

12181 *RESOLUCION de 22 de marzo de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de restauración de la franja costera de Colindres (Cantabria), de la Dirección General de Costas.*

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.

El proyecto de restauración de la franja costera de Colindres no figura entre aquellos que deben someterse, obligatoriamente, a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la Dirección General de Costas, remitió, con fecha 9 de junio de 1995, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, un ejemplar de dicho proyecto, incluyendo el análisis ambiental del mismo, consultando sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

La Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, con fecha 28 de julio de 1995, trasladó a la Dirección General de Costas el informe técnico emitido por el Área de Impacto Ambiental, en el que se respondía a la citada consulta.

De acuerdo con el contenido del mencionado informe, la Dirección General de Costas, por medio de la Subdirección General de Actuaciones en la Costa, solicitó con fecha 25 de enero de 1996, a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, que emitiera la correspondiente Resolución sobre la viabilidad ambiental del proyecto.

Un resumen de los antecedentes del proyecto junto con una breve descripción del mismo y del contenido del análisis ambiental, se recogen en el anexo.

Examinada la documentación remitida, no se observa, como resultado de la realización del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras y, en su caso, la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Los impactos observados en este proyecto tienen medidas mitigadoras bien definidas que pueden ser establecidas perfectamente en un condicionado a su ejecución.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental resuelve excluir del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de restauración de la franja costera de Colindres, debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

Primera.—Los materiales procedentes de la demolición parcial del dique del cerrado se emplearán, en la medida de lo posible, en la construcción del paseo marítimo peatonal y del islote para nidificación y reposo de aves, depositándose el resto en un vertedero, debidamente autorizado.

Segunda.—Desde el comienzo de las obras hasta tres años después de la finalización de las mismas, se llevará a cabo, con periodicidad anual, un seguimiento batimétrico del canal de navegación y de la playa del Regatón, al objeto de detectar y, en su caso, corregir los posibles efectos negativos que, por causa de la realización del proyecto, hubieran podido producirse.

Tercera.—Se conservará la actual senda rústica en aquellas zonas del trazado del paseo marítimo donde exista.

Cuarta.—Se llevarán a cabo los controles necesarios para cumplir las especificaciones del programa de vigilancia ambiental que figura en el análisis ambiental del proyecto, tanto en lo relativo a los parámetros que definen la calidad del medio, como en lo que se refiere a la presencia de especies en el islote para nidificación y reposo.

Madrid, 22 de marzo de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO

Antecedentes

La Dirección General de Costas aprobó, técnicamente, el proyecto del paseo marítimo de Colindres, con fecha de 28 de septiembre de 1992. Este proyecto fue sometido a información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial de Cantabria», el día 2 de diciembre de 1992, de acuerdo con lo establecido en el Reglamento general para el desarrollo y ejecución

de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, aprobado por Real Decreto 1471/1989, de 1 de diciembre.

Una vez examinado el proyecto, y teniendo en cuenta el contenido ambiental de las alegaciones presentadas, que en esencia era la oposición a la ocupación de zonas de marisma, la Junta Rectora de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja, en su reunión 3/1993, acordó por mayoría informar, favorablemente, una modificación del citado proyecto por la que el trazado del paseo marítimo debería llevarse a cabo desde los muros existentes hacia el interior. En esta reunión, se acordó también la realización de un análisis ambiental del proyecto, previo a la ejecución de las obras.

En diciembre de 1994, la Dirección General de Costas presenta el proyecto modificado del paseo marítimo de Colindres, junto con el mencionado análisis ambiental. Este proyecto fue informado, favorablemente, por la Dirección de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja, de acuerdo con el informe emitido por la Junta Rectora, en reunión celebrada el 15 de diciembre de 1994, a condición de que se modificase la parte del paseo que discurría por zona de marismas y se realizara un proyecto de mejora del hábitat para la avifauna, mediante el acondicionamiento de islas de nidificación, entre el paseo y el actual cierre de Colindres.

La incorporación de estas condiciones, así como determinadas medidas correctoras contempladas en el análisis ambiental, dio lugar a la elaboración del presente proyecto, denominado: «Restauración de la franja costera de Colindres», con fecha marzo de 1995.

Descripción del proyecto

El proyecto supone, esencialmente, la realización de las tres actuaciones siguientes:

Supresión parcial del dique que cierra la zona intermareal, que fue objeto de concesión al Ayuntamiento de Colindres, por Resolución del Consejo de Ministros, de 27 de junio de 1973, la cual se pensaba destinar a la construcción de un polígono industrial. Con esta acción se reactiva el flujo mareal en la zona, regenerándose 400.000 metros cuadrados de marismas.

Construcción de un paseo marítimo peatonal, con carril para bicicletas, que se realizará desde los muros existentes hacia dentro. El trazado del paseo, con una longitud de 1.155 metros, se adaptará a la ribera natural, sin suponer relleno alguno de marisma. De esta forma, se consolida, definitivamente, el límite físico entre los espacios urbanizados y la ribera del mar.

Construcción de un islote artificial para nidificación y reposo de aves. Esta actuación fue sugerida por la Junta Rectora de la Reserva Natural de las Marismas de Santoña y Noja.

Contenido del análisis ambiental

El análisis ambiental del proyecto describe, suficientemente, la situación preoperacional, caracterizando los medios físico, biológico y socio-económico.

Los impactos ambientales han sido identificados, convenientemente, analizándose su valoración a lo largo de las diferentes modificaciones que ha sufrido la redacción del proyecto. Esto ha permitido que algunas de las medidas correctoras que se propusieron en un principio, hayan sido integradas posteriormente en el propio proyecto.

12182 *RESOLUCION de 28 de marzo de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la carretera N-IV de Madrid a Cádiz. Puntos kilométricos 664,8 al 671,8. Desdoblamiento de la N-IV entre la variante de Puerto Real y Tres Caminos (bahía de Cádiz), de la Dirección General de Carreteras.*

Con el fin de que se iniciara el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 10 de diciembre de 1991, a la antigua Dirección General de Política Ambiental, la Memoria-resumen del estudio informativo del desdoblamiento de la CN-IV entre la variante de Puerto Real y Tres Caminos (bahía de Cádiz).

Con el objeto de determinar la conveniencia de someter a dicho proyecto al procedimiento regulado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, la Dirección General de Política Ambiental solicitó sugerencias a entidades,

instituciones y Administraciones sobre el potencial impacto ambiental del proyecto.

Una vez recibidas las contestaciones a las consultas realizadas, y analizado el contenido de las mismas, la Dirección General de Política Ambiental propuso, a la Dirección General de Carreteras, que el estudio informativo fuera sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, dando traslado de las respuestas recibidas a la Dirección General de Carreteras el 4 de junio de 1992.

La relación de consultados y un resumen de las contestaciones recibidas, se incluyen en el anexo I.

Una vez redactado por la Dirección General de Carreteras el proyecto y el estudio de impacto ambiental, los sometieron conjuntamente al trámite de información pública, mediante anuncio que se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» el 8 de octubre de 1994, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, el 29 de mayo de 1995, a la Dirección General de Política Ambiental el expediente completo, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el expediente de información pública.

Las características principales del proyecto se recogen en el anexo II de esta Resolución.

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

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

En consecuencia, la Dirección General de Información 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 carretera N-IV de Madrid a Cádiz, puntos kilométricos 664,8 al 671,8. Desdoblamiento de la N-IV entre la variante de Puerto Real y Tres Caminos (bahía de Cádiz).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación remitida se considera que la solución que se propone es ambientalmente viable, si se cumplen las siguientes condiciones:

1. **Modificación del trazado.**—Para disminuir la superficie ocupada por la nueva vía, dentro del Parque Natural de la Bahía de Cádiz, se tomarán las siguientes medidas:

Se suprimirá el cambio de sentido previsto en el punto kilométrico 4,340, manteniéndose el camino de servicio entre el enlace de Jarana y el punto kilométrico 5,000, por la margen sur, lo más cerca posible de la autovía.

Los ramales del lado sur del enlace de Jarana se acercarán al tronco de la autovía lo máximo posible, sustituyéndose, al mismo tiempo, la glorieta prevista en este lado por otra intersección que ocupe menos superficie.

2. **Medidas compensatorias.**—De acuerdo con el artículo 6.4 de la Directiva 92/43/CEE, y del artículo 6.4 del Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, se realizarán las siguientes actuaciones para el restablecimiento de hábitat natural dentro del Parque Natural de la Bahía de Cádiz:

Se eliminará el tramo de carretera que ha quedado fuera de servicio, entre el punto kilométrico 6,900 de la autovía y el enlace de Tres Caminos, de forma que la superficie ocupada por ésta sea convertida en superficie de marisma.

Se restaurarán, asimismo, posibilitando su transformación de nuevo en marisma, los terrenos comprendidos entre la carretera actual y la futura autovía, desde el punto kilométrico 2,850 hasta el 3,400 de ésta.

También, con el mismo fin, se actuará sobre los terrenos al norte de la vía de servicio de la margen derecha, entre los puntos kilométricos 3,650 y 3,900 de la autovía, de forma que el agua mareal llegue hasta esta vía de servicio.

3. **Mantenimiento del sistema hidrológico.**—A partir de la barriada de Jarana, y hasta el enlace de Tres Caminos, para no impedir el movimiento de las aguas mareales, se garantizará la comunicación hídrica entre un lado y otro de la autovía. Para este fin, e independientemente de las obras de paso necesarias para el drenaje transversal del agua de lluvia, se incluirán en el proyecto de construcción obras de paso en los puntos

kilométricos del estudio informativo 4,025; 4,850; 5,625 y 6.500, que tendrán como mínimo 3 metros de luz.

4. **Protección de ecosistemas.**—Teniendo en cuenta que el desdoblamiento de la carretera discurre por una zona de especial protección para aves, declarada en junio de 1993, se tomarán las siguientes medidas:

a) Antes de proceder al desbroce de la zona necesaria, se delimitará dicha zona mediante un cerramiento al borde del dominio público de la vía, no permitiendo el tránsito de la maquinaria de la obra fuera de esta zona.

b) No se realizará ninguna actividad dentro de la zona de especial protección para aves, desde el 15 de abril al 31 de julio, para no afectar la reproducción de la avifauna.

c) Antes del inicio de las obras se definirán las zonas de préstamos, canteras y vertederos, con el análisis ambiental correspondiente y el proyecto de su recuperación e integración paisajística. No se ubicarán zonas de este tipo dentro del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

d) Antes del inicio de las obras se definirán las zonas donde se ubicarán las instalaciones auxiliares, tales como parques de maquinaria, plantas de aglomerado, etc., en lugares donde no puedan producirse vertidos contaminantes a la zona de marismas, directamente, por escorrentía o por erosión.

e) Se diseñarán y ejecutarán las medidas necesarias para evitar la intrusión en las marismas de contaminantes procedentes de posibles accidentes del transporte y de las escorrentías de la lluvia sobre las calzadas.

5. **Protección a los yacimientos arqueológicos.**—A la vista de la gran cantidad de yacimientos próximos a la zona de obras, y en particular los de Puente Melchor, la Salina de Nuestra Señora del Pilar, el Pinar de Villanueva y el Acueducto romano, antes del inicio de las mismas, en consulta con el órgano competente de la Junta de Andalucía, se realizará una campaña de localización de yacimientos, con el fin de tener perfectamente delimitadas las afecciones, si las hubiera, y definir las medidas a tomar.

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

El programa incluirá la remisión de los siguientes informes:

Antes de la emisión del acta de recepción provisional de las obras:

Informe sobre las modificaciones de trazado realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Informe sobre los terrenos restaurados realmente y transformados en marismas, de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Informe sobre las medidas para el mantenimiento de los sistemas hidrológicos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 3.

Informe sobre las medidas de protección de ecosistemas realmente ejecutadas a que se refiere la condición 4.

Informe sobre las medidas de protección a los yacimientos arqueológicos realmente ejecutadas, de acuerdo con lo especificado en la condición 5.

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 Información 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.

7. **Documentación adicional.**—La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación al mismo de los documentos necesarios para definir, calcular y presupuestar las actuaciones no previstas en el estudio informativo y surgidas como consecuencia de las prescripciones impuestas en esta declaración.

Esta documentación, junto con un informe sobre su contenido y conclusiones, será remitida conjuntamente con el certificado antes mencionado.

La documentación referida es la siguiente:

Modificaciones del trazado realizadas de acuerdo con lo especificado en la condición 1.

Medidas compensatorias proyectadas de acuerdo con lo especificado en la condición 2.

Estudio y diseño de los pasos para el mantenimiento de los movimientos de las aguas mareales, a que se refiere la condición 3.

Proyecto de localización de canteras, préstamos y vertederos; su análisis ambiental; y su recuperación e integración paisajística, de acuerdo con lo especificado en la condición 4.

Proyecto de localización de yacimientos arqueológicos y recuperación de los mismos, a que se refiere la condición 5.

Programa de vigilancia ambiental.

8. Financiación de las medidas correctoras.—Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de medidas mitigadoras, contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones, figurarán en la Memoria, planos, pliego de prescripciones 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 marzo de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

ANEXO I

Relación de consultados	Respuestas recibidas
CODA	
ADENAT	
FAT	
ADENA	
SEO	X
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	
Dirección General de Calidad Ambiental (Junta de Andalucía) .	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	
Dirección Territorial del MOPT	
Instituto Ciencias Marina de Andalucía	
Instituto Universitario Ecológico del Mediterráneo	
Instituto Andaluz Ecología Mediterránea	
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos	
Instituto Recursos Naturales y Agrobiología	X
Asamblea Verde	
Andalus. Fed. Ecol. Andaluza Amigos de la Tierra	
Federación Andaluza Asociación Defensa Naturaleza	
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza	
Gobierno Civil de Cádiz	X
Diputación Provincial de Cádiz	X
Junta Puerto de Cádiz	X
Demarcación Costas Andalucía-Atlántico	X
Instituto Investigaciones Pesqueras	
Centro Investigaciones y Producc. Esp. Marinas	
AGADEN	
Círculo Juvenil de San Fernando	
Federación Ecologista Pacifista Gaditana	X
Grupo Ecologista «Alimoche»	
Federación Ecologista y Pacifista Gaditana	
Ayuntamiento de Cádiz	
Ayuntamiento de San Fernando	X
Ayuntamiento de Puerto Real	X

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) sugiere que el estudio de impacto ambiental debería tener en cuenta que la duplicación afectaría directamente a un área de importancia internacional para las aves, que ha sido declarada Parque Natural de la Bahía de Cádiz, a causa de sus poblaciones reproductoras de charranes y limícolas. También destaca como área de paso e invernada de flamencos, anátidas y limícolas. Pide que se preste especial atención al tramo comprendido entre la barriada de Jarana y Tres Caminos, que atraviesa una zona de marismas y salinas, garantizando la natural circulación de las aguas entre ambos lados de las calzadas. También sugiere que se realice un estudio hidrogeológico de la zona afectada para mantener o incluso mejorar la situación actual.

ICONA indica que los ecosistemas representados en el Parque Natural de Bahía de Cádiz, humedales atlánticos en llanuras mareales, son de gran relevancia, contando con la mayor colonia de charrancito de España, así como buenos contingentes de flamencos invernantes.

La Dirección General de Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía indica que habrán de tenerse en cuenta los impactos producidos por el agua de escorrentía, así como prevenir los fenómenos erosivos y los impactos producidos durante la construcción por el movimiento de la maquinaria, extracciones de áridos, vertederos, etc.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla indica prácticamente lo mismo que el ICONA.

El Gobierno Civil de Cádiz remite un informe de la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en el que se describen los yacimientos que podrían verse afectados por la nueva calzada y propone una prospección arqueológica superficial con carácter previo al inicio de las obras, así como la realización de sondeos también con carácter previo al inicio de las obras para localizar los restos del acueducto romano. Independientemente de estos estudios previos propone efectuar controles periódicos de los movimientos de tierras. Adjunta un plano con la localización de los yacimientos arqueológicos y posible trazado del acueducto romano.

La Diputación de Cádiz dice que deben considerarse las afecciones al Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

La Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz sugiere que se proyecten y calculen las obras de fábrica necesarias para mantener el sistema hidrologico de las marismas, y que se prevea la correcta ubicación de los vertederos y préstamos, con el fin de que su impacto ambiental sea lo menos negativo posible. Advierte que el Plan Especial de Ordenación del Puerto de la Bahía de Cádiz se encuentra en fase de estudio de las alegaciones presentadas durante la información pública y que habrá de ser tenido en cuenta para la redacción del proyecto de la carretera.

La Demarcación de Costas de Andalucía-Atlántico manifiesta que parte del trazado de la nueva calzada se situará en terrenos de dominio público marítimo-terrestre, por lo que habrá de tenerse en cuenta la Ley de Costas. Se insiste en el tema de dotar de pasos para que el agua fluya de un lado a otro de la plataforma.

La Federación Ecologista-Pacifista Gaditana manifiesta que el desdoblamiento de la carretera actual no solucionaría los problemas viarios de la carretera N-IV, sino que trasladaría los puntos críticos de un lugar a otro. Propone que se redimensione su sección transversal para que la carretera actual sirva para el tráfico interbahía y, para atender al tráfico proveniente de Jerez y Sevilla, propone hacer una carretera exterior a la bahía para el tráfico que se dirija al sur de la provincia de Cádiz o al Campo de Gibraltar. También propone la duplicación del ferrocarril entre Jerez y Cádiz y la creación de una serie de líneas de cabotaje que unan las distintas poblaciones de la bahía por mar, para descongestionar el tráfico rodado.

El Ayuntamiento de San Fernando solicita que se someta el estudio al procedimiento regulado en el Real Decreto 1131/1988, por entender que la duplicación de la carretera N-IV, entre la variante de Puerto Real y Tres Caminos, puede afectar indirectamente a la duplicación de la CN-IV a su paso por San Fernando, a la altura del puente de Zuazos.

El Ayuntamiento de Puerto Real manifiesta que en el avance de la revisión del Plan General de Puerto Real ya se ha tenido en cuenta la duplicación de la actual CN-IV.

ANEXO II

Descripción del proyecto

El estudio informativo define las obras a realizar para convertir en autovía la actual carretera N-IV entre el final de la variante de Puerto Real y el nudo de Tres Caminos.

La solución que se contempla consiste fundamentalmente en duplicar la carretera actual, por la derecha, entre los puntos kilométricos 664,8 y 671,8, excepto una pequeña variante para realizar un enlace al inicio

de la obra y otra variante para separarse de la barriada de Jarana, quedando en ambos casos la actual carretera N-IV como vía de servicio.

Por las características del terreno, se puede dividir el trazado en dos tramos:

Tramo sobre marismas, entre los 1.850 metros de distancia al origen del estudio y el final, donde el terreno natural sobre el que se asentará la futura calzada es una zona de marismas, formada por estratos blandos en fase de consolidación, de espesor variable que llega a superar los 30 metros.

En el resto del trazado, la nueva calzada se apoyará en un terreno estable, de facie litoral, cuyas características geofísicas permiten tanto su utilización para terraplenes como para cimentar sobre él directamente las estructuras.

El estudio informativo contempla la construcción de tres enlaces.

El primero, a 660 metros del origen, conecta la autovía con la vía de servicio (en este punto, la actual carretera N-IV).

El segundo, a 2.850 metros del origen, sirve para dar acceso al barrio de Jarana y para conectar con la carretera a Malasnoches.

El tercero, a 4.355 metros del origen, permite el cambio de sentido y conecta ambas márgenes entre sí y con la autovía.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido:

El estudio del medio físico se realiza parte en el anejo de datos básicos de la Memoria del estudio informativo y parte en el propio estudio de impacto ambiental.

De las variables del medio físico, las marismas son parte esencial del proyecto. Estas marismas se sitúan a la derecha de la carretera entre el inicio y la barriada de Jarana y a ambos lados desde este punto al final. En la parte inicial los caños principales son los del Rosario, de la Merced, Madre Tranquera, Aguila y Sancti-Petri. En la parte final se encuentra el río Zurraque, con numerosos caños o afluentes, siendo el más importante el caño Rubial.

La calidad de las aguas, superficiales o subterráneas, es muy baja y necesariamente muy salina.

Desde el punto de vista topográfico la zona es prácticamente llana, con cotas inferiores a los 5 metros en la zona de marismas.

Las unidades geotécnicas sobre las que se asentará la nueva calzada, en la zona de marismas, están formadas fundamentalmente por arcillas marrones (tierra vegetal), arenas sueltas y arcillas grises (con espesor de hasta 30 metros). Dadas las características de estos materiales, se hace necesario limitar los asentamientos y evitar inestabilidades por punzonamientos, para lo que se prevé un tratamiento de las marismas y una cuidadosa ejecución de los terraplenes.

Los suelos, en la zona de marismas, están clasificados como marginales o improductivos.

La vegetación de la zona la componen pinos, eucaliptos, alcornoques y ecebuches, como árboles; y la vegetación propia de las zonas marismeñas, fundamentalmente carrizo, castañuela y enea.

La fauna censada es de 181 especies, de las que, según el estudio, se ha confirmado con seguridad la existencia de 57, bastantes de ellas protegidas y algunas en peligro de extinción como el Camaleón, el Eslizón ibérico y la Canastera. Entre estas especies la más importante son las aves, tanto acuáticas como no acuáticas.

El área del estudio fue asentamiento desde tiempos remotos de culturas y pobladores diversos. La ciudad de Cádiz es calificada como la «ciudad más antigua de Occidente», fundada por los fenicios el año 1000 antes de nuestra era.

Según la Consejería de Cultura y Medio Ambiente de la Comunidad de Andalucía hay documentación sobre varios yacimientos arqueológicos, que, dependiendo del ancho de la nueva calzada, pueden verse afectados. Estos yacimientos son: Puente Melchor, con restos de alfarería de la época romana y posiblemente de la época púnica; Salinas de Nuestra Señora del Pilar, con enterramientos romanos; Pinar de Villanueva, alfarería de la época romana; Acueducto romano, formado por tres tuberías paralelas de bloques de piedras ahuecadas empalmados unos con otros.

Por último hay que señalar que la nueva calzada, al igual que la actual, se encuentran dentro del Parque Natural de la Bahía de Cádiz.

En cuanto a las afecciones potenciales el estudio señala:

Destrucción de yacimientos paleontológicos y/o puntos de interés geológico, producidos por el movimiento de tierras necesario para la construcción de la obra, tanto en la propia calzada como en las canteras y

zonas de préstamos. También pueden causar afecciones los vertederos de las tierras sobrantes.

Afección a la calidad del agua, tanto en la fase de construcción, por vertidos accidentales en las zonas de almacenamiento y maquinaria pesada, como en la fase de explotación, por las partículas de metales pesados procedentes de la combustión de los carburantes, arrastrados por las aguas de escorrentía.

Los efectos sobre el nivel actual de ruidos, en el barrio de Jarana, serán beneficiosos, al proyectarse la carretera en variante frente a la barriada.

La calidad del aire, durante la fase de explotación, se verá también mejorada al alejarse la carretera de la barriada de Jarana.

Afección a la fauna acuática, al ocupar la nueva calzada el borde de las marismas.

Según el estudio de impacto ambiental, AGADEN ha señalado una zona de cría e invernada de cigüeñuelas donde, además, invernan agujas, avocetas, agachadizas y archibeques. Esta zona es afectada por el trazado, siendo este punto el más conflictivo de la obra.

El estudio propone como medidas correctoras, entre otras, las siguientes:

Efectuar el mínimo de caminos de obra durante la fase de construcción, restaurando el terreno ocupado una vez finalizada la obra.

Plantar tres veces el número de árboles y arbustos de cada especie eliminados por las obras.

Mitigar el daño en la zona frecuentada por cigüeñuelas, agujas, avocetas, agachadizas y archibeques, trasladando el hábitat a otra zona cercana y más amplia, en consulta con el órgano competente de la Junta de Andalucía.

Evitar las tareas de deforestación y desbroce en la primavera por ser este el período anual en el que la mayoría de los vertebrados se reproducen.

Ubicar las canteras en lugares de escaso valor natural, las cuales se recuperarán al terminar la obra para que puedan ser ocupadas por aves acuáticas y anfibios.

Control de los vertidos de materiales, lubricantes y combustibles, evitando los vertidos en zonas húmedas y arroyos.

Adecuar los pasos de agua bajo la carretera para atenuar el efecto barrera y que puedan ser utilizados por vertebrados y anfibios, revegetando el entorno para facilitar el paso de estos animales.

Inspección de las obras por un arqueólogo, por si aparece algún yacimiento digno de estudio y posible conservación.

Por último se propone un programa de vigilancia ambiental para el control y seguimiento de la eficacia de las medidas correctoras adoptadas.

Análisis del contenido: Parte de la descripción del medio físico se encuentra en los anejos del estudio informativo y no en el estudio de impacto ambiental.

La cartografía que se presenta es escasa y pobre de contenido. Los impactos más significativos, como el área de nidificación de cigüeñuelas o los puntos de yacimientos arqueológicos no están reflejados en ningún plano.

No se dice que la zona es zona de especial protección para aves pero hay que tener en cuenta que la declaración de esta Zona de Especial Protección para Aves, en junio de 1993, es muy posterior a la de redacción de la documentación incluida en el expediente presentado en su día para la declaración de impacto ambiental de este proyecto.

ANEXO IV

Información pública del estudio de impacto ambiental

Alegaciones de organismos oficiales:

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Consejería de Cultura y Medio Ambiente.

Diputación Provincial de Cádiz.

Ayuntamiento de Puerto Real

Alegaciones de particulares:

Jaime Ruiz Coto, Joaquín Ruiz-Serrano Morales, José Manuel Travieso Ruiz, José Ruiz Coto y Diego Rodríguez Vargas.

De todas las alegaciones presentadas, sólo es significativa, desde el punto de vista medioambiental, la presentada por la Diputación Provincial de Cádiz que, aunque estima que la solución del trazado propuesto es correcta, cita algunas deficiencias en la valoración de los impactos. Así expone que la afección sobre la zona de cría e invernada de cigüeñuelas,

aguas, avocetas y archibebes, que en el estudio de impacto ambiental se califica de moderada, está infravalorada ya que, si se considera el traslado del hábitat, habría que dar por perdida, al menos durante los primeros años, el 50 por 100 de la avifauna que nidifica en la zona afectada. Sobre la arqueología entiende que no bastaría con inspeccionar las obras por si aparece algún yacimiento, sino que habría que realizar sondeos previos. Sobre las salinas manifiesta que la calificación de impacto moderado debería reconsiderarse.

12183 *RESOLUCION de 29 de marzo de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de «Variante de Lanestosa», carretera N-629, puntos kilométricos 60,0 al 64,8.*

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.

El proyecto de la variante de Lanestosa no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, al no estar comprendido entre los que figuran en los anexos de los citados Reales Decretos, y encontrándose asimismo, también excluido de tal obligación en base al artículo 31 del Reglamento General de Carreteras, aprobado por el Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, al tener menos de 10 kilómetros de longitud.

No obstante, la Dirección General de Carreteras remitió con fecha 23 de junio de 1995 a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, una memoria-resumen del proyecto para que se realizase un análisis sobre sus potenciales impactos adversos para el medio ambiente.

La Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, examinada la información suministrada por la Dirección General de Carreteras respecto a las características del proyecto con tres alternativas, las condiciones del medio donde se pretende insertar y la solución propuesta por la Dirección General de Carreteras, frente a las tres alternativas, que no afecta a ningún espacio protegido, no observa la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso de evaluación de impacto ambiental. Sin perjuicio de lo anterior el proyecto de construcción deberá incluir el análisis ambiental en el que se consideren medidas correctoras, tales como defensa del paisaje y protección contra erosión.

Específicamente, se deberá tener en cuenta:

1. En el citado análisis constará la precaución de manejo con explosivos y su no utilización en los meses de enero a junio, época de nidificación de aves silvestres.

2. Se estudiará con detalle la reposición de los servicios, caminos, vías pecuarias afectadas, teniendo en cuenta que es zona de paso para el corzo y el jabalí.

3. Se procurará que la traza de la variante quede a distancia no inferior a 100 metros de terrenos calificados como urbanos o urbanizables.

4. La estructura que se adopte para el paso del río Calera, además de atender a la correcta evacuación de caudales, situará sus estribos, al menos, 5 metros fuera del borde del cauce, con el fin de preservar la vegetación de ribera y asegurar la continuidad del corredor ecológico.

Respecto al encauzamiento del río, se mantendrán los pertinentes contactos con la Confederación Hidrográfica del Norte.

Asimismo, no se podrá localizar ningún tipo de instalación auxiliar ni verter materiales de obras o procedentes de los movimientos de tierra, en zonas desde las que directamente o por erosión o escorrentía se pueda afectar al sistema hidrológico, procediéndose posteriormente a la restauración de las zonas de vertederos y préstamos.

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, 29 de marzo de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.

12184 *RESOLUCION de 25 de abril de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se decide no someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Dique de abrigo contra la mar de leva en el puerto de Cádiz», de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.*

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.

El proyecto «Dique de abrigo contra la mar de leva en el puerto de Cádiz» no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz remitió a la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental el análisis ambiental del proyecto, consultando sobre la necesidad de someterlo al procedimiento antes citado.

El objetivo del proyecto, así como una breve descripción de sus características se recogen en el anexo.

Habida cuenta que el presente proyecto pertenece a los comprendidos en el anexo II de la Directiva 85/337/CEE de 27 de junio de 1985 (concretamente a los especificados en el epígrafe 12 del mismo, «Modificación de los proyectos que figuran en el anexo I»), para los cuales el sometimiento a una evaluación de impacto ambiental será preciso cuando los Estados miembros consideren que sus características lo exigen y, tras examinar la documentación remitida y visitar la zona, no se observa, como resultado de la realización del proyecto, la potencial existencia de impactos ambientales adversos significativos que necesiten un proceso de evaluación de impacto ambiental para determinar la posibilidad de definir medidas mitigadoras, y en su caso la naturaleza de tales medidas, al objeto de conseguir impactos no significativos. Los impactos observados en este proyecto tienen medidas mitigadoras ya bien definidas, que pueden ser establecidas en un condicionado a su construcción.

En consecuencia, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental resuelve excluir del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto «Dique de abrigo contra la mar de leva en el puerto de Cádiz», debiendo cumplirse en su ejecución las siguientes condiciones:

1.^a Se realizará la caracterización del material a dragar de acuerdo con lo establecido en el proyecto de Orden «Recomendaciones para la gestión del material dragado en los puertos españoles», cuya aplicación a los puertos de titularidad estatal ha sido ya adoptada.

Si del resultado de esta caracterización sistemática se confirmara que los, aproximadamente, 70.000 metros cúbicos de material procedente del dragado necesario para la construcción del dique, no superan los valores límite fijados para determinar el nivel de acción 1, podrá procederse a su vertido al mar, debiéndose contar con el correspondiente permiso de la autoridad marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Si se superaran los valores límite fijados para determinar el nivel de acción 1, se asegurará el confinamiento estanco de los materiales de dragado en el trasdós de los muelles construidos en la desembocadura del río Guadalete.

En el primer supuesto, el material a verter se transportará en gánguiles de cántara cerrada con vertido por el fondo, con un control estricto de la ruta de los mismos y del punto de vertido.

2.^a La fabricación de los bloques de hormigón para el manto exterior del dique se realizará en una zona que al menos se encuentre a 500 metros de las áreas residenciales.

3.^a El transporte de materiales para las operaciones de construcción del dique se llevará a cabo durante el día, respetando el período comprendido entre las veintidós y las ocho horas. Mientras dure la citada construcción se adoptarán las medidas necesarias para que en las horas de actividad no se supere, en el exterior de las viviendas situadas en el trayecto del transporte, a dos metros de la fachada y a cualquier altura, el nivel de ruido de 65 dB(A)_{L_{eq}} o, si el nivel de ruidos es ya superior a ese valor, en 5 dB(A)_{L_{eq}} más que el nivel actual.

Madrid, 25 de abril de 1996.—El Director general, José Ramón González Lastra.