

4056

RESOLUCIÓN de 26 de enero de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la ronda norte de Zamora en la CN-122 (Zamora), de la Dirección General de Carreteras.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en los Reales Decretos 839/1996, de 10 de mayo, y en 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha de 30 de septiembre de 1991, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la Memoria-resumen de la ronda norte de Zamora, consistente en la orden de estudio informativo, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida Memoria-resumen, la Dirección General de Política Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 20 de enero de 1992 la Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

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

La Dirección General de Carreteras sometió el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado», con fecha 10 de febrero de 1997 y en el «Boletín Oficial de la Provincia de Zamora», con fecha 19 de febrero de 1997, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 6 de agosto de 1997 la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el estudio informativo, estudio de impacto ambiental y resultado de la información pública.

El anexo II incluye los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 de su Reglamento de ejecución, aprobados por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, a los solos efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la ronda norte de Zamora en la CN-122 (Zamora).

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, se considera que puede ser ambientalmente viable el desarrollo de la alternativa propuesta por el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental. El proyecto de construcción que desarrolle la solución elegida, así como su ejecución y explotación, deberá observar las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y deberá cumplir las siguientes condiciones:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa propuesta, tal como viene definido en el estudio informativo sometido a la información pública, deberá adaptarse en el trazado definitivo del proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de acuerdo con los siguientes criterios:

Entre los puntos kilométricos 2,200 y 3,300, aproximadamente, se modificará la rasante propuesta en el estudio informativo con objeto de disminuir la altura del desmante en esa zona. Dicha modificación deberá

tener como objetivo conseguir un desmante que no supere los 10 metros.

Entre los puntos kilométricos 1,000 y 1,500, aproximadamente, se ajustará la traza con objeto de alejar el trazado propuesto por el estudio informativo del núcleo urbano de Valcabado. Dicha modificación deberá tener como objetivo conseguir una distancia entre la vía y el límite de suelo urbano no inferior a los 200 metros.

2. Protección y conservación de los suelos

Antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la zona de ocupación estricta del trazado, con el objeto de minimizar la ocupación de suelo. La zona acotada se limitará, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Se recuperará la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior reutilización en los procesos de restauración. Los suelos fértiles así obtenidos se acopiarán a lo largo de la traza en montones, cuya altura deberá definirse en el pliego de condiciones técnicas particulares del proyecto de construcción, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para su posterior reutilización. En el proyecto de construcción se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

3. Protección del sistema hidrológico

El viaducto sobre el arroyo de Valderrey se diseñará colocando las pilas, al menos, a 5 metros a cada lado del cauce.

Las aguas residuales procedentes de las zonas de instalaciones se derivarán y someterán a un sistema de desbaste y decantación de sólidos.

Se realizará un seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación para evitar el impacto derivado de posibles vertidos contaminantes sobre arroyos y barrancos. El agua que salga de las mismas podrá ser vertida a los cursos de agua y barrancos, si no sobrepasa el valor establecido por la legislación vigente relativa a los vertidos.

En ningún caso, los vertidos de aceites, combustibles, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de las zonas de instalaciones durante la fase de construcción se verterán directamente al terreno o a los cursos de agua. Los productos residuales se gestionarán de acuerdo con la normativa aplicable.

4. Permeabilidad territorial y protección de la fauna

El proyecto de construcción incorporará la adecuación de las obras de drenaje como pasos para anfibios, reptiles y micromamíferos. El proyecto incluirá un estudio específico que determine la ubicación, dimensiones y características de los referidos pasos.

5. Protección del patrimonio cultural

En coordinación con la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León se realizará una prospección arqueológica de la franja de ocupación de la vía y de las superficies destinadas a acoger préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra. En su caso, la Memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción.

Además, el proyecto de construcción incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra y elaborado en consulta con la citada Consejería, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

6. Contaminación acústica

El Programa de Vigilancia Ambiental incorporará la campaña de mediciones propuesta por el estudio de impacto ambiental en los puntos kilométricos 1,000 a 1,500 (núcleo de Valcabado), 2,300 (edificios aislados) y 3,300 (edificios aislados).

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía serán los 55 dB (A) leq entre las 23,00 y las 7,00 horas y los 65 dB (A) leq entre las 7,00 y las 23,00 horas, medidos a 2 metros de las fachadas, y, para cualquier altura, de las viviendas próximas a la vía.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental se inferirá, en su caso, la necesidad de implantar medidas mitigadoras.

7. Localización de canteras, préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará una cartografía de las zonas de exclusión de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a una escala de detalle no menor de 1:10.000, considerándose como zonas de exclusión prioritaria la vega del arroyo de Valderrey, los yacimientos arqueológicos identificados por el estudio de impacto ambiental, las zonas de suelos de máxima calidad agrícola (clase I), las zonas de afección a ejes hídricos superficiales y zonas que puedan afectar a la tasa de recarga del acuífero terciario detrítico del Duero (sistema acuífero número 8) y de los acuíferos aluviales.

El emplazamiento final de los préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares de obra se decidirá de acuerdo con las conclusiones de un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de las diferentes alternativas de emplazamiento. Dicho estudio considerará la ubicación de vertederos en explotaciones extractivas abandonadas.

Las canteras utilizables para la ejecución del proyecto deberán estar legalizadas y con planes de restauración aprobados.

8. Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra

El proyecto de construcción incluirá un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, en base a lo propuesto en el estudio de impacto ambiental, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El citado proyecto considerará como zonas sensibles objeto de tratamiento especial las siguientes áreas: Préstamos, vertederos, parque de maquinaria, plantas de asfaltado y hormigonado, viario de acceso a la obra, desmontes y terraplenes y riberas del arroyo de Valderrey.

Además, se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 80.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V, con objeto de evitar atrincheramientos y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos producidos por la mayor ocupación de suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas de éstos.

Se minimizará la afección producida por los caminos de acceso a la obra, aprovechando como accesos, en la mayor medida posible, la superficie a ocupar por la traza. Una vez terminadas las obras, los caminos de acceso se reintegrarán al terreno natural y se revegetarán, salvo los que tengan una utilidad permanente, que, a estos efectos, tendrán que venir convenientemente especificados en el proyecto.

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

9. Seguimiento y vigilancia

Se redactará un Programa de Vigilancia Ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración.

El Programa de Vigilancia Ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se detallará el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de su emisión.

Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental a través de la Dirección General de Carreteras, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Castilla y León occidental, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de su costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones de director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, la ejecución del

Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el cumplimiento de la presente declaración. Igualmente, el Plan de Aseguramiento de la Calidad del Proyecto dispondrá, en las fases de oferta, inicio, desarrollo de las obras y final, dentro de su estructura y organización, de un equipo responsable del aseguramiento de la calidad ambiental del proyecto.

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

- a) Comunicación del acta de comprobación del replanteo.
- b) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre medidas relativas a la protección y conservación de suelos a que se refiere la condición 2.

Informe sobre medidas de protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Informe sobre las actuaciones relativas a adecuación de drenajes como pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las actuaciones de protección del patrimonio cultural realmente ejecutadas a que se refiere la condición 5.

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares a que se refiere la condición 7.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas, relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

- c) Anualmente, y durante tres años, a partir de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre el estado y efectividad de los drenajes adecuados como pasos de fauna, a que se refiere la condición 4.

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 6.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas en recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 8.

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

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

10. Documentación adicional

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la contratación de las obras, un escrito certificando la incorporación en la documentación de contratación de los documentos y prescripciones que esta declaración de impacto ambiental establece y un informe sobre su contenido y conclusiones.

Los documentos referidos son los siguientes:

Adecuaciones de trazado a que se refiere la condición 1.

Medidas relativas a la protección y conservación de los suelos a que se refiere la condición 2.

Medidas relativas a la protección del sistema hidrológico a que se refiere la condición 3.

Estudio y proyecto de adecuación de pasos de fauna a que se refiere la condición 4.

Memoria final de la prospección arqueológica y programa de actuación para el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado a que se refiere la condición 5.

Cartografía de zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y estudio específico sobre emplazamientos, a que se refiere la condición 7.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra a que se refiere la condición 8.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra a que se refiere la condición 9.

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán con Memoria, planos, pliego de prescripciones y

presupuesto en el proyecto. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del programa de vigilancia ambiental.

Lo que se hace público para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 22 del Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental.

Madrid, 26 de enero de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León	—
Presidencia de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León	—
Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León	X
Confederación Hidrográfica del Duero	X
Sociedad de Estudios Biológicos y Geológicos de Castilla y León	—
Servicio de Evaluación de Impacto Ambiental de la Junta de Castilla y León	—
Gobierno Civil de Zamora	X
Diputación Provincial de Zamora	—
Ayuntamiento de Zamora	—
Laboratorio Regional de Medio Ambiente Industrial	X
Centro de Experiencias Forestales de Valonsadero	—
Centro de Investigación de la Baja Atmósfera. Universidad de Valladolid	—
Centro de Estudio del Medio Ambiente Castellano-Leonés (CEMAC)	—
Facultad de Ciencias de la Universidad de Salamanca	—
Asociación para la Defensa y Estudio de la Naturaleza (ASDEN), en Soria	—
Federación Ecologista de Castilla y León, en Valladolid	—
CODA	—
Sociedad Española de Ornitología (SEO)	X
FAX	—
AEDENAT	—
ADENA	—
Grupo ecologista CICONIA en Benavente	—

El ICONA informa que no cabe formular en principio, e independientemente de los resultados que se deriven del oportuno estudio de impacto ambiental, observaciones relevantes al actual planteamiento.

La Confederación Hidrográfica del Duero informa que el estudio de impacto ambiental deberá prestar especial atención al vertido de materiales en márgenes públicas o vaguadas, a la ocupación de terrenos de dominio público y a la alteración de la calidad de las aguas por arrastres. Indica que las obras de fábrica que intercepten cauces públicos deberán diseñarse según un estudio hidrológico que garantice las características hidráulicas del cauce y la calidad de las aguas. Solicita medidas de control para la fase de funcionamiento en caso de detectarse impactos para dicha fase.

La Consejería de Cultura y Turismo informa que se deben considerar los impactos sobre los bienes relacionados con el patrimonio histórico español.

El Laboratorio Regional de Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio comunica que ese laboratorio sólo entiende de proyectos industriales.

El Gobierno Civil de Zamora no aporta información ambiental.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) informa que el proyecto no afecta a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves. No obstante advierte que en las proximidades existen dos Áreas Importantes para las Aves, que son la número 44, Gallegos del Pan, y la número 45, Peleas de Abajo, que mantienen poblaciones de avutarda, por lo que cabe la posibilidad de que dicha especie esté presente en el ámbito de estudio. Propone que, en ese caso, la fase de construcción no coincida con el período reproductor de dicha especie.

ANEXO II

Descripción del estudio informativo y sus alternativas

El estudio informativo tiene por objeto el establecimiento de una variante por el Norte de Zamora que dé continuidad a la N-122, evitando el paso por el interior de la ciudad del tráfico que discurre a lo largo de este eje, así como el que proviene de los movimientos con el eje Norte-Sur constituido por la N-630.

El estudio informativo plantea tres posibles soluciones denominadas solución Norte, Centro y Sur. Los trazados propuestos responden a una vía de doble calzada de 3,5 metros con arcones exteriores de 2,5 metros.

La solución sur es la más próxima al casco de Zamora. Parte de la N-122 en las cercanías de Villagodio y cruza el río Valderaduey al Norte del barrio de las Llamas. Posteriormente, su trazado discurre por el Sur del término municipal de Valcabado al que abandona para cruzar la N-630. Termina incorporándose nuevamente a la N-122 en el punto kilométrico 461,500 de dicha carretera. La longitud total es de 9.825 metros; incluye cinco enlaces y presenta dos viaductos en los cruces del río Valderaduey y del Ferrocarril, de 60 metros de longitud, y en el arroyo de Valderrey, de 225 metros de longitud. Esta solución precisa de 927.797 metros cúbicos de desmonte y 644.565 metros cúbicos de terraplén.

La solución Centro se inicia en el mismo punto que la solución Sur, su trazado toma dirección Noroeste para cruzar el río Valderaduey 300 metros agua arriba de donde lo hace la solución Sur. Discurre 300 metros al Sur del núcleo de Valcabado. Cruza la N-630 a 1.800 metros de donde lo hace la solución Sur y se incorpora a la N-122 en el punto kilométrico 463 de la misma. Su longitud total es de 11.988 metros, incluye cinco enlaces y presenta dos viaductos, para el cruce del río Valderaduey, de 60 metros de longitud, y en el Prado de Valderrey, de 470 metros de longitud. Esta solución precisa de 677.216 metros cúbicos de desmonte y 481.885 metros cúbicos de terraplén.

La solución Norte se apoya en el aprovechamiento del tramo Zamora (Norte)-Zamora (Sur) de la autovía de la Ruta de la Plata, entre el barrio de Villagodio y el núcleo de Valcabado, acortando de este modo el trazado de la variante. Su trazado se inicia 600 metros al Norte del núcleo de Valcabado para tomar dirección Suroeste hasta el cruce con la N-630, donde adopta el mismo trazado que el propuesto para la solución Centro. Su longitud total es de 6.657 metros, con tres enlaces e incluye un solo viaducto de 500 metros de longitud en el Prado de Valderrey. Esta solución precisa de 656.318 metros cúbicos de desmonte y 89.350 metros cúbicos de terraplén.

El estudio informativo incluye una comparación de las diferentes alternativas atendiendo a la funcionalidad, costes de construcción, ahorros de operación en explotación, impacto ambiental y relación beneficio-coste. La comparación concluye recomendando la solución Norte.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación, atendiendo a los siguientes factores: Clima, geología, hidrología, hidrogeología, edafología, vegetación, fauna, paisaje, patrimonio cultural y aspectos socioeconómicos.

El estudio identifica y valora los impactos que cada solución generará sobre cada elemento del medio para la fase de construcción y para la fase de explotación de la vía. El estudio expone que, para todas las variables analizadas, la solución Norte es preferible a las soluciones Centro y Sur.

El estudio propone medidas correctoras dirigidas a minimizar los diferentes impactos identificados y aporta un programa de vigilancia ambiental que incluye una serie de recomendaciones y acciones a desarrollar durante las fases de construcción y explotación.

El estudio concluye recomendando el desarrollo de la solución Norte.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Se han presentado siete alegaciones durante el período de información pública.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones:

La Confederación Hidrográfica del Duero informa que, una vez aprobado el proyecto de construcción, deberá ser remitido a esa Confederación, para informe. Indica que el estudio hidrológico incluido en el estudio informativo se realiza con una metodología habitual y con el nivel de precisión propio de un estudio de esas características.

La Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León informa favorablemente la solución propuesta por el estudio informativo.

4057

RESOLUCIÓN de 28 de enero de 1999, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula la declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio Informativo para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz» (provincia de Cádiz), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento.

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y su Reglamento de Ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 839/1996, de 10 de mayo, y en el Real Decreto 1894/1996, de 2 de agosto, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la realización de las declaraciones de impacto ambiental de competencia estatal, reguladas por la legislación vigente.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento remitió, con fecha 18 de diciembre de 1997, la Memoria-Resumen del Estudio Informativo de la Línea Sevilla-Cádiz, entre el aeropuerto de Jerez de la Frontera y Cádiz, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la referida memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció a continuación un período de consultas a personas, instituciones y Administraciones sobre el previsible impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 18 de mayo de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes de las respuestas recibidas.

La relación de consultados (en la que figuran únicamente las correspondientes al tramo para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz), y un resumen de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes sometió el Estudio Informativo para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz (que forma parte del Estudio Informativo de la Línea Sevilla-Cádiz, entre el aeropuerto de Jerez de la Frontera y Cádiz), y su estudio de impacto ambiental, conjuntamente, al trámite de información pública mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» de 25 de abril de 1998, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 14 de julio de 1998, la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del estudio informativo.

Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, así como las consideraciones que sobre el mismo realiza la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se recogen en el anexo III.

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

En consecuencia la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y los artículos 4.2, 16.1 y 18 del Reglamento de Ejecución, aprobado por Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula, únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el «Estudio Informativo para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz (provincia de Cádiz)».

DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL

Examinada la documentación contenida en el expediente, y completado el análisis ambiental con la visita y reconocimiento de la zona de proyecto, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental considera que la Alternativa 1-L perteneciente al Corredor 1 es ambientalmente viable, si se cumple lo establecido en el estudio de impacto ambiental y, además, las siguientes condiciones:

1. Medidas de protección de la calidad del aire y de prevención contra el ruido en áreas habitadas

Dado que durante la fase de construcción los movimientos de tierras y el tránsito de maquinaria generarán incrementos significativos de partículas en suspensión y polvo atmosférico, se tomarán las medidas necesarias para minimizar este impacto realizando el riego de los viales y de las zonas de trabajo durante el período de obras.

Asimismo, en esta fase de obras, teniendo en cuenta el carácter urbano de las mismas, y con objeto de paliar los ruidos molestos, repetitivos y mecánicos y las vibraciones producidos por las excavaciones de los tramos en superficie (puntos kilométricos 0,000 a 0,300 y 3,660 a 3,788), y de los tramos en rampa (puntos kilométricos 0,300 a 0,540 y 3,384 a 3,660), el horario de trabajo se ajustará a lo establecido en las ordenanzas municipales vigentes para la ejecución de obras urbanas en la ciudad de Cádiz.

Por último, para mitigar el impacto sonoro en la fase de funcionamiento de la vía, deberán diseñarse y ejecutarse las medidas adecuadas para conseguir que el ruido producido por el tren no sobrepase los 55 dB (A) Leq entre las 23 y las 7 horas ni los 65 dB (A) Leq entre las 7 y las 23 horas, ni un Lmax de 90 dB (A), medidos en las áreas habitadas junto a las superficies y rampas de acceso a los túneles, antes mencionadas, a dos metros de las fachadas y para cualquier altura.

De los resultados del Programa de Vigilancia Ambiental, se inferirá la necesidad de completar, en su caso, las medidas previstas en el Estudio.

2. Medidas de protección del patrimonio histórico y arqueológico

En el estudio de impacto ambiental se pone de manifiesto la tradición de excavaciones arqueológicas en Cádiz, que muestran la densa ocupación de restos en casi la totalidad del actual término municipal. Teniendo en cuenta que en el capítulo 6.8 de dicho estudio «Yacimientos Arqueológicos» se señalan una serie de sectores, dentro de cada alternativa, catalogados según su densidad arqueológica, deberá realizarse, de acuerdo con el órgano competente de la Junta de Andalucía, un programa de prospecciones, en el que se determinaría la necesidad y características de las mismas, tanto previas al inicio de las obras, como durante su ejecución.

De acuerdo con lo propuesto en el estudio informativo, durante la fase de construcción habrá un Arqueólogo a pie de obra.

3. Medidas de recuperación ambiental y para garantizar la circulación durante las obras

Se redactará un proyecto de medidas de recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, de acuerdo con lo previsto en el capítulo 7 «Medidas protectoras y correctoras» del estudio de impacto ambiental. El proyecto contemplará el análisis ambiental, la ubicación y recuperación de los terrenos a utilizar para vertederos, y para poder realizar eficazmente las diferentes actividades, estableciéndose áreas fijas para la localización del parque de maquinaria, almacén de materiales y planta de hormigonado. Además dedicará especial atención al control del cambio de aceites, abastecimiento de gasolinas y lubricación de la maquinaria y equipos, de modo que se prevengan posibles pérdidas y se eviten vertidos incontrolados.

También incluirá la utilización de carriles apropiados, señalización adecuada, la ocupación de la menor superficie posible de calles, y otras medidas de control para reducir durante el período de obras los problemas de tráfico derivados de la ejecución del proyecto, garantizándose además la disponibilidad de los carriles de circulación necesarios para no interrumpir el tráfico de la ciudad.

Además se tendrán en cuenta las siguientes medidas:

Los vertederos permanentes y temporales de tierras procedentes de la excavación se situarán en zonas de mínima afección ecológica y paisajística y de poco interés natural, utilizándose preferentemente las de actividades extractivas abandonadas. En ningún caso se utilizarán zonas cercanas a los cursos de agua.

Una vez definida la ubicación y dimensiones de los vertederos permanentes, se realizará un proyecto de restauración, con objeto de no alterar