido por la normativa sectorial de aplicación.</p> <p>3.- En el resto de casos, el sistema de control ambiental se basará en la definición de un Plan de Seguimiento Ambiental, <u>salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.</u></p> <p>4.- El Plan de Seguimiento Ambiental tendrá por objeto registrar el estado ambiental del entorno de la obra y la correcta aplicación de las buenas prácticas, criterios y medidas de integración, proponiendo en su caso nuevas medidas ambientales. Con este fin, el Plan determinará los indicadores de control, los umbrales de referencia para su aplicación y los protocolos y criterios operacionales para su verificación.</p>
<p>Artículo 8.- Ejecución por terceros</p> <p>1. Cuando las actuaciones de construcción o explotación de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» sean realizadas por un tercero, en el pliego de cláusulas administrativas del proyecto deberá figurar, de forma expresa, la obligación para el adjudicatario del cumplimiento de las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales publicadas en el BOC; y, en el caso de que las actuaciones estén sometidas a Declaración <u>o Estimación de Impacto Ambiental</u>, de la llevanza del Diario Ambiental y de la ejecución de las Medidas de Integración Ambiental incluidas en la licitación que, en su caso, sean de aplicación.</p> <p>2. En la adjudicación de las actuaciones que afecten a las «carreteras</p>	<p>Artículo 8º.- Ejecución por terceros.</p> <p>1.- Cuando las actuaciones de construcción o explotación de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» sean realizadas por un tercero, en el pliego de cláusulas administrativas del proyecto deberá figurar, de forma expresa, la obligación para el adjudicatario del cumplimiento de las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales publicadas en el BOC; y, en el caso de que las actuaciones estén sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, de la llevanza del Diario Ambiental y de la ejecución de las Medidas de Integración Ambiental incluidas en la licitación que, en su caso, sean de aplicación.</p>

Redacción actual del Decreto 61/2004	Nueva redacción propuesta
<p>singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» objeto del presente Decreto, se incluirán entre los requisitos de solvencia técnica de las empresas licitantes la obligatoriedad por parte del contratista de contar con todos o alguno de los siguientes elementos: un Sistema de Gestión Ambiental implantado; incluir en las ofertas técnicas una Memoria Ambiental, elaborada de forma particular para cada obra, en la que se definan las Buenas Prácticas Ambientales que se van a aplicar o se aporten mejoras constructivas, mediante nuevas soluciones o materiales, que faciliten la integración ambiental de la obra; garantizar el uso de materiales reciclados o que cuenten con algún tipo de «ecoetiqueta», certificación ambiental o indicador similar, según la normativa sectorial de aplicación.</p>	<p>2. (No se modifica).</p> <p>2 (en realidad 3).- La contrata adjudicataria acreditará ante la Dirección de Obra la realización de <u>una jornada de formación ambiental entre todo el personal adscrito a la obra</u> en el que se expongan los principales condicionantes ambientales de aplicación.</p>
	<p>Artículo 14º.- Deslinde y amojonamiento.</p> <p>Con el fin de facilitar adecuada conservación ambiental del entorno en la ejecución de las labores de gestión y explotación de las carreteras, se realizará, coordinadamente con la Administración gestora, el amojonamiento de los límites de los Espacios Naturales Protegidos en su intersección con las carreteras autonómicas y, en su caso, el deslinde de la zona de dominio público de la carretera en los tramos que discurren dentro de estos espacios.</p>

3.- Antecedentes y referencias de carácter general

3.1.- La ley de Carreteras de Cantabria.

Conforme al artículo 26¹ de la *Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria (B.O.E. Nº 51, 28-02-1997)*, podrán ser declarados como carreteras o tramos de especial protección, las carreteras o los tramos parciales de carretera de nueva construcción, los que resulten como consecuencia de obras de mejora o, en su caso, los ya existentes que se determinen por consideración al volumen de inversión, al tráfico que soporten, a la importancia de su función territorial, o a sus condiciones medioambientales.

En cualquier caso deberán ser declaradas como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos, afecten a bienes de interés cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes, o pongan en peligro los testimonios etnográficos de la cultura material popular.

¹ Artículo 26. *Carreteras o tramos de especial protección.*

1. *Podrán ser declarados como carreteras o tramos de especial protección, las carreteras o los tramos parciales de carretera de nueva construcción, los que resulten como consecuencia de obras de mejora o, en su caso, los ya existentes que se determinen por consideración al volumen de inversión, al tráfico que soporten, a la importancia de su función territorial, o a sus condiciones medioambientales.*

2. *En las carreteras autonómicas la declaración de una carretera o tramo de la misma como de especial protección será efectuada por Decreto del Consejo de Gobierno, previo informe de las Corporaciones municipales afectadas; tal declaración podrá definir una zona de protección para esta carretera o tramo diferente de la establecida con carácter general en esta Ley.*

3. *En cualquier caso deberán ser declaradas como carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística aquellas que atraviesan espacios naturales protegidos, afecten a bienes de interés cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes, o pongan en peligro los testimonios etnográficos de la cultura material popular.*

3.2.- El Decreto de Cantabria 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria.

El Decreto que se informa constituye una modificación del *Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria (B.O.C. Nº 123, 24-06-2004)*, el cual se dictó en desarrollo parcial del artículo 26.3 de la citada Ley de Carreteras de Cantabria.

El artículo 3 de este Decreto define como «*carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos*», las carreteras o los tramos de carreteras ya existentes o de nueva construcción, que sean declarados como tales por la Administración titular de los mismos por atravesar un Espacio Natural Protegido declarado al amparo de la legislación reguladora de la materia, y en concreto, como tales se declaran las incluidas en el anexo² de dicha disposición.

En cualquier caso, conforme dispone el apartado 2 de dicho artículo 26, la declaración de una carretera o tramo de la misma como de especial protección ha de ser efectuada por Decreto del Consejo de Gobierno, previo informe de las Corporaciones municipales afectadas.

² ANEXO.

-La carretera CA-185 y CA-889 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Nacional de los Picos de Europa.

-Las carreteras CA-231 y CA-305 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de las Dunas de Liencres.

-Las carreteras CA-280, CA-817 y CA-804 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural Saja-Besaya.

-Las carreteras CA-131, CA-363, CA-364, CA-843, CA-844 y CA-847 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de Oyambre.

-La carretera CA-412 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque del Macizo de Peñacabarga.

-Las carreteras CA-241, CA-268, CA-148 y CA-908 en los tramos incluidos en la delimitación de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

-Las carreteras CA-265 y CA-643 en los tramos incluidos en la delimitación del Parque Natural de Collados del Asón, y la CA-665 en su totalidad.

3.3.- La normativa aprobada con posterioridad al Decreto 61/2004, que afecta a su contenido.

Según indica el preámbulo del Decreto que se informa la modificación que se propone tiene por finalidad adaptar el Decreto 61/2004, al contenido de dos normas aprobadas con posterioridad al mismo:

1ª. *La Ley de Cantabria 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria (B.O.C. Nº 105, 01-06-2006), cuyo título II determina la tipología y definición de las categorías jurídicas de los Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ampliando sus tipos, límites y extensión de forma significativa.*

2ª. *Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (B.O.C. Nº 243, 21-12-2006) que, entre otros aspectos, ha supuesto la eliminación del trámite simplificado de la Estimación de Impacto Ambiental y el cambio de los supuestos en los que cada proyecto debe ser sometido a este procedimiento*

4.- Valoraciones y Comentarios al Texto.

4.1.- Valoraciones y comentarios de carácter general.

De manera general, antes de entrar en el concreto articulado del Proyecto de Decreto, deben formularse algunas consideraciones generales en orden a una mejor regulación jurídica de la materia en cuestión.

Valoración general positiva por razón de su necesaria adaptación a la normativa en vigor.

Valoramos positivamente la finalidad de la norma que se informa en un doble ámbito: por un lado en cuando se inserta en la política de protección medioambiental y de espacios naturales, ecológicos y paisajísticos de Cantabria, y por otro lado en cuanto pretende dar coherencia e integridad del ordenamiento jurídico autonómico por afrontar la adaptación a los cambios normativos habidos desde su inicial aprobación.

Retraso en afrontar la adaptación a la normativa descrita.

Se considera sin embargo tardía, pues fue en 2006 cuando se elaboraron las normas que se aluden como justificadoras de la actual modificación en el preámbulo, y es cinco años después, cuando se inicia una reforma que venía impuesta desde entonces, resultando, desde el punto de vista jurídico deseable que las modificaciones normativas conlleven de forma inmediata las de las normas que como en este caso puedan resultar afectadas para evitar contradicciones incoherencias o vacíos normativos.

Adaptación del Decreto 61/2004 a la Ley de Cantabria 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria.

El objeto del Decreto son las carreteras que atraviesan Espacios Naturales Protegidos declarados como tales por la normativa estatal o la autonómica. Cuando se publicó el Decreto 61/2004 estaba vigente Ley nacional 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios

*naturales y de la flora y fauna silvestres (B.O.E. Nº 74, 28-03-1989), y no existía una normativa autonómica de desarrollo. Actualmente está vigente a nivel nacional la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y Biodiversidad (B.O.E. Nº 299, 14/12/2007)*³ que derogó la citada Ley 4/1989, y a nivel autonómico la Ley 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria (B.O.C. Nº 105, 01-06-2006). Esta última recoge las figuras de Espacio Natural Protegido existentes en la Ley 4/1989 y define una nueva categoría jurídica de protección de origen autonómico, las Áreas Naturales de Especial Interés. En concreto el artículo 8 clasifica los Espacios Naturales Protegidos de Cantabria:

- Parques Nacionales.
- Parques Naturales
- Reservas Naturales.
- Monumentos Naturales
- Paisajes Protegidos.
- Zonas de la Red Ecológica Europea Natura 2000.
- Áreas Naturales de Especial Interés.

A la vista de esta ampliación de los Espacios Naturales Protegidos, el Decreto modifica el anexo en el que se recogen las carreteras que atraviesan los mismos, enumerando las que atraviesan Parques Nacionales, Parques Naturales, Monumentos Naturales, y Zonas de la Red Ecológica Europea Natura dentro de las que se incluyen las zonas ZEPA (Zona de especial protección de las aves) y LIC (Lugares de interés comunitario).

La ampliación de las carreteras incluidas dentro del ámbito de aplicación del Decreto nos parece necesaria y oportuna por lo valoramos positivamente la reforma. No obstante, se han de formular dos sugerencias importantes para el buen fin de la norma:

1ª.- Que conforme a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 26 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria,

³ Su artículo 29, clasifica los espacios naturales protegidos, ya sean terrestres o marinos en alguna de las siguientes categorías:

- Parques.
- Reservas Naturales.
- Áreas Marinas Protegidas.
- Monumentos Naturales.
- Paisajes Protegidos.

la declaración de la carretera como de especial protección exige previo informe de los Ayuntamientos afectados y no nos consta que este haya sido solicitado. Ni se adjunta documentación ni informe alguno al respecto, ni se menciona el trámite en el preámbulo del proyecto de Decreto que se somete a dictamen.

2ª.- Que sería conveniente precisar los puntos kilométricos de las carreteras incluidas en el anexo cuando la totalidad de las mismas no discurra por el Espacio Natural Protegidos, así como incluir, junto con la declaración de una carretera como de especial protección, el correspondiente plano de deslinde de la misma y su zona de protección con el espacio natural protegido, tal y como comentaremos al analizar el nuevo artículo 14 que el decreto pretende introducir.

Adaptación del Decreto 61/2004 a la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado.

El segundo bloque de modificaciones viene motivado por la modificación de la normativa sobre evaluación ambiental. El Estado mantiene la normativa sobre legislación básica en materia de medio ambiente (artículo 149.1.23 CE) y en el ejercicio de la misma dictó el *Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (B.O.E. Nº 155 de 30/06/1986)*, vigente hasta el 27 de enero de 2008, en el que se distinguía entre las figuras de Evaluación y Estimación de Impacto Ambiental. Conforme a esta figuras de protección se redactó el *Decreto de Cantabria 61/2004* que ahora se modifica. El *Real Decreto 1302/1986* sufrió una modificación trascendental mediante la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (B.O.E. Nº 102 de 29/04/2006)*⁴. Esta y otras modificaciones

⁴ La legislación sobre evaluación de impacto ambiental ha experimentado sucesivas modificaciones desde la publicación del *Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental (B.O.E. Nº 155 de 30/06/1986)*, que adecuaba el ordenamiento jurídico interno a la legislación comunitaria vigente entonces en materia de evaluación de impacto ambiental. Tras una modificación menor en el anexo I operada por la *Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del Sector Eléctrico (B.O.E. Nº 285 de 28/11/1997)*, la primera modificación significativa del *Real Decreto Legislativo 1302/1986* se lleva a cabo con la *Ley 6/2001, de 8 de mayo*, previamente con el *Real Decreto-ley 9/2000, de 6 de octubre (B.O.E. Nº 241 de 7/10/2000)*, que traspuso la *Directiva 97/11/CE del Consejo, de 3 de marzo de 1997*, y subsanó determinadas deficiencias en la transposición de la *Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 1985*, que habían sido denunciadas por la Comisión Europea. En el año 2003, la *Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (B.O.E.*

dieron lugar a que se aprobase un texto refundido de la *Ley de Evaluación de Impacto Ambiental*, aprobado por el *Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero (B.O.E. Nº 23 de 26/01/2008)*, actualmente vigente, el cual establece en su Anexo 1, grupo 6, que con carácter general exigen Evaluación Ambiental:

- La construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
- Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.
- Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 10 kilómetros.

Y es conforme a esta última norma básica conforme a la que se dicta la *Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (B.O.C. Nº 243, 21-12-2006)*⁵, la cual suprime

Nº 313 de 31/12/2003) modifica el *Real Decreto Legislativo 1302/1986* en cuatro de sus preceptos.

Finalmente, en el año 2006 se realizaron dos modificaciones trascendentales del citado Real Decreto Legislativo. La *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (B.O.E. Nº 102 de 29/04/2006)* introdujo importantes cambios para dar cumplimiento a las exigencias comunitarias previstas en las directivas antes citadas, así como para clarificar y racionalizar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La *Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (B.O.E. Nº 171 de 19/7/2006)*, permitió la adecuación de la normativa básica de evaluación de impacto ambiental a la *Directiva 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de mayo de 2003*, por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación pública y el acceso a la justicia, las *Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo*. Esta modificación supuso el reconocimiento real y efectivo, a lo largo del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, del derecho de participación pública, conforme a lo previsto en el Convenio de la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas sobre acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente, hecho en Aarhus el 25 de junio de 1998.

⁵ Conforme al artículo 3 de la *Ley 17/2006*, las actividades, instalaciones, planes, programas y proyectos incluidos en el ámbito de aplicación de dicha Ley, deben someterse al régimen de autorización ambiental integrada, al régimen de evaluación ambiental o al régimen de comprobación ambiental.

una figura específica que se había creado a nivel autonómico por el *Decreto 50/1991, de 29 de abril, de evaluación del impacto ambiental para Cantabria (B.O.C. Nº 97, 15-05-1991)*, llamada Estimación de Impacto Ambiental y su correspondiente informe. Además, en el ejercicio de sus competencias y respetando la anterior norma básica, amplía a la exigencia de Evaluación a las modificaciones de trazado de entre 2 y 10 kilómetros. Así, conforme a lo dispuesto en el anexo B.2 Grupo 7, en Cantabria exigen Evaluación Ambiental:

- La construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.
- Las actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 2 kilómetros.
- Y la ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 5 kilómetros

Partiendo de esta situación legal, el presente decreto suprime las referencias a la Estimación de Impacto y su Informe Ambiental, lo cual nos parece correcto y necesario; y amplía la exigencia de Evaluación Ambiental para las modificaciones de trazado de más de 0,5 kilómetros en las carreteras que recoge en su anexo. Esta ampliación nos parece oportuna desde el punto de vista medio ambiental pero exige modificar los anexos de la *Ley 17/2006* para no incurrir en un vicio de ilegalidad.

Al aprobarse el *Decreto 61/2004, de 17 de junio*, no existía una normativa autonómica con rango legal que desarrollase la normativa nacional sobre evaluación ambiental, por lo tanto, en el ejercicio de sus competencias de desarrollo la Comunidad Autónoma podía establecer mediante la norma del rango que estimase pertinente (en aquel caso, un decreto) un régimen más estricto de exigencia ambiental para las carreteras que atravesasen estos espacios. De hecho la evaluación ambiental se regulaba en el citado *Decreto 50/1991*. Ahora bien, una vez dictada *al Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (B.O.C. Nº 243, 21-12-2006)*, que desarrolla a nivel autonómico la Evaluación Ambiental, cualquier norma autonómica de rango inferior, como un decreto, habrá de respetar aquella so pena de incurrir en vicio de nulidad. Desde el momento en que el artículo 8.2 de la *Ley 17/2006*, dispone que los planes, programas, proyectos, instalaciones y actividades que constan en el anexo B de esta Ley se someterán a evaluación ambiental, cualquier ampliación de los supuestos en que se exige la citada Evaluación exige la modificación del anexo B. Previendo esta posible situación la

disposición final primera⁶ de la Ley 17/2006, estableció que por Decreto del Gobierno de Cantabria pudieran modificarse los anexos A, B y C de la citada Ley, en cuanto no lo impida la legislación estatal o comunitaria, para adecuarlos al progreso y estado de la técnica y para mantener o mejorar los criterios de protección ambiental resultantes de ellos. Por lo tanto, estimamos que el decreto es una norma apta para ampliar los supuestos de exigencia de Evaluación Ambiental pero habrá de incluirse una disposición adicional específica que amplíe a este supuesto el anexo B de la Ley 17/2006.

Inclusión de actuaciones de control y seguimiento ambiental.

Se valora positivamente también que se prevean actuaciones de control y seguimiento ambiental, no limitando la preocupación por el respeto al medio ambiente, la naturaleza y paisaje a una fase inicial, relativa a las previsiones necesarias para afrontar la ejecución de las actuaciones sino también en un momento posterior mediante un sistema de vigilancia ambiental que asegure el cumplimiento de las previsiones de la norma.

Previsión de realizar jornadas de formación ambiental para el personal de las empresas contratistas.

Se valora positivamente, por último, que se prevea la necesidad de jornadas de formación ambiental para el personal que preste servicios en las empresas contratistas que ejecuten las actuaciones a que se refiere la norma, acorde con la naturaleza y calado de este tipo de proyectos.

⁶ *DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Habilitación reglamentaria.*

1. Por Decreto del Gobierno de Cantabria podrán modificarse los anexos A, B y C de la presente Ley, en cuanto no lo impida la legislación estatal o comunitaria, para adecuarlos al progreso y estado de la técnica y para mantener o mejorar los criterios de protección ambiental resultantes de ellos.

2. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación de esta Ley, el Consejo del Gobierno de Cantabria dictará el Reglamento para su desarrollo y aplicación.

4.2.- Valoraciones y comentarios al articulado.

Dicho cuanto antecede, de manera general, las concretas sugerencias que del articulado del Proyecto se hacen, se especifican en los apartados siguientes:

▼ Se sugiere incluir, dentro de la formula promulgatoria final de la **exposición de motivos**, la referencia al informe previo de los Ayuntamientos afectados por las nuevas carreteras incluidas en el anexo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.2 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria (B.O.E. Nº 51, 28-02-1997).

▼ Igualmente se propone incluir, también en la formula promulgatoria final de la **exposición de motivos**, la indicación de que el Decreto se sometió a Dictamen del CES de Cantabria.

▼ En el **artículo único**, en cuanto a la modificación del **artículo 4º**, en el apartado 2, se propone sustituir la expresión "Dirección General de Carreteras, Vías y Obras", por la expresión "Dirección General competente en materia de Carreteras, Vías y Obras", para permitir que la norma siempre se corresponda con las posibles diferentes denominaciones que pueda atribuirse a la citada dirección General:

"2.- Con carácter previo a su aprobación técnica por la Dirección General competente en materia de Carreteras, Vías y Obras, si es una carretera autonómica, o antes de su aprobación por el Ayuntamiento respectivo si es municipal, todos los proyectos de acondicionamiento de trazado, mejora de trazado, acondicionamiento de plataforma, mejora de plataforma, travesía, puentes o pasarelas se someterán a consulta ante las Administraciones competentes en materia de evaluación de impacto ambiental y de gestión de Espacios Naturales Protegidos para que se determine la necesidad de someterlo a Declaración de Impacto Ambiental o de incluir los condicionantes que se estimen precisos. Las citadas consultas se ampliarán, según los casos, a la Demarcación de Costas, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte."

➤ En el **artículo único**, en cuanto a la modificación del **artículo 7º bis**, en el apartado 1, se propone (en coherencia con lo anteriormente reflejado en relación a la modificación del artículo 4º, en el apartado 2) sustituir la expresión "*Dirección General de Carreteras, Vías y Obras*", por la expresión "*Dirección General competente en materia de Carreteras, Vías y Obras*", para permitir que la norma siempre se corresponda con las posibles diferentes denominaciones que pueda atribuirse a la citada dirección General:

"1.- Todas las obras y proyectos desarrollados en las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» incorporarán un sistema de seguimiento que asegure el adecuado cumplimiento de las prescripciones contenidas en el presente Decreto. Este sistema será responsabilidad de la Dirección General competente en materia de Carreteras, Vías y Obras e independiente del control ambiental que, en su caso, ejerza la contrata adjudicataria de las obras".

➤ En la introducción del **artículo único** se señala que se modifica el **artículo 8.1** de la norma y sin embargo la rectificación incluye dos apartados 8.1 y 8.2. Este último es diferente del original artículo 8.2, lo que significa que: o bien hay tres apartados en el artículo 8 y el 8.2 de la norma original debe pasar a denominarse 8.3, indicándose además en el preámbulo con carácter general que la reforma afecta al artículo 8 y que el apartado 3 del artículo 8 pasa a denominarse artículo 8.3; o bien el punto 8.2 de la reforma se integra en el 8.1 como último párrafo sin identificación especial. Se requiere que se modifique optando por la opción que el regulador estime. Estimamos que en este caso lo ideal es reproducir la redacción completa del artículo 8.

➤ Se propone rectificar la estructura de la norma en cuanto se ha insertado el **anexo** entre el articulado y la disposición final rompiendo la estructura lógica de la norma, por lo que debería incluirse la disposición final a continuación del artículo único, y a continuación el anexo.

➤ La nueva previsión de un deslinde de las carreteras y sus zonas de protección que se incluye en el **artículo único**, en cuanto a la modificación del **artículo 14º**, nos parece muy acertada. Ahora bien, estimamos que debe realizarse de forma simultánea a la declaración de la carretera como tal, o como máximo en los seis meses siguientes. Esta previsión temporal debería incluirse en el artículo. De la misma forma, entre las disposiciones adicionales debería preverse una

específica en la que se precise que en el plazo de seis meses se procederá a este deslinde y amojonamiento de todas las carreteras incluidas en el ámbito de aplicación del Decreto.

Este plazo de seis meses que propone el CES como un plazo razonable, se plantea sin perjuicio de destacar la necesidad de establecer los mecanismos para que el administrado afectado (tanto si es un particular como en el caso de titularidad de otra administración afectada, v. gr. ayuntamientos), pueda impeler a que el deslinde se lleve a cabo de forma efectiva. El objetivo es evitar que se inmovilice el ejercicio de sus derechos o se le perjudique económicamente al perder oportunidades debidas a la paralización, en tanto se resuelva el acto administrativo del deslinde.

Como hemos expresado, si bien se valora muy positivamente esta ampliación, estimamos que falta precisar con exactitud los tramos de las carreteras citadas que se incluyen en el ámbito del Decreto, por cuanto lógicamente en ocasiones no será la totalidad de las mismas.

Y de la misma forma es necesario que, junto con su declaración, se incluya un plano a la escala oportuna para el correcto deslinde de las mismas y sus zonas de protección con el Espacio Natural Protegido que se atraviesa. Es cierto que, previendo la importancia de este deslinde (que en la práctica genera problemas), el decreto incluye este nuevo artículo 14 sobre deslinde y amojonamiento, pero estimamos que será preciso que dicha tarea se realice simultáneamente a su declaración o en un breve espacio de tiempo tras la misma, los seis meses que anteriormente hemos mencionado.

▼ Tal y como se ha indicado en la valoración general, se sugiere la introducción de una **disposición adicional** con el siguiente contenido:

"Disposición adicional única.- Modificación del Anexo B de la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado de Cantabria.

Se incluye un nuevo número en el apartado a⁷ del Grupo 7 del Anexo B.2 de la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado de Cantabria, con la siguiente redacción:

⁷ Grupo 7. Proyectos de infraestructuras.

a.- Carreteras:

1. Construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado.

"4. Cuando se trata de carreteras incluidas en el ámbito de aplicación del Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, las carreteras de nuevo trazado y variantes así como las actuaciones que modifiquen el trazado preexistente en una longitud continuada de más de 0,5 kilómetros."

▼ El decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación. Es por lo tanto, conveniente incluir una **disposición transitoria** que precise si será o no de aplicación a licitaciones de obra, proyectos o trabajos en trámite.

2. Actuaciones que modifiquen el trazado de autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales preexistentes en una longitud continuada de más de 2 kilómetros.

3. Ampliación de carreteras convencionales que impliquen su transformación en autopista, autovía o carretera de doble calzada en una longitud continuada de más de 5 kilómetros.

5.- Revisión formal del Texto.

5.1.- Errores y sugerencias de redacción.

Además de las concretas sugerencias de modificación anteriormente reflejadas y referidas al articulado del Proyecto, se han encontrado las siguientes erratas y errores de carácter formal, que se enuncian junto a la redacción alternativa propuesta. Se incluyen también algunas sugerencias de modificación por razón de estilo o para facilitar la lectura de la norma.

▼ Se sugiere dividir el **artículo único** en apartados en cada uno de los cuales se indicará el apartado y artículo que se modifica o crea. Se aconseja que el nuevo texto que se incluya en cada apartado se entrecomille. A título de ejemplo:

"Apartado uno: Se modifica el artículo 4 del Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, que queda redactado en los siguientes términos:

"Artículo 4º.- Evaluación ambiental.

1.- A fin de minimizar el impacto ambiental de las carreteras objeto de este Decreto, los estudios y proyectos de carreteras de nuevo trazado...".

▼ Se propone, como repetidamente manifiesta el CES en sus dictámenes, que las **referencias o remisiones a otras normas** del Ordenamiento Jurídico sean lo más concretas y completas posibles, y con referencia al precepto concreto, así como al título completo de la norma, al menos la primera vez que se menciona, en aras de la seguridad jurídica y el más sencillo manejo del Ordenamiento. Con el mismo objetivo y a fin de facilitar a la ciudadanía en general el acceso a la normativa de la forma más sencilla posible, se propone también la mención expresa al Boletín Oficial en el que dicha norma ha sido publicada. De esta forma se evitan además (al referenciar bien el BOE, bien el BOC), posibles confusiones sobre el ámbito nacional o autonómico de la norma, especialmente entre aquella mayoría no acostumbrada al manejo de la regulación. Por ello:

- En relación a la **exposición de motivos:**

En virtud del artículo 26 y la Disposición Final Única de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria (B.O.E. Nº 51, 28-02-1997), y en uso de las competencias establecidas en los artículos 148.1.5 de la Constitución y 24.6 de la Ley Orgánica 8/1.981, del Estatuto de Autonomía de Cantabria (B.O.E. 11-01-1982), a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Vivienda se aprobó el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria (B.O.C. Nº 123, 24-06-2004).

El citado Decreto tiene como finalidad asegurar que en la gestión de las carreteras de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, denominadas carreteras «singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos», y en las actuaciones de terceros en su zona de influencia, se salvaguarden las condiciones medioambientales y se favorezca el uso público ordenado de las mismas, todo ello de forma compatible con el mantenimiento de la funcionalidad y la seguridad vial de las carreteras. Como se recoge en su artículo 3º, el elemento definidor de que a una carretera o un tramo de la misma le sea de aplicación el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria (B.O.C. Nº 123, 24-06-2004) es precisamente la evidencia de que atraviere un Espacio Natural Protegido declarado al amparo de la legislación reguladora de la materia.

No obstante, cuando se publicó el Decreto Cantabria no disponía todavía de una legislación propia en materia de Espacios Naturales Protegidos, situación jurídica que se ha mantenido hasta la promulgación de la Ley de Cantabria 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria (B.O.C. Nº 105, 01-06-2006). El Título II de la citada norma se dedica expresamente a determinar la tipología y definición de las categorías jurídicas de los Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ampliando sus tipos, límites y extensión de forma significativa.

Por otro lado, entre los aspectos de la regulación de las carreteras «singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» se incluyen referencias a la evaluación ambiental. Sin embargo, la regulación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental autonómico también ha sido objeto de una profunda actualización a través de la reciente Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (B.O.C. Nº 243, 21-12-2006) que, entre otros aspectos, ha supuesto la eliminación del trámite simplificado de la Estimación de Impacto Ambiental y el cambio de los supuestos en los que cada proyecto debe ser sometido a este procedimiento.

Todos estos cambios normativos, generan la necesidad de adaptar el Decreto 61/2004, en el primer caso para actualizar la lista de tramos de carretera que son objeto de regulación por esta norma; y en el segundo caso para adaptar el régimen de evaluación ambiental exigido para los estudios, proyectos y obras al nuevo marco legal del procedimiento de evaluación de impacto ambiental para Cantabria, sin perjuicio del futuro desarrollo reglamentario previsto por la Disposición Final primera de la Ley 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado (B.O.C. Nº 243, 21-12-2006)."

➤ Se propone también, como se ha manifestado anteriormente por el CES en otros dictámenes, que en las **referencias realizadas a artículos dentro del mismo texto normativo** se haga mención expresa a que el artículo mencionado lo es del propio Decreto, facilitando el manejo de la norma y evitando posibles confusiones. Reflejamos a continuación los artículos en los que es necesario realizar dicha mención:

- En el **Artículo único**, en cuanto a la modificación del **artículo 4º**, apartado 4:
 - "d) *La determinación de los criterios ambientales, las buenas prácticas ambientales y las medidas de integración ambiental para corregir las afecciones ambientales, según lo previsto en el artículo 5º de esta norma.*
 - e) *Una propuesta para el control y seguimiento ambiental, según lo previsto en el artículo 7º bis del presente Decreto".*

➤ Se han detectado **errores en la utilización de la numeración** de secciones, artículos y apartados, que procedemos a describir:

- En el **Artículo único**, en cuanto a la modificación del **artículo 4º**, en el apartado 4, se incluye una enumeración de las cuestiones que debe considerar el documento de Análisis Ambiental, que contiene un error al haber enumerado dos de los apartados con la letra "d", por lo que procede su corrección en los siguientes términos:
 - "d) *La identificación y valoración de las posibles afecciones ambientales.*
 - ⇨ *e) La determinación de los criterios ambientales, las buenas prácticas ambientales y las medidas de integración ambiental para corregir las afecciones ambientales, según lo previsto en el artículo 5º de esta norma.*

e) f) *Una propuesta para el control y seguimiento ambiental, según lo previsto en el artículo 7º bis del presente Decreto”.*

Se refleja a continuación un **listado de erratas y errores** de carácter formal, que se enuncian junto a la redacción alternativa propuesta:

REDACCIÓN ACTUAL	EJEMPLO DE REDACCIÓN ALTERNATIVA	ART.
atravesar espacios naturales protegidos	atravesar Espacios Naturales Protegidos	Título
Decreto Cantabria	Decreto, Cantabria	Preámbulo § 3
DISPONGO	DISPONGO:	Preámbulo
Artículo Unico	Artículo Único	Artículo único
atravesar espacios naturales protegidos	atravesar Espacios Naturales Protegidos	Artículo único
y el anexo	y el Anexo	Artículo único
1.-	1.-	Artículo único. Artículo 7º
2.-	2.-	Artículo único. Artículo 8
<u>Parques Nacionales</u>	<u>Parques Nacionales:</u>	ANEXO I
de Europa	de Europa.	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
<u>Parques Naturales</u>	<u>Parques Naturales:</u>	ANEXO I
Joyel	Joyel.	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Oyambre	Oyambre.	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Liencres	Liencres.	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Saja-Besaya	Saja-Besaya.	ANEXO I
Peña Cabarga	Peña Cabarga.	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Asón	Asón.	ANEXO I

REDACCIÓN ACTUAL	EJEMPLO DE REDACCIÓN ALTERNATIVA	ART.
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
<u>Monumentos Naturales</u>	<u>Monumentos Naturales:</u>	ANEXO I
Cabezón	Cabezón.	ANEXO I
<u>Zonas de la Red Ecológica Natura 2000</u>	<u>Zonas de la Red Ecológica Natura 2000:</u>	ANEXO I
Ajo"	Ajo".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
"Liébana"	"Liébana".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Hermida"	Hermida".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Peña Sagra"	Peña Sagra".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Híjar"	Híjar".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Saja"	Saja".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
"Embalse del Ebro"	"Embalse del Ebro".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
"Hoces del Ebro"	"Hoces del Ebro".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
"Liébana"	"Liébana".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
oriental"	oriental".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Oyambre"	Oyambre".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Pas"	Pas".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Miera"	Miera".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Ajo"	Ajo".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Joyel"	Joyel".	ANEXO I

REDACCIÓN ACTUAL	EJEMPLO DE REDACCIÓN ALTERNATIVA	ART.
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Deva"	Deva".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Nansa"	Nansa".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Pas"	Pas".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Asón"	Asón".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Agüera"	Agüera".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Ebro"	Ebro".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Camesa"	Camesa".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Miera"	Miera".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Escudo"	Escudo".	ANEXO I
Rogería"	Rogería".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Rejo"	Rejo".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Saja"	Saja".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Campoo"	Campoo".	ANEXO I
DENOMINACION	DENOMINACIÓN	ANEXO I
Cabuérniga"	Cabuérniga".	ANEXO I
DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA	Disposición Final Única	Disp. Fin. Única

6.- Conclusión.

Por lo expuesto, se dictamina favorablemente el *Proyecto de Decreto por el que se modifica el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar espacios naturales protegidos de Cantabria*, sometido a consulta, una vez efectuadas las modificaciones pertinentes para adaptar el texto a las recomendaciones que se contienen, tanto en las valoraciones y comentarios generales como en las específicas realizadas al articulado, expresadas en el cuerpo del presente dictamen.

Santander a 17 de mayo de 2011.

El Presidente
Javier Gómez-Acebo Lasso

El Secretario General
Daniel Ruiz Schäfer



Texto del Proyecto de

**DECRETO POR EL QUE SE MODIFICA EL DECRETO
61/2004, DE 17 DE JUNIO, SOBRE CARRETERAS DE
ESPECIAL PROTECCIÓN POR ATRAVESAR ESPACIOS
NATURALES PROTEGIDOS DE CANTABRIA**



CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

PREÁMBULO

En virtud del artículo 26 y la Disposición Final Única de la Ley de Cantabria 5/1996, de 17 de diciembre, de Carreteras de Cantabria, y en uso de las competencias establecidas en los artículos 148.1.5 de la Constitución y 24.6 del Estatuto de Autonomía de Cantabria, a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Vivienda se aprobó el *Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria*.

El citado Decreto tiene como finalidad asegurar que en la gestión de las carreteras de la Red Regional Viaria de la Comunidad Autónoma de Cantabria, denominadas carreteras «singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos», y en las actuaciones de terceros en su zona de influencia, se salvaguarden las condiciones medioambientales y se favorezca el uso público ordenado de las mismas, todo ello de forma compatible con el mantenimiento de la funcionalidad y la seguridad vial de las carreteras. Como se recoge en su artículo 3º, el elemento definidor de que a una carretera o un tramo de la misma le sea de aplicación el Decreto 61/2004 es precisamente la evidencia de que atraviese un Espacio Natural Protegido declarado al amparo de la legislación reguladora de la materia.

No obstante, cuando se publicó el Decreto Cantabria no disponía todavía de una legislación propia en materia de Espacios Naturales Protegidos, situación jurídica que se ha mantenido hasta la promulgación de la *Ley de Cantabria 4/2006, de 19 de mayo, de Conservación de la Naturaleza de Cantabria*. El Título II de la citada norma se dedica expresamente a determinar la tipología y definición de las categorías jurídicas de los Espacios Naturales Protegidos de Cantabria, ampliando sus tipos, límites y extensión de forma significativa.

Por otro lado, entre los aspectos de la regulación de las carreteras «singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» se incluyen referencias a la evaluación ambiental. Sin embargo, la regulación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental autonómico también ha sido objeto de una profunda actualización a través de la reciente *Ley de Cantabria 17/2006, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado* que, entre otros aspectos, ha supuesto la eliminación del trámite simplificado de la Estimación de Impacto Ambiental y el cambio de los supuestos en los que cada proyecto debe ser sometido a este procedimiento.

Todos estos cambios normativos, generan la necesidad de adaptar el Decreto 61/2004, en el primer caso para actualizar la lista de tramos de carretera que son objeto de regulación por esta norma; y en el segundo caso para adaptar el régimen de evaluación ambiental exigido para los estudios, proyectos y obras al nuevo marco legal del procedimiento de evaluación de impacto ambiental para Cantabria, sin perjuicio del futuro desarrollo reglamentario previsto por la Disposición Final primera de la Ley 17/2006.

En su virtud, a propuesta del Consejero de Obras Públicas, Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su reunión del día de de 2011,

DISPONGO

Artículo Unico.- Modificaciones a introducir en el Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar espacios naturales protegidos de Cantabria.

Se modifican los artículos 4, 5.2, 7.1, 8.1 y el anexo, y se adiciona el artículo 7 bis y el 14 en el *Decreto 61/2004, de 17 de junio, sobre carreteras de especial protección por atravesar Espacios Naturales Protegidos de Cantabria*, que quedan redactados en los siguientes términos:

Artículo 4º.- Evaluación ambiental.

1.- A fin de minimizar el impacto ambiental de las carreteras objeto de este Decreto, los estudios y proyectos de carreteras de nuevo trazado y variantes así como las actuaciones que modifiquen el trazado preexistente en una longitud continuada de más de 0,5 kilómetros requerirán Declaración de Impacto Ambiental.

2.- Con carácter previo a su aprobación técnica por la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras, si es una carretera autonómica, o antes de su aprobación por el Ayuntamiento respectivo si es municipal, todos los proyectos de acondicionamiento de trazado, mejora de trazado, acondicionamiento de plataforma, mejora de plataforma, travesía, puentes o pasarelas se someterán a consulta ante las Administraciones competentes en materia de evaluación de impacto ambiental y de gestión de Espacios Naturales Protegidos para que se determine la necesidad de someterlo a Declaración de Impacto Ambiental o de incluir los condicionantes que se estimen precisos. Las citadas consultas se ampliarán, según los casos, a la Demarcación de Costas, la Confederación Hidrográfica del Cantábrico y a la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte.

3.- Todos los estudios y proyectos que no requieran Declaración de Impacto Ambiental, deben incluir un Documento de Análisis Ambiental,

salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.

4.- El Documento de Análisis Ambiental deberá considerar los siguientes apartados:

a) La identificación de los aspectos singulares o relevantes asociados a las formaciones vegetales, fauna silvestre, unidades ambientales, corredores biológicos, procesos ecológicos, puntos de interés geológico y zonas de interés arqueológico o subterráneo.

b) La caracterización de los elementos de interés cultural y posibles elementos anejos, y su relación con el medio (accesos, cuencas de visibilidad, niveles sonoros, riesgos de accidentes, y otros elementos análogos).

c) El análisis de los paisajes de interés, su calidad, fragilidad, visibilidad, sus contenidos materiales de valor objetivo (natural o cultural) y la identificación de miradores o itinerarios visuales.

d) La identificación y valoración de las posibles afecciones ambientales.

d) La determinación de los criterios ambientales, las buenas prácticas ambientales y las medidas de integración ambiental para corregir las afecciones ambientales, según lo previsto en el artículo 5º.

e) Una propuesta para el control y seguimiento ambiental, según lo previsto en el artículo 7º bis.

5.- Todos los proyectos que requieran evaluación de impacto ambiental, así como aquellos otros en los que el Documento de Análisis Ambiental identifique impactos especialmente relevantes deberán elaborar un Proyecto de Restauración Ambiental independiente del proyecto de actuación.

Artículo 5º.- Criterios ambientales y Medidas de Integración.

2.- Los criterios ambientales están orientados a evitar o minimizar las posibles afecciones a los valores del entorno de las carreteras puestos de manifiesto en el Documento de Análisis Ambiental o, en su caso, en el Estudio de Impacto Ambiental. A la hora de diseñar las actuaciones, entre otros criterios ambientales se adoptarán los siguientes:

a) Para la protección de la atmósfera: minimizar los niveles de las emisiones contaminantes.

b) Para la protección del agua y los sistemas acuáticos: minimizar el posible efecto derivado del lavado de contaminantes de la calzada y la afección a cauces, masas de agua, manantiales, sumideros o humedales.

c) Para la protección del suelo: minimizar la pérdida de los suelos especialmente productivos.

d) Para la protección de la vegetación: minimizar la afección a las formaciones vegetales de reconocido valor o protegidas, y a los árboles pertenecientes al Inventario de Árboles Singulares de Cantabria.

e) Para la protección de la fauna: minimizar la afección a los pasos de fauna y a las zonas utilizadas de forma regular y preferente por especies relevantes, así como las principales cañadas y vías ganaderas.

- f) Para la protección del paisaje: minimizar la cuenca visual de las actuaciones y la magnitud de los elementos potencialmente impactantes, como los taludes de grandes dimensiones.
- g) Para la protección de los procesos ecológicos: minimizar la pérdida de permeabilidad territorial y la afección al ciclo hidrológico.
- h) Para la protección del sosiego público: minimizar los niveles sonoros.

Artículo 7º.- Diario Ambiental.

1.- La ejecución de actuaciones en «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» que estén sujetas a procedimiento de Declaración de Impacto Ambiental deberán contar con un Diario Ambiental.

Artículo 7º bis.- Control y seguimiento ambiental.

1.- Todas las obras y proyectos desarrollados en las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» incorporarán un sistema de seguimiento que asegure el adecuado cumplimiento de las prescripciones contenidas en el presente Decreto. Este sistema será responsabilidad de la Dirección General de Carreteras, Vías y Obras e independiente del control ambiental que, en su caso, ejerza la contrata adjudicataria de las obras.

2.- Cuando se trate de proyectos o actuaciones sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, el sistema de control ambiental se basará en el correspondiente Programa de Vigilancia Ambiental exigido por la normativa sectorial de aplicación.

3.- En el resto de casos, el sistema de control ambiental se basará en la definición de un Plan de Seguimiento Ambiental, salvo cuando se trate de labores regulares de conservación necesarias para garantizar la seguridad vial.

4.- El Plan de Seguimiento Ambiental tendrá por objeto registrar el estado ambiental del entorno de la obra y la correcta aplicación de las buenas prácticas, criterios y medidas de integración, proponiendo en su caso nuevas medidas ambientales. Con este fin, el Plan determinará los indicadores de control, los umbrales de referencia para su aplicación y los protocolos y criterios operacionales para su verificación.

Artículo 8º.- Ejecución por terceros.

1.- Cuando las actuaciones de construcción o explotación de las «carreteras singulares de especial protección ecológica y paisajística por atravesar Espacios Naturales Protegidos» sean realizadas por un tercero, en el pliego de cláusulas administrativas del proyecto deberá figurar, de forma expresa, la obligatoriedad para el adjudicatario del cumplimiento de las Instrucciones Técnicas sobre Buenas Prácticas Ambientales publicadas en el BOC; y, en el caso de que las actuaciones

estén sometidas a Declaración de Impacto Ambiental, de la llevanza del Diario Ambiental y de la ejecución de las Medidas de Integración Ambiental incluidas en la licitación que, en su caso, sean de aplicación.
2.- La contrata adjudicataria acreditará ante la Dirección de Obra la realización de una jornada de formación ambiental entre todo el personal adscrito a la obra en el que se expongan los principales condicionantes ambientales de aplicación.

Artículo 14º.- Deslinde y amojonamiento.

Con el fin de facilitar adecuada conservación ambiental del entorno en la ejecución de las labores de gestión y explotación de las carreteras, se realizará, coordinadamente con la Administración gestora, el amojonamiento de los límites de los Espacios Naturales Protegidos en su intersección con las carreteras autonómicas y, en su caso, el deslinde de la zona de dominio público de la carretera en los tramos que discurren dentro de estos espacios.

ANEXO

Parques Nacionales

- Parque Nacional de los Picos de Europa

CARRETERA	DENOMINACION
CA-185	POTES-FUENTE DE
CA-893	ACCESO A COLLADO DE LLESBA

Parques Naturales

- Parque Natural de las Marismas de Santoña, Victoria y Joyel

CARRETERA	DENOMINACION
CA-141	EL ASTILLERO-SANTOÑA
CA-147	BERANGA-NOJA
CA-148	GAMA-ARGOÑOS
CA-241	CICERO-SANTOÑA
CA-257	LIMPIAS- LAS VIÑAS
CA-258	AMPUERO-CARASA
CA-268	ADAL TRETO-BÁDAMES
CA-449	CASTILLO-QUEJO
CA-450	NOJA-SOANO
CA-461	EL ALVAREO-ESCALANTE
CA-670	ACCESO A LA BODEGA
CA-907	TRAVESÍA DE BERRÍA
CA-908	TRAVESÍA DE EL DUESO
CA-922	ANTIGUO CRUCE DE SAN PANTALEÓN

- Parque Natural de Oyambre

CARRETERA	DENOMINACION
CA-131	BARREDA-LA REVILLA
CA-236	PUENTE LA MAZA-PLAYA OYAMBRE
CA-363	LA CHAROLA-EL TEJO
CA-364	PUENTE DE LA MAZA-PLAYA DE MERÓN
CA-843	SAN VICENTE DE LA BARQUERA-ABANILLAS
CA-844	ACCESO A SERDIO
CA-847	HORTIGAL-LABARCES

- Parque Natural de las Dunas de Liencres

CARRETERA	DENOMINACION
CA-305	ACCESO A LA PLAYA DE VALDEARENAS

- Parque Natural de Saja-Besaya

CARRETERA	DENOMINACION
CA-280	VALLE DE CABUÉRNIGA-SALCEDILLO
CA-817	ACCESO A BÁRCENA MAYOR

- Parque Natural del Macizo de Peña Cabarga

CARRETERA	DENOMINACION
CA-405	OBREGÓN-PÁMANES
CA-412	SUBIDA A PEÑACABARGA

- Parque Natural de los Collados del Asón

CARRETERA	DENOMINACION
CA-256	RAMALES-LA GÁNDARA
CA-265	ARREDONDO-LA GÁNDARA
CA-665	LA GÁNDARA-PUERTO DE LA SÍA

Monumentos Naturales

- Monumento Natural de las Sequoias del Monte Cabezón

SIN CARRETERAS

Zonas de la Red Ecológica Europea Natura 2000

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000143:
«Marismas de Santoña, Victoria y Joyel y Ría de Ajo»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-141	EL ASTILLERO-SANTOÑA
CA-147	BERANGA-NOJA
CA-148	GAMA-ARGOÑOS
CA-241	CICERO-SANTOÑA
CA-257	LIMPIAS-LAS VIÑAS
CA-258	AMPUERO-CARASA
CA-268	ADAL TRETO-BÁDAMES

CA-449	CASTILLO-QUEJO
CA-450	NOJA-SOANO
CA-461	EL ALVAREO-ESCALANTE
CA-670	ACCESO A LA BODEGA
CA-907	TRAVESÍA DE BERRIA
CA-908	TRAVESÍA DE EL DUESO
CA-922	ANTIGUO CRUCE DE SAN PANTALEÓN

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000198: «Liébana»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-185	POTES-FUENTE DE
CA-875	ACCESO A LOMEÑA
CA-889	ACCESO A PIDO
CA-893	ACCESO A COLLADO DE LLESBA
CA-894	ACCESO A DOBRES Y CUCAYO
CA-895	ACCESO A VALCAYO
CA-896	ACCESO A BARRIO

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000248: «Desfiladero de la Hermida»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-282	PUENTENANSA-LA HERMIDA
CA-880	ACCESO A LEBEÑA

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000249: «Sierra de Peña Sagra»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-281	PUENTENANSA-PIEDRASLUENGAS

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000250: «Sierra de Híjar»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-280	VALLE DE CABUÉRNIGA-SALCEDILLO

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000251: «Sierra del Cordel y Cabeceras del Nansa y Saja»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-280	VALLE DE CABUÉRNIGA-SALCEDILLO
CA-862	LA LAGUNA-UZNAYO
CA-863	ACCESO A TRESABUELA
CA-916	ACCESO MIRADOR FUENTE DEL CHIVO

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000252: «Embalse del Ebro»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-171	REINOSA - CORCONTE
CA-720	ACCESO A ALDUESO
CA-721	ACCESO A VILLAPADERNE
CA-723	ACCESO A BUSTAMANTE
CA-724	ACCESO A SERVILLEJAS
CA-725	ACCESO A SERVILLAS
CA-726	ACCESO A LANCHARES
CA-727	ACCESO A LA RIVA
CA-730	MATAMOROSA-ARIJA
CA-731	REQUEJO-BOLMIR
CA-732	ACCESO A RETORTILLO
CA-734	ACCESO A LA AGUILERA
CA-735	ARROYO-BUSTIDOÑO

- Zona de Especial Protección para las Aves ES0000253: «Hoces del Ebro»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-275	RUERRERO-ORBANEJA DEL CASTILLO
CA-764	ACCESO A ESPINOSA DE BRICIA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300001: «Liébana»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-184	POTES-PIEDRASLUENGAS
CA-185	POTES-FUENTE DE
CA-281	PUENTENANSA-PIEDRASLUENGAS
CA-282	PUENTENANSA-LA HERMIDA
CA-870	ACCESO A ANIEZO

CA-871	ACCESO A LAMEDO
CA-873	ACCESO A LERONES
CA-874	ACCESO A BARREDA
CA-875	ACCESO A LOMEÑA
CA-880	ACCESO A LEBEÑA
CA-889	ACCESO A PIDO
CA-893	ACCESO A COLLADO DE LLESBA
CA-894	ACCESO A DOBRES Y CUCAYO
CA-895	ACCESO A VALCAYO
CA-896	ACCESO A BARRIO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300002: «Montaña oriental»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-260	LIÉRGANES-SAN ROQUE DE RIO MIERA
CA-261	LA CAVADA-RAMALES DE LA VICTORIA
CA-264	SELAYA-SAN ROQUE DE RÍO MIERA
CA-265	ARREDONDO-LA GÁNDARA
CA-266	ALTO DE JESUS DEL MONTE-RIBA
CA-630	VEGA DE PAS-PANDILLO
CA-643	SAN ROQUE DEL RIO MIERA-PTO. DE LUNADA
CA-655	ARREDONDO-BUSTABLADO
CA-656	ARREDONDO-SOCUEVA
CA-657	ACCESO A OGARRIO
CA-665	LA GÁNDARA-PUERTO DE LA SÍA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300003: «Rías Occidentales y Duna de Oyambre»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-131	BARREDA-LA REVILLA
CA-181	PESUES-PUENTENANSA
CA-236	PUENTE LA MAZA-PLAYA OYAMBRE
CA-380	ACCESO A PECHÓN
CA-843	SAN VICENTE DE LA BARQUERA-ABANILLAS

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300004: «Dunas de Liencres y Estuario del Pas»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-305	ACCESO A LA PLAYA DE VALDEARENAS
CA-323	MOGRO-ABRA DEL PAS

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300005: «Dunas del Puntal y Estuario del Miera»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-141	EL ASTILLERO-SANTOÑA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300006: «Costa Central y Ría de Ajo»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-141	EL ASTILLERO-SANTOÑA
CA-441	ACCESO A PLAYA DE SAN MIGUEL
CA-446	AJO-FARO DE CABO DE AJO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300007: «Marismas de Santoña, Victoria y Joyel »

CARRETERA	DENOMINACION
CA-141	EL ASTILLERO-SANTOÑA
CA-148	GAMA-ARGOÑOS
CA-241	CICERO-SANTOÑA
CA-257	LIMPIAS-LAS VIÑAS
CA-268	ADAL TRETO-BÁDAMES
CA-449	CASTILLO-QUEJO
CA-907	TRAVESÍA DE BERRIA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300008: «Río Deva»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-184	POTES-PIEDRASLUENGAS
CA-185	POTES-FUENTE DE
CA-282	PUENTENANSA-LA HERMIDA
CA-380	ACCESO A PECHÓN
CA-872	ACCESO A PIASCA
CA-880	ACCESO A LEBEÑA
CA-881	TAMA-SAN PEDRO DE BEDOYA
CA-882	ACCESO A COBEÑA
CA-883	TAMA-VIÑÓN
CA-884	ACCESO A COLIO
CA-886	ACCESO A ARGÜÉBANES
CA-887	ACCESO A MOGROVEJO

CA-888	ACCESO A PEMBES
CA-889	ACCESO A PIDO
CA-894	ACCESO A DOBRES Y CUCAYO
CA-895	ACCESO A VALCAYO
CA-896	ACCESO A BARRIO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300009: «Río Nansa»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-181	PESUES-PUENTENANSA
CA-281	PUENTENANSA-PIEDRASLUENGAS
CA-282	PUENTENANSA-LA HERMIDA
CA-855	PUENTE EL ARRUDO-MERODIO
CA-856	PUENTE EL ARRUDO-SOBRELAPEÑA
CA-860	ACCESO A SAN SEBASTIAN DE GARABANDAL
CA-861	ACCESO A TUDANCA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300010: «Río Pas»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-142	EL ASTILLERO-SELAYA
CA-234	RENEDO-ZURITA
CA-262	SELAYA-VEGA DE PAS
CA-263	EMTRAMBASMESTAS-VEGA DE PAS
CA-264	SELAYA-SAN ROQUE DE RÍO MIERA
CA-270	EL SOTO-SANTIBAÑEZ
CA-320	TRAVESÍA DE ORUÑA
CA-321	ORUÑA-VIOÑO
CA-600	PUENTE VIESGO-SOTO IRUZ
CA-602	IRUZ-ALCEDA
CA-604	ACCESO A GAMONAL
CA-610	SANTA MARÍA DE CAYÓN-POMALUENGO
CA-611	ARGOMILLA-LA PENILLA
CA-620	VEGA DE VILLAFUFRE-ESLES
CA-624	ACCESO A PISUEÑA
CA-625	SANTIBAÑEZ-SELAYA
CA-630	VEGA DE PAS-PANDILLO
CA-631	VEGA DE PAS PUERTO DE LAS ESTACAS DE TRUEBA
CA-632	EL BURLANÓN-SAN PEDRO DE ROMERAL
CA-634	ACCESO A RESCONORIO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300011: «Río Asón»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-150	GIBAJA-CARRANZA
CA-256	RAMALES-LA GÁNDARA
CA-258	AMPUERO-CARASA
CA-261	LA CAVADA-RAMALES DE LA VICTORIA
CA-265	ARREDONDO-LA GÁNDARA
CA-266	ALTO DE JESUS DEL MONTE-RIBA
CA-655	ARREDONDO-BUSTABLADO
CA-656	ARREDONDO-SOCUEVA
CA-657	ACCESO A OGARRIO
CA-662	REGULES-LOS TORNOS
CA-663	ACCESO A VILLAR DE SOBA
CA-669	ACCESO A ROZAS
CA-685	GIBAJA-MARRÓN

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300012: «Río Agüera»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-151	EL PONTARRÓN DE GURIEZO-AGÜERA
CA-510	AMPUERO-GURIEZO
CA-511	ADINO-PUENTE DE GURIEZO
CA-512	ACCESO A ANGOSTINA
CA-513	ACCESO A LLAGUNO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300013: «Río y Embalse del Ebro»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-171	EL PONTARRÓN DE GURIEZO-AGÜERA
CA-183	AMPUERO-GURIEZO
CA-272	ADINO-PUENTE DE GURIEZO
CA-273	ACCESO A ANGOSTINA
CA-274	ACCESO A LLAGUNO
CA-275	RUERRERO-ORBANEJA DEL CASTILLO
CA-280	VALLE DE CABUÉRNIGA-SALCEDILLO
CA-723	ACCESO A BUSTAMANTE
CA-730	MATAMOROSA-ARIJA
CA-735	ARROYO-BUSTIDOÑO
CA-740	ACCESO A SAN ANDRÉS
CA-741	LOS CARABEOS-MONTESCLAROS
CA-742	ACCESO A ALDEA DE EBRO

CA-745	ACCESO A NAVAMUEL
CA-746	ACCESO A BUSTILLO DEL MONTE
CA-747	ACCESO A LOMA SOMERA
CA-751	ACCESO A VILLAMOÑICO
CA-753	ACCESO A MONTECILLO
CA-755	ACCESO A QUINTANILLA DE AN
CA-756	ACCESO A SOBREPENA
CA-757	ACCESO A ROCAMUNDO-LA LORA
CA-758	ACCESO A VILLOTA DE ELINES
CA-825	NESTARES-BARRIO
CA-826	ACCESO A NAVEDA
CA-827	ACCESO A MAZANDREDO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300014: «Río Camesa»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-284	MATAMOROSA-MATAPORQUERA
CA-833	OLEA-BARRUELO DE SANTULLÁN
CA-834	LA CUADRA-LA QUINTANA
CA-835	ACCESO A CASTRILLO DEL HAYA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300015: «Río Miera»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-146	VILLAVERDE DE PONTONES-GALIZANO
CA-161	SOLARES-LA CAVADA
CA-162	LA CAVADA-LIÉRGANES
CA-260	LIÉRGANES-SAN ROQUE DE RÍO MIERA
CA-421	RUBAYO-PTE. AGÜERO
CA-422	OREJO-VILLAVERDE DE PONTONES
CA-423	FUENTE DEL FRANCÉS-VILLAVERDE DE PONTONES
CA-430	ANERO-PONTONES
CA-455	MERUELO-VILLAVERDE DE PONTONES
CA-458	JESÚS DEL MONTE-OMOÑO
CA-640	CAMINO DE HERMOSA
CA-641	ACCESO A LA CÁRCOBA
CA-642	ACCESO A MERILLA
CA-643	SAN ROQUE DEL RIO MIERA-PTO. DE LUNADA
CA-651	ALTO MARÍN-LA CAVADA
CA-652	HOZNAYO-RIAÑO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300016: «Sierra del Escudo»

SIN CARRETERAS

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300017: «Cueva La Rogería»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-131	BARREDA-LA REVILLA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300019: «Cueva El Rejo»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-181	PESUÉS-PUENTENANSA
CA-843	SAN VICENTE DE LA BARQUERA-ABANILLAS

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300020: «Río Saja»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-180	PESUÉS-PUENTENANSA
CA-280	SAN VICENTE DE LA BARQUERA-ABANILLAS
CA-816	ACCESO A VIANA
CA-817	ACCESO A BÁRCENA MAYOR
CA-818	ACCESO A COLSA

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300021: «Valles altos del Nansa y Saja y Alto Campoo»

CARRETERA	DENOMINACION
CA-183	PESUÉS-PUENTENANSA
CA-280	SAN VICENTE DE LA BARQUERA-ABANILLAS
CA-281	ACCESO A VIANA
CA-817	ACCESO A BÁRCENA MAYOR
CA-818	ACCESO A COLSA
CA-819	ACCESO A EL TOJO
CA-861	ACCESO A TUDANCA
CA-862	LA LAGUNA-UZNAYO
CA-863	ACCESO A TRESABUELA
CA-864	ACCESO A BELMONTE
CA-916	ACCESO MIRADOR FUENTE DEL CHIVO

- Lugar de Importancia Comunitaria ES1300022: «Sierra del Escudo de Cabuérniga»
SIN CARRETERAS

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA.

El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su íntegra publicación en el Boletín Oficial de Cantabria.

En Santander, a de de 2011.

EL PRESIDENTE DEL CONSEJO
DE GOBIERNO

Fdo.: MIGUEL ANGEL REVILLA ROIZ

EL CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS,
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,
VIVIENDA Y URBANISMO

Fdo.: JOSE MARÍA MAZÓN RAMOS