

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

las características naturales del terreno, o mejorarlas en las zonas de extracción donde éstas hubieran sido ya transformadas. Los trabajos de adecuación morfológica, revegetación y reforestación de estas zonas, que formarán parte del proyecto de restauración, serán incluidas y presupuestadas en el proyecto de construcción.

Las zonas de vertederos permanentes donde se acopien más de 50.000 metros cúbicos vendrán definidas completamente en el proyecto constructivo. Su ubicación y características figurarán en todos los documentos del proyecto y tendrán carácter contractual.

Todas las actuaciones contenidas en el proyecto de medidas de recuperación ambiental de la obra, indicadas en esta condición, se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción del ferrocarril. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la recepción de las obras.

4. 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 condicionado de esta declaración.

En el programa se detallará el seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y período de emisión. Los informes deberán remitirse a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, como responsable de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de sus costes, dispondrá de una Dirección Ambiental de Obra que, sin perjuicio de las funciones del Director facultativo de las obras previstas en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de las medidas correctoras, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental, y de la emisión de informes técnicos periódicos sobre el 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 las medidas de prevención del ruido en áreas habitadas realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 1.

Informe sobre la prospección arqueológica y medidas de protección realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 2.

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a la recuperación ambiental y para garantizar la circulación durante las obras, a que se refiere la condición 3.

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

Informe sobre los niveles de ruido realmente existentes en las áreas habitadas, a que se refiere la condición 1 y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado, evolución y eficacia de las medidas adoptadas para la recuperación ambiental, a que se refiere la condición 3.

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

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.

5. Documentación adicional

La Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la aprobación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo y la inclusión en la documentación de contratación de las obras de los documentos y prescripciones adicionales que esta declaración de impacto ambiental establece, así como los siguientes informes y proyectos:

Programa de Protección del Patrimonio Histórico y Arqueológico compatible con el Plan de Obra, al que se refiere la condición 2.

Proyecto de medidas para la recuperación ambiental y para garantizar la circulación durante las obras, a que se refiere la condición 3.

Programa de Vigilancia Ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 4.

6. Definición contractual de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas preventivas y correctoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en las condiciones de esta declaración, figurarán en la memoria, planos, pliego de prescripciones técnicas y Presupuesto del proyecto de Construcción. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

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

Madrid, 28 de enero de 1999.—La Directora general, Dolores Carrillo Dorado.

ANEXO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del Proyecto para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz

Relación de consultados: Ayuntamiento de Cádiz.

Respuestas recibidas: X.

El Ayuntamiento de Cádiz señala como aspectos más relevantes que deben considerarse en el término de Cádiz, los siguientes:

La incidencia del ferrocarril en la permeabilidad de la ciudad, lo que habrá de llevar al soterramiento de las vías en la máxima longitud posible.

La relación entre el desdoblamiento y la actuación en la estación terminal de renfe en Cádiz.

La incidencia sobre el tráfico urbano, los servicios e infraestructuras y el sistema de accesos, durante el período de obras.

ANEXO II

Descripción del proyecto y sus alternativas

El Estudio Informativo para la Integración Urbana del Ferrocarril en el Municipio de Cádiz consiste, básicamente, en duplicar la vía de la línea ferroviaria Sevilla-Cádiz en el tramo del término municipal de Cádiz, comprendido entre los puntos kilométricos 154,089 (puente de Cortadura) y 157,175 (avenida de San Severiano), y la construcción de dos nuevas estaciones situadas respectivamente en las inmediaciones del Estadio Ramón de Carranza y en la Avenida de San Severiano, y la remodelación de la actual estación de Segunda Aguada.

Entre las obras objeto de esta actuación, se incluye la ordenación urbanística-viaria mediante la integración urbana de dicho tramo ferroviario, bien sea por la depresión de la traza actual o bien por la implantación de un nuevo corredor ferroviario.

Se han estudiado dos posibles corredores ferroviarios. El primero, denominado Corredor 1, es el existente en la actualidad. Tiene situado el origen (punto kilométrico 0,000) en el Puente de la Cortadura, y discurre con un trazado sensiblemente rectilíneo hasta el punto kilométrico 3,788, punto situado en el entorno del Puente de San Severiano.

El segundo corredor ferroviario, denominado Corredor 2, tiene en común con el anterior el origen, punto kilométrico 0,000, que está situado en el Puente de Cortadura, y el final, punto kilométrico 3,996, situado en el entorno del puente de San Severiano. La gran diferencia radica en que este corredor tiene buena parte de su traza ubicada bajo la avenida principal de Cádiz, situada al oeste del ferrocarril actual, entre éste y la playa. Las calles por las que discurre este corredor, que es marcadamente paralelo al corredor ferroviario actual, son: Avenida de Andalucía, avenida Ana de Viya, avenida de Cayetano del Toro y avenida José León de Carranza. Dichas calles forman una alineación que es prácticamente una recta.

El Corredor 1 presenta dos alternativas denominadas Solución 1-L y Solución 1-C, y el Corredor 2 una, denominada Solución 2. Además, las tres soluciones alternativas incluyen tres estaciones para servicio de viajeros, situadas en las inmediaciones del Estadio Ramón de Carranza, Segunda Aguada y la calle Tolosa Latour (San Severiano).

Solución 1-L:

El tramo se desarrolla a lo largo del corredor ferroviario existente en la actualidad entre los puntos kilométricos 153,798 (origen de la actuación) y 157,586 de la kilometración actual, que se corresponden respectivamente con los puntos kilométricos 0,000 y 3,788 del proyecto. Tiene carácter subterráneo entre el actual paso superior de la calle Alcalde Manuel de la Pinta-Zona Franca (cuya demolición incluye) y la calle Tolosa Latour (San Severiano), lo que supone una longitud de 3.788,419 metros. Sus estaciones están emplazadas en los puntos kilométricos 1,350 (Estadio), 2,480 (Segunda Aguada) y 3,400 (San Severiano). Las dos primeras tienen carácter subterráneo y la tercera se proyecta parcialmente al aire libre.

Solución 1-C:

Reúne las mismas características que la Solución 1-L, de la que se diferencia tan sólo en los siguientes aspectos:

La rampa inicial de acceso al tramo subterráneo tiene su principio en un punto más avanzado que el de la 1-L, por lo cual el tramo subterráneo es más corto en esta alternativa. En concreto, empieza en el punto kilométrico 155,118, a la altura de la plaza de Madrid, y finaliza en el mismo punto que la 1-L, esto es, en la calle Tolosa Latour (San Severiano).

Debido a lo anterior, la estación del Estadio se desplaza hasta el punto kilométrico 1,490, para no ubicarla en una rampa superior al 2 por 100.

Derivado también de lo anterior, el paso superior de Alcalde Manuel de la Pinta (Zona Franca) se mantiene en el mismo lugar de emplazamiento que tiene en la actualidad, al contrario de lo que ocurre en la Solución 1-L, en la que se demuele para su construcción al nivel del viario actual.

Tanto en la Solución 1-L como en la Solución 1-C, está previsto el desmantelamiento de la vía actual y de las instalaciones ferroviarias asociadas.

Solución 2:

El tronco de la solución se implanta bajo la avenida de Andalucía, entre las inmediaciones de su intersección con el paso superior de Alcalde Manuel de la Pinta (Zona Franca) y con la calle Huerta del Obispo. Su conexión con la actual línea se materializa en sus extremos mediante dos alineaciones de enlace, una de ellas en las proximidades del antiguo solar destinado a «telegrafía sin hilos» y del solar donde en la actualidad está el matadero municipal, y la otra bajo el solar de los antiguos cuarteles de artillería y la calle Ferrocarril, en las inmediaciones de la calle Tolosa Latour (San Severiano).

Las tres estaciones están ubicadas en los puntos kilométricos 1,480 (Estadio), 2,600 (Segunda Aguada) y 3,610 (San Severiano).

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

El estudio de impacto ambiental indica que el ámbito del proyecto se circunscribe a las zonas urbanas de la ciudad de Cádiz. Teniendo en cuenta ese entorno, considera que las variables significativas serán aquellas relacionadas con el planeamiento urbano vigente, la alteración de la calidad de vida del entorno durante las fases de obra y explotación, la posible presencia de patrimonio arqueológico, y las características geotécnicas e hidrogeológicas del mismo.

El estudio realiza una descripción del proyecto y de sus características, indicando que las alternativas estudiadas son las siguientes: Alternativa 1-L: Corredor ferroviario actual, ejecución a cielo abierto (tramo subterráneo entre Zona Franca y avenida San Severiano). Alternativa 1-C: Corredor ferroviario actual, ejecución a cielo abierto (tramo subterráneo entre la plaza de Madrid y la avenida de San Severiano). Alternativa 2: Corredor avenida de Andalucía, ejecución subterránea (túneles gemelos de vía única).

El estudio realiza un inventario ambiental de la zona, en el que se analizan las variables referentes a climatología; aspectos geológicos; hidrogeología (donde se resalta la importancia que tiene que el nivel freático se sitúe a lo largo de todo el trazado muy próximo a la superficie, estando además condicionado por las oscilaciones de las mareas); aspectos edáficos e hidrogeológicos; vegetación (siendo poco relevantes las formaciones natu-

rales existentes, ya que el entorno es un área muy afectada por la acción antrópica); fauna (de escasa relevancia); paisaje; planeamiento sectorial, y patrimonio cultural y arqueológico.

Las acciones del proyecto causantes de los impactos, en la fase de construcción, son expropiación de los terrenos, obras auxiliares y de instalación, servicios afectados, movimientos de tierras, transporte de materiales y movimiento de maquinaria pesada, generación de áreas de vertederos, vertidos accidentales y molestias derivadas de la ejecución. En la fase de funcionamiento, presencia de la vía férrea y mejora de la accesibilidad.

El estudio presenta para cada alternativa una matriz con la calificación global del impacto esperable, e indica que las afecciones debidas a los niveles de ruido, emisiones de polvo atmosférico, interferencias con el viario existente etc., son muy similares en cualquiera de las alternativas contempladas, siendo los aspectos más diferenciadores: La mejor integración urbana y recuperación de la permeabilidad transversal; la preservación de los recursos arqueológicos, y la menor interferencia con la dinámica urbana. Teniendo en cuenta lo anterior, el estudio de impacto ambiental propone como más favorables las alternativas del Corredor 1, y dentro de éste la alternativa 1-L, frente a la opción del Corredor 2.

En el capítulo de medidas protectoras y correctoras, el estudio señala unas medidas de carácter general (proponiendo dos puntos para localizar las áreas de instalación de obra: La zona actual del matadero municipal, a eliminar, punto kilométrico 0,500, y los terrenos a expropiar en la margen derecha del ferrocarril actual, punto kilométrico 2,540), y medidas para la protección de la calidad del aire, control de los riesgos geológicos, protección de los puntos de interés arqueológico, recuperación paisajística, y la ubicación y restauración de vertederos.

El Programa de Vigilancia Ambiental indica que se realizarán, entre otras, las siguientes operaciones:

Comprobar la utilización de camiones cuba para el riego de viales y tajos de obra para reducir las emisiones de polvo generadas por los movimientos de tierras.

Presencia de Arqueólogos durante el período de remoción de tierras, con especial cuidado en las áreas catalogadas como de alta densidad arqueológica.

Seguimiento de la interrupción de la red viaria existente, con la creación de itinerarios alternativos.

Comprobación del mantenimiento de la maquinaria de obras para evitar los vertidos de aceite o combustibles.

Vigilar que las tierras destinadas a vertederos y rellenos se ubiquen en las posibles zonas destinadas a tal fin.

El estudio de impacto ambiental incluye también un documento de síntesis y un reportaje fotográfico.

ANEXO IV

Resumen de la información pública del estudio de impacto ambiental

La relación de alegantes es la siguiente:

Diputación Provincial de Cádiz.

RENFE. Dirección General de Infraestructura.

Federación Ecologista Pacifista Gaditana.

«Gas Andalucía, Sociedad Anónima».

Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental. Demarcación de Cádiz.

Alegaciones fuera de plazo:

Ayuntamiento de Cádiz.

Concejales de Nueva Izquierda del Ayuntamiento de Cádiz.

Comunidad de Propietarios del grupo de viviendas «José Fariñas Ferreño».

«Gas Andalucía, Sociedad Anónima».

«Harinera Villafrantina, Sociedad Anónima».

Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Los aspectos medioambientales más significativos de las alegaciones son los siguientes:

La Diputación Provincial de Cádiz describe el contenido del estudio informativo, indicando que se selecciona la alternativa 1-L como la más ventajosa.

Propone que se garantice la calidad constructiva de la línea, evitándose riesgos geotécnicos en las estructuras de fincas y áreas colindantes.

Finalmente, indica una serie de normas y reglamentos municipales y autonómicos cuyos contenidos deberán respetarse en el proyecto. Asimismo, se incluirán las propuestas de medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental recogidas en el estudio de impacto ambiental.

RENFE se refiere únicamente a la alternativa 1-L propuesta en el estudio informativo. Indica una serie de aspectos técnicos referidos a: Observaciones comunes en toda la traza, sección transversal de acceso al túnel, sección del túnel, apeaderos, situaciones provisionales y señalización y telecomunicaciones.

La Federación Ecologista Pacifista Gaditana realiza las siguientes sugerencias:

El proyecto sólo es un proyecto técnico que carece de diseño de superficie.

No se pueden saber los aspectos que interesan a los ciudadanos en superficie: Espacios liberados, usos para los ciudadanos y para el tráfico generado, espacios verdes y diseño de calles.

En el caso de que el suelo liberado por el soterramiento se destine a la circulación rodada, el proyecto carece de un estudio sobre la incidencia del tráfico en la ciudad.

El proyecto carece de un verdadero estudio de impacto ambiental, ya que incumple la normativa vigente al respecto.

Solicita que se presente a los ciudadanos un completo estudio del diseño del suelo urbano liberado con el posible soterramiento de la actual vía del tren. Asimismo, dicho estudio debe ir acompañado de otro sobre la incidencia que una nueva vía puede tener sobre el transporte de la ciudad de Cádiz y de la relación de ésta con su entorno.

«Gas Andalucía, Sociedad Anónima» expone datos referentes a la constitución de su sociedad. Transcribe literalmente algunos párrafos del estudio informativo referentes a la red de gas. Por último solicita que el desplazamiento de la canalización subterránea de gas sea realizado por cuenta del Ministerio de Fomento, con anterioridad a la obra de soterramiento, para no interrumpir el suministro.

El Colegio Oficial de Arquitectos de Andalucía Occidental. Demarcación de Cádiz se persona en el expediente y realiza las siguientes alegaciones:

El estudio es un documento de ingeniería ferroviaria, en el que hay especificaciones técnicas de escasa relevancia, en contraste con la ausencia de planeamientos territoriales.

No se han estudiado soluciones de trazado aéreo, la implantación de túneles insonorizados, o la sustitución de construcciones muy próximas.

No se indica lo que ocurre en superficie ni otras consideraciones urbanísticas.

El estudio comparativo de costes se basa en valoraciones globales.

El estudio económico es inconsistente, y se utiliza para descartar, por ser más cara, la alternativa de la avenida de Andalucía. No se estudia el enganche de las estaciones en la ciudad.

El estudio de impacto ambiental ignora las consecuencias en la superficie y sobre la estructura urbana.

El proyecto afecta a la ciudad y a su estructura general y orgánica, por lo que debería plantearse desde una revisión del plan general.

La defensa del ferrocarril es prioritaria como medio de transporte vertebrador de la Bahía de Cádiz.

El Ayuntamiento de Cádiz describe brevemente el estudio informativo, e informa favorablemente la alternativa 1-L. No obstante se muestra en desacuerdo con que el estudio no defina la actuación en superficie sobre los suelos liberados por el soterramiento de las vías. Propone que se tengan en cuenta las siguientes sugerencias: El viario deberá tener gran calidad ambiental, se coordinarán las actuaciones con las previstas en la Estación Terminal, el diseño de las nuevas estaciones deberá ser acorde con el viario que se establezca, y que se analice la futura viabilidad de un apeadero en Cortadura, o soluciones alternativas.

La Comunidad de Propietarios del grupo de viviendas «José Fariñas Ferreño» solicita que, teniendo en cuenta que la antigüedad de sus viviendas es de casi cuarenta años, se les garantice técnicamente por la autoridad correspondiente que la estructura, cimentación y demás elementos que constituyen los edificios no sufrirán daño alguno. Además, piden que se les informe de la situación general en que quedará la calle Muñoz Seca y se les garantice que no sufrirá merma alguna en sus actuales calidades.

«Harinera Villafranquina, Sociedad Anónima» manifiesta su conformidad con el plan de soterramiento de la vía férrea por lo que significa para la ciudad de Cádiz. Atribuye a dicho plan la intención de prescindir del ramal ferroviario que une la Zona Franca con la línea principal. Propone que se modifique el plan contemplando la rehabilitación del ramal existente, o en caso de que tal rehabilitación fuese incompatible con el proyecto general de soterramiento, se incluya la creación de un nuevo ramal que,

partiendo desde una localización anterior a la del inicio del soterramiento, conecte con el vial existente.

La Delegación Provincial de Cádiz de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía manifiesta que el estudio informativo recoge de forma pormenorizada todas las actuaciones arqueológicas necesarias para una correcta protección e investigación del patrimonio arqueológico que pudiera verse afectado, por lo cual lo informa favorablemente.

TRIBUNAL DE CONFLICTOS DE JURISDICCIÓN

4058

SENTENCIA de 14 de diciembre de 1998 recaída en el conflicto de jurisdicción número 25/1998, planteado entre el Juzgado de Primera Instancia número 30 de Madrid y la Comisión de Asistencia Jurídica Gratuita del Ministerio de Justicia.

Conflicto de jurisdicción número 25/1998:

El Secretario de Gobierno y del Tribunal de Conflictos de Jurisdicción certifica: Que, en el conflicto de jurisdicción antes indicado, se ha dictado la siguiente sentencia:

En la villa de Madrid, a 14 de diciembre de 1998.

Visto por el Tribunal de Conflictos de Jurisdicción, compuesto por los excelentísimos señores: Presidente en funciones: Don José Jiménez Villarejo; Vocales: Don Juan Antonio Xiol Ríos, don Jorge Rodríguez-Zapata Pérez, don Antonio Sánchez del Corral y del Río, don Miguel Vizcaíno Márquez y don Antonio Pérez-Tenessa Hernández, el conflicto negativo de jurisdicción suscitado entre el Juzgado de Primera Instancia número 30 —a instancia de doña María Teresa Mencías López— y la Comisión de Asistencia Jurídica Gratuita del Ministerio de Justicia, al declararse ambos incompetentes para resolver acerca de la solicitud de beneficio de asistencia jurídica gratuita.

Antecedentes de hecho

Primero.—El 13 de julio de 1996, la representación procesal de doña María Teresa Mencías López, designada del turno de oficio, presentó en el Decanato de los Juzgados de Primera Instancia de Madrid demanda de justicia gratuita para promover en juicio de menor cuantía la declaración de incapacidad de don José Mencías López, demanda que fue turnada al Juzgado de Primera Instancia número 30 de la capital, el cual, por auto de 14 de noviembre de 1996, acordó declararse incompetente, no admitirla a trámite y dar traslado de la petición al Colegio de Abogados de Madrid, que, a su vez, remitió todo lo actuado a la Comisión de Asistencia Jurídica Gratuita, del Ministerio de Justicia.

Segundo.—Por resolución de 17 de septiembre de 1997, la citada Comisión se declaró incompetente para conocer del asunto por estimar, a la vista de la disposición transitoria única de la Ley 1/1996, de 10 de enero, de Asistencia Jurídica Gratuita, y de la fecha en que se presentó la primera solicitud, que la competencia correspondía al Juzgado, remitiendo a la interesada, si a su derecho conviene, al planteamiento del conflicto negativo de jurisdicción.

Tercero.—Con fecha 21 de octubre de 1997, la representación procesal de doña María Teresa Mencías López solicitó al Juzgado de Primera Instancia número 30 de Madrid que tuviera por promovido conflicto negativo de jurisdicción, y así lo hizo el órgano judicial por providencia de 1 de abril de 1998, ordenando que se remitieran las actuaciones al Tribunal de Conflictos.

Cuarto.—Por providencia de este Tribunal de Conflictos, de 20 de mayo de 1998, se dio cuenta de la recepción de las actuaciones judiciales, que fueron incorporadas al rollo, y se acordó reclamar de la Comisión de Asistencia Jurídica Gratuita el expediente administrativo correspondiente, y, tras algunas incidencias que no son del caso, por otra providencia de 24 de septiembre de 1998 se dieron por recibidas las actuaciones administrativas, se ordenó que se unieran al rollo de su razón, y se concedió al propio tiempo un plazo común de diez días al Ministerio Fiscal y al Abogado del Estado para su preceptivo informe.