

ANEXO I

Actuaciones programadas para el año 1997, a financiar en los porcentajes indicados, entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Cataluña

Programas	Ap. Comunidad Autónoma	Ap. Estado	Total
1. Prevención y reducción en origen (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	186.688.000	186.688.000	373.376.000
2. Infraestructuras	731.268.000	243.756	975.024.000
2.1 Reutilización y reciclaje (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma).			
2.2 Tratamiento fin de línea (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma).			
2.3 Infraestructuras de eliminación (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma).			
3. Estudios, estadística y base de datos (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	84.636.000	84.636.000	169.272.000
4. Investigación y desarrollo (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	80.070.000	80.070.000	160.140.000
5. Comunicación (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma)	139.800.000	46.600.000	186.400.000
6. Formación (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	2.000.000	2.000.000	4.000.000
Total	1.224.462.000	643.750.000	1.868.212.000

ANEXO III

Actuaciones programadas para el período 1997-2000, a financiar, en los porcentajes indicados, entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Comunidad Autónoma de Cataluña

Programas	Aportación Comunidad Autónoma				Aportación Estado			
	1997	1998	1999	2000	1997	1998	1999	2000
1. Prevención y reducción en origen (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	186.688.000	162.117.507	138.957.863	115.798.219	186.688.000	162.117.507	138.957.863	115.798.219
2. Gestión adecuada de los residuos (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma)	731.268.000	518.776.021	444.665.161	370.554.301	243.756.000	129.694.005	111.166.290	92.638.575
3. Estudios, estadísticas y bases de datos (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	84.636.000	4.052.938	3.473.947	2.894.955	84.636.000	4.052.938	3.473.947	2.894.955
4. Investigación y desarrollo (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma) ...	80.070.000	24.317.626	20.843.679	17.369.733	80.070.000	24.317.626	20.843.679	17.369.733
5. Comunicación (al 25 por 100 con la Comunidad Autónoma)	139.800.000	16.211.751	13.895.786	11.579.822	46.600.000	4.052.938	3.473.947	2.894.955
6. Formación (al 50 por 100 con la Comunidad Autónoma)	2.000.000	2.026.469	1.736.973	1.447.478	2.000.000	2.026.469	1.736.973	1.447.478
Total	1.224.462.000	727.502.312	623.573.409	519.644.508	643.750.000	326.261.483	279.652.699	233.043.915

30150 RESOLUCIÓN de 4 de noviembre de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo de la circunvalación oeste de Jerez de la Frontera (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.

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.

Conforme al artículo 13 del Reglamento, la Dirección General de Carreteras remitió, con fecha 6 de noviembre de 1991, a la antigua Dirección General de Política Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo de la circunvalación oeste de Jerez de la Frontera, 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 previsiblemente afectadas sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 16 de marzo de 1992, la antigua Dirección General de Política Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas.

La relación de consultados, así como una síntesis de las respuestas recibidas, se recogen en el anexo I.

El estudio informativo tiene por objeto seleccionar el trazado más recomendable para subsanar los problemas planteados en la CN-IV a su paso por Jerez de la Frontera, considerando cuatro soluciones de trazado, todas ellas al oeste de la ciudad de Jerez. Los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental, comprendido dentro del estudio informativo, se recogen en el anexo II.

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

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 2 de abril de 1998, 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.

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, aprobado por el 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 circunvalación oeste de Jerez de la Frontera (Cádiz).

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente de evaluación de impacto ambiental, se considera que, entre las soluciones contempladas en el estudio informativo, la solución «D» puede ser ambientalmente viable, si en el proyecto de trazado y construcción que desarrolle dicha alternativa y en su ejecución y explotación se observan las recomendaciones y medidas correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental y se cumplen las siguientes condiciones:

Primera. *Adecuación ambiental del trazado.*

Con objeto de minimizar la afección al arroyo de Guadabajaque (o de la Cañada de la Loba) y al área inundable que actualmente atraviesa la solución «D» entre los puntos kilométricos 7,000 y 10,000, se desplazará la traza hacia el oeste a partir del punto kilométrico 6,000, aproximadamente, cruzando la carretera del Calvario al oeste del cruce actualmente proyectado para ir a buscar la media ladera existente en la margen derecha del mencionado arroyo, abandonando así el área inundable.

Segunda. *Protección del sistema hidrológico.*

Además del cambio del trazado requerido en la condición primera, con objeto de no alterar las características hidráulicas de los cauces presentes en la zona, evitar el incremento de los actuales problemas de encharcamiento y minimizar los procesos erosivos, en el proyecto de trazado y construcción se realizará, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, un estudio de las localizaciones, características y dimensiones de los drenajes y de los pasos sobre los cauces y las áreas de encharcamiento; en dicho estudio se considerará la posible adaptación de drenajes, cunetas y cerramientos para minimizar el efecto barrera de la nueva infraestructura sobre la fauna. Asimismo, se realizará un estudio de las zonas con riesgos de encharcamiento y/o deslizamiento, desarrollando las medidas complementarias necesarias para minimizar estos problemas, así como los problemas erosivos que la nueva infraestructura pudiera generar. Se prestará especial atención a las áreas en las que se presentan arcillas expansivas. Ambos estudios considerarán especialmente las áreas en torno a los arroyos de la Cañada de la Loba y del Carrillo.

Se proyectarán, en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, las medidas preventivas y de control necesarias para garantizar la no afección a la calidad del agua durante la realización de las obras. Las aguas procedentes de las instalaciones auxiliares serán sometidas a desbaste y decantación. Se aplicará otro tipo de tratamiento de depuración si el seguimiento analítico en los efluentes de las balsas de decantación arroja valores próximos a los límites establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos. El programa de vigilancia ambiental deberá incluir un plan de seguimiento analítico de las aguas procedentes de las balsas de decantación, estableciendo también puntos de control de calidad aguas arriba y abajo de la obra.

Tercera. *Localización de canteras, zonas de préstamo, graveras, vertederos, caminos de obra e instalaciones auxiliares.*

Dado que en el estudio de impacto ambiental únicamente figura un plano de canteras y yacimientos potencialmente utilizables en la obra sin incluir ningún tipo de análisis ambiental, el proyecto de construcción que desarrolle el presente estudio informativo deberá indicar las canteras y graveras que se van a utilizar, empleándose solamente aquellas que dispongan de la preceptiva autorización y contengan el consiguiente proyecto de restauración. En caso contrario, deberá presentarse la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su pertinente evaluación de impacto ambiental. El proyecto incorporará una cartografía

de las zonas de exclusión de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares (así como vertederos si los hubiera) a escala de detalle no inferior a 1: 5000, considerando como criterios prioritarios de exclusión la presencia de suelos de elevada capacidad agrológica, las áreas con riesgos de encharcamiento, la presencia de acuíferos vulnerables a la contaminación, las áreas de recarga y las márgenes de ríos o arroyos. No se localizará ninguna de estas actuaciones dentro del área calificada de protección paisajística en el plano de información urbanística del estudio de impacto ambiental, por lo que, dadas las discordancias existentes entre dicho plano y el de zonas de interés agrario del estudio, el proyecto de construcción deberá delimitarla de forma precisa solventando estas discrepancias. Fuera de dichas áreas, el emplazamiento final de los mismos 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.

Cuarta. *Protección y conservación de suelos.*

Con objeto de minimizar la ocupación del suelo y la afección a los cultivos, se localizarán en el proyecto de trazado y construcción las zonas de alto interés agrario identificadas en el estudio de impacto ambiental considerando el cambio de trazado requerido en la condición primera. Se jalonará, con anterioridad al inicio del desbroce, la zona de ocupación estricta del trazado, limitándose ésta, siempre que sea posible, a la franja de ocupación de la explanación de la vía, e incluyendo el jalonado de los caminos de acceso y las instalaciones auxiliares. La circulación de pesonal y maquinaria se restringirá a la zona acotada. Estas restricciones serán de especial aplicación en las áreas de interés agrario cuya delimitación precisa se exige en la presente condición.

Quinta. *Preservación de la contaminación acústica.*

El proyecto de trazado y construcción realizará un estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de explotación de las áreas con calificaciones de suelo urbano, urbanizable e industrial, incluyendo niveles máximos de inmisión, especialmente en las áreas próximas a los siguientes puntos kilométricos 0,100, 0,500, 3,000 y 4,700, así como en el área de cruce de la carretera del Calvario, en la vivienda del punto kilométrico 6,800 (referido a la solución «D» antes del cambio del trazado), en el área de cruce con la A-480 y en las restantes edificaciones que pudieran quedar afectadas con el cambio de trazado exigido en la condición primera. El proyecto diseñará las medidas de protección acústica necesarias para alcanzar los objetivos de calidad acordes con las recomendaciones de CEDEX y la Comunidad Económica Europea (DGXI), y teniendo en cuenta lo establecido en el Reglamento de la Calidad del Aire de la Junta de Andalucía (D. 74/96).

Por tanto, los niveles de inmisión sonora originados por la actuación no deberán sobrepasar en el exterior de las fachadas los siguientes límites:

Zonas residenciales:

L_{eq} (7 h – 23 h) menor que 65 dB (A).
 L_{eq} (23 h – 7 h) menor que 55 dB (A).

Zonas de enseñanza y hospitalarias:

L_{eq} (7 h – 23 h) menor que 55 dB (A).
 L_{eq} (23 h – 7 h) menor que 45 dB (A).

Zonas comerciales:

L_{eq} (7 h – 23 h) menor que 70 dB (A).
 L_{eq} (23 h – 7 h) menor que 60 dB (A).

Zonas industriales:

L_{eq} (7 h – 23 h) menor que 75 dB (A).
 L_{eq} (23 h – 7 h) menor que 70 dB (A).

Las medidas de protección acústica deberán quedar instaladas previamente a la emisión del acta de recepción de la obra. El proyecto incorporará en el programa de vigilancia ambiental el seguimiento de los niveles sonoros en suelo urbano y urbanizable; de los resultados de dicho seguimiento se inferirá la necesidad de revisión de las medidas correctoras realizadas. Aunque el cambio de trazado requerido en la condición primera aleja la traza del centro educativo «Rancho Colores», el programa de vigilancia ambiental incluirá mediciones en esta zona.

Sexta. *Continuidad de los servicios existentes.*

Durante la construcción y explotación de la nueva infraestructura se asegurará, mediante el diseño de las estructuras necesarias y las medidas oportunas, la continuidad de las Cañadas del Carrillo, Guadabajaque y Miraflores, así como de la conducción de agua de Trebujena.

Séptima. *Protección del patrimonio cultural.*

El proyecto de trazado y construcción incorporará, en coordinación con el Departamento de Cultura de la Junta de Andalucía, un plan de prospección arqueológica de la franja de ocupación de la nueva infraestructura, de los caminos de acceso y de las superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares y, caso de ser necesarios, vertederos. Si los resultados de la prospección fueran positivos, la memoria final de dicha prospección deberá proponer actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones deberán quedar recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación, compatible con el plan de obra, que considere las iniciativas a adoptar en el caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado.

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

Se redactará un proyecto de medidas de defensa contra erosión y la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución, conjunta con el resto de las obras. El citado proyecto considerará como zona sensible objeto de tratamiento especial el área de cruce sobre el arroyo de la Cañada de la Loba, además de todas aquellas áreas de préstamos, viario de acceso de la obra, desmontes, terraplenes, pasos sobre arroyos, áreas ocupadas por parques de maquinaria y otras instalaciones temporales, así como vertederos, si los hubiera.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén serán preferentemente de 3H2V, siempre que sea técnicamente viable, para minimizar el impacto paisajístico y favorecer la revegetación. Taludes más inclinados se podrán justificar, desde el punto de vista ambiental, solamente si los impactos ambientales producidos por la mayor ocupación del suelo de los taludes más tendidos no compensasen las ventajas ambientales de éstos. Siguiendo las indicaciones del Director ambiental de Obra, se recuperará la capa superior del suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra para su posterior utilización 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 particulares del proyecto, de forma que se garantice el mantenimiento de sus propiedades para posterior reutilización. En el proyecto constructivo se definirán las zonas de taludes que se restaurarán con tierra vegetal.

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

Novena. *Seguimiento y vigilancia.*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, de la eficacia de las medidas correctoras del estudio de impacto ambiental, una vez desarrolladas, y del condicionado de esta declaración. En él se detallará el método de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la secuencia 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 del Ministerio de Fomento, que acreditará su contenido y conclusiones.

La Demarcación de Carreteras de Andalucía, como responsable del programa de vigilancia ambiental y de sus costes, dispondrá de una dirección ambiental de obra que, sin perjuicio de las funciones atribuidas al Director facultativo de las obras en la legislación de contratos de las Administraciones Públicas, se responsabilizará de la adopción de 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 documentos:

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

Informe sobre las actuaciones realmente ejecutadas relativas a:

Ajuste de trazado de acuerdo con lo especificado en la condición primera.

Protección del sistema hidrológico conforme a lo indicado en la condición segunda.

Localización de canteras, préstamos, caminos de obra, instalaciones auxiliares y, en su caso, vertederos de acuerdo con lo indicado en la condición tercera.

Protección y conservación de suelos de acuerdo con lo especificado en la condición cuarta.

Protección contra el ruido referida a la condición quinta.

Continuidad de servicios existentes y de las vías pecuarias referidos en la condición sexta.

Protección del patrimonio cultural de acuerdo con lo indicado en la condición séptima.

Defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra referida a la condición octava.

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

Informe sobre el estado y eficacia de las obras de drenaje y, en su caso, medidas complementarias contempladas en la condición segunda.

Informe sobre los niveles reales de ruido en las áreas a que se refiere la condición quinta y, en su caso, medidas complementarias a realizar.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto de acuerdo con lo indicado en la condición octava y, en su caso, reposición de marras realizada.

Se emitirá un informe especial cuando se presentan 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.

Décima. *Documentación adicional.*

La Dirección General de Carreteras remitirá a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, antes de la adjudicación definitiva del proyecto de construcción, un escrito certificando la incorporación en los documentos de contratación de la documentación y prescripción adicionales que esta declaración de impacto establece como necesarias, y un informe sobre su contenido y conclusiones.

La documentación referida es la siguiente:

Proyecto de construcción del ajuste del trazado requerido en la condición primera.

Estudio de las zonas de riesgo de encharcamiento y/o deslizamiento; localización y diseño de los drenajes, pasos sobre cauces y zonas de encharcamiento, así como medidas complementarias, todo ello con el grado de definición de proyecto constructivo, a que se refiere la condición segunda, prescripciones del programa de vigilancia ambiental en relación con lo dispuesto en dicha condición.

Cartografía de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, caminos de obra e instalaciones auxiliares referida en la condición tercera. Ubicación y características de los vertederos de más de 25.000 metros cúbicos, si los hubiera. Identificación de las canteras y graveras que se van a utilizar y análisis ambiental que justifica la elección. Delimitación precisa del área de protección paisajística.

Localización en el proyecto de construcción de las zonas de alto interés agrario a que se refiere la condición cuarta.

Estudio de los niveles sonoros previstos en la fase de funcionamiento del proyecto, diseño de las medidas de protección acústica necesarias y prescripciones del programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición quinta.

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 séptima.

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

Programa de vigilancia ambiental, a que se refiere la condición novena.

Una vez realizada la adjudicación definitiva del proyecto de construcción la Dirección General de Carreteras notificará a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el equipo responsable de la dirección ambiental de la obra.

Undécima. Definición contractual de las medidas correctoras.

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de las medidas correctoras contempladas en el estudio de impacto ambiental y en estas condiciones figurarán en el proyecto de construcción, justificadas en la memoria y anejos correspondientes, estableciendo su diseño, ubicación y dimensiones en el documento de planos; sus exigencias técnicas en el pliego de prescripciones técnicas, y su definición económica en el documento de presupuesto del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes derivados en el 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, 4 de noviembre de 1998.—La Directora general de Calidad y Evaluación Ambiental, Dolores Carrillo Dorado.

ANEJO I

Consultas previas sobre el impacto ambiental del proyecto

Relación de consultados	Respuestas recibidas
ICONA	X
Delegación del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Andalucía	-
Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía	X
Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X
Gobierno Civil de Cádiz	-
Diputación Provincial de Cádiz	-
Ayuntamiento de Jerez de la Frontera	-
Centro de Estudios Territoriales y Urbanos	-
Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología. CSIC. Sevilla	X
Asamblea Verde. Sevilla	-
Federación Andaluza Asociaciones Defensa Naturaleza. Málaga	-
Confederación Ecologista Pacifista Andaluza (CEPA). Sevilla	-
Asociación Gaditana de Defensa y Estudio de la Naturaleza. AGADEN	-
Colectivo Ecologista-Pacifista Albariza. Jerez de la Frontera. Andalus. Federación Ecologista Andaluza Amigos de la Tierra. Sevilla	-
Grupo Ecologista «Alimoche». Cádiz	-
Federación Ecologista y Pacifista Gaditana. Cádiz	-
Federación de Amigos de la Tierra. Madrid	-
ADENA. Madrid	-
CODA. Madrid	-
AEDENAT. Madrid	-
SEO. Madrid	X

El Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) informa que no cabe formular, en principio e independientemente de los oportunos estudios de impacto ambiental, observaciones relevantes respecto al actual planteamiento.

El Gobierno Civil de Cádiz estima aconsejable la inclusión de la prospección arqueológica de la zona en el estudio informativo, con base en el informe emitido por la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. En dicho informe se indica la necesidad de realizar una prospección arqueológica intensiva de la zona, con anterioridad a las obras de construcción de la variante, para delimitar con exactitud las posibles afecciones y prever las actuaciones necesarias, dado que se trata de un área de posible aparición de restos de épocas prehistórica y romana.

La Agencia de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía informa que la actuación propuesta no afecta a ninguna zona protegida, discurren por terrenos de uso agrícola, y que no existe condiciones ambientales a resaltar en la realización del proyecto.

La Sociedad Española de Ornitología (SEO) informa que el proyecto no afectará de modo especial a ningún Área de Importancia Internacional para las Aves.

El Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla considera que, dadas las características geológicas del terreno, en la zona en la que existen arcillas expansibles, debe prestarse especial atención al estudio detallado de los desajustes naturales del terreno, para conservarlo y evitar así deslizamientos.

La Dirección General de Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía indica que la actuación propuesta transcurre por una formación de relieves suaves, con usos periurbanos y agrícolas extensivos, de incidencia paisajística relativa, al no afectar a ningún espacio de singular valor. No obstante, señala que la actuación propuesta queda afectada por las normas de regulación de usos y actividades del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Cádiz, adjuntándose al informe. En relación con los aspectos a incluir en el estudio de impacto ambiental, indica el análisis ambiental de la localización de canteras, vertederos, plantas de hormigonado y otras infraestructuras necesarias para la obra, la integración visual de toda la actuación y la minimización del efecto barrera generado por la nueva infraestructura, especialmente en la barriada del Cristo del Calvario.

ANEJO II

Resumen del estudio de impacto ambiental

Contenido

La actuación objeto de estudio es la circunvalación por el oeste de Jerez de la Frontera. El estudio de impacto ambiental contempla cuatro opciones de trazado: Dos («A» y «B»), que aprovechan la circunvalación existente incorporando pequeñas variantes parciales, y otra dos («C» y «D»), que discurren más alejadas del núcleo urbano, de acuerdo con el avance del Plan General de Ordenación Urbana.

La solución «A» (6,684 kilómetros de longitud total) es la duplicación de la actual circunvalación con dos variantes parciales. Se inicia en la N-IV, en el punto kilométrico 633,900, con un tramo en variante que salva la glorieta del Porvenir, atraviesa el polígono industrial «Varias Andaluzas» y vuelve a apoyarse en el trazado de la actual variante hasta el acceso a los depósitos de Monte Alto y a las instalaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, donde comienza la segunda variante. Ésta discurre a media ladera por la trasera de las bodegas Garvey, la residencia sanitaria de la Seguridad Social y la cooperativa vitivinícola «Nuestra Señora de las Angustias», conectando con la carretera A-6010 a Trebujena. Tras incorporarse aquí el trazado de la circunvalación existente, la solución termina en el actual enlace con la A-480. La sección transversal es de dos calzadas con dos carriles, cada una con anchura total de 9,500 metros, incluidos arcones. La mediana es de dos metros.

La solución «B» (6,627 kilómetros de longitud total) se inicia en la intersección con la carretera a Guadalacacín en el punto kilométrico 633,000, circunvala el polígono industrial «El Porvenir», las «Bodegas Craft», los depósitos de Monta Alto y las bodegas Garvey. A partir del cruce con la carretera a Trebujena el trazado coincide con el de la solución A. La sección transversal es igual que la de la solución «A», excepto en el tramo que no se apoya en la actual circunvalación, en el que la mediana es de 10 metros.

La solución «C» (11,985 kilómetros de longitud total) tiene su inicio coincidente con la solución «A» y toma dirección oeste, alejándose más que ésta del casco urbano y discurren por un terreno bastante más llano al evitar la ladera noroccidental de Jerez. Atraviesa la carretera A-480 y, tras dejar a la izquierda las Bodegas Internacionales, se dirige a la N-IV, finalizando en el punto kilométrico 644,300 de ésta. La sección transversal es de dos calzadas con 9,5 metros de anchura cada una y mediana de 10 metros.

La solución «D» (11,803 kilómetros de longitud total) tiene el mismo trazado que la solución «C» hasta el enlace con la carretera A-480. Desde este punto hasta su final en el punto kilométrico 644,900 de la CN-IV, el trazado discurre al este de la solución «C», dejando en la margen izquierda el trazo «Rancho Colores». La sección transversal es análoga a la de la alternativa C.

El estudio de impacto ambiental describe la situación del medio donde se inserta la actuación atendiendo a los siguientes factores: Clima, atmós-

fera, geología, geotecnia, relieve, hidrología, suelos, vegetación, fauna, paisaje, yacimientos arqueológicos y aspectos socioeconómicos.

El estudio concluye la identificación y valoración de impactos calificando como moderado el impacto de las alternativas «A» y «B», y como compatible el de las alternativas «C» y «D», siendo el de esta última menor. El estudio no detecta ningún impacto severo. En relación con la contaminación acústica, el estudio indica que la alternativa «B» es la más favorable globalmente, pero presenta valores superiores, frente a «C» o «D», en zonas delicadas como son la residencia sanitaria y el área del enlace con la A-480. Asimismo, indica que «C» y «D» presenta valores equivalentes y que sólo en el tramo final los niveles sonoros previstos superan a los de actual N-IV. El estudio recomienda realizar un estudio de ruido en «Rancho Colores». El estudio de impacto ambiental elige la alternativa «D» como la de menor coste ambiental.

El estudio incluye medidas correctoras, programa de vigilancia ambiental y documento de síntesis.

ANEJO III

Información pública del estudio de impacto ambiental

Relación de alegantes

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
Diputación Provincial de Cádiz.
Consejería de Medio Ambiental de la Junta de Andalucía.
Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
Ayuntamiento de Jerez de la Frontera.

Resumen del contenido ambiental más significativo de las alegaciones

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir indica que el estudio informativo no incluye un estudio hidrológico. Informa que el área por la que discurre la circunvalación es muy sensible a inundaciones, recordando que toda actuación en el dominio público hidráulico, incluidas por tanto las obras de fábrica sobre los cauces, debe ser autorizada previamente por la Confederación, y que está prohibido desviar arroyos y vaguadas para hacerlos coincidir en una misma obra de fábrica. Indica además que la infraestructura proyectada cruza la conducción de agua de Trebujena.

La Diputación Provincial de Cádiz señala la necesidad de no disminuir el desagüe de la vaguada denominada «Cañada de la Loba», en el tramo entre el paso bajo la A-6014 (El Barroso) y en enlace con la A-480, para no incrementar la actual afección a la A-6016 (Machamudo), que actualmente se inunda en época de grandes lluvias. Aconseja realizar en la fase de proyecto un estudio de ruido en el entorno de los centros educativos «Rancho Colores» y «Sagrado Corazón», de la residencia sanitaria y del enlace con la A-480, así como elaborar mapas de riesgos de erosión y de deslizamiento, definiendo las medidas necesarias para evitar deslizamientos debidos a la expansibilidad de las arcillas. Indica la necesidad de incluir en el programa de vigilancia ambiental una red de vigilancia de calidad de las aguas con varios puntos de tomas de muestras, aguas arriba y abajo de las obras.

La Consejería de Medio Ambiental informa que el trazado propuesto cruza tres vías pecuarias: «Cañada del Carrillo», «Cañada de Guadabajaque» y «Cañada de Miraflores».

El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera solicita acerca del enlace de la nueva circunvalación con la carretera de Sanlúcar de Barrameda A-480 al cruce actual de esta carretera con la carretera de Rota, alejándolo del núcleo urbano y evitando el cauce del arroyo Guadabajaque, que sufre inundaciones periódicas en los últimos años afectando a la zona sur del núcleo urbano. Para ello, propone invertir la concavidad de la curva actualmente proyectada desde el cruce con la carretera del Calvario hasta el final del trazado. Indica que debe revisarse la rasante del trazado proyectado en el área situada a unos 2.000 metros aguas arriba de la Laguna de Torrox, ya que la cota de rebose de la misma son 11,30 metros y la nueva infraestructura presenta cotas de 12,50 metros.

BANCO DE ESPAÑA

30151 RESOLUCIÓN de 29 de diciembre de 1998, del Banco de España, por la que se hacen públicos los cambios de divisas correspondientes al día 29 de diciembre de 1998, que el Banco de España aplicará a las operaciones ordinarias que realice por su propia cuenta, y que tendrán la consideración de cotizaciones oficiales, a efectos de la aplicación de la normativa vigente que haga referencia a las mismas.

Divisas	Cambios	
	Comprador	Vendedor
1 dólar USA	142,323	142,607
1 ECU	166,887	167,221
1 marco alemán	84,994	85,164
1 franco francés	25,345	25,395
1 libra esterlina	238,846	239,324
100 liras italianas	8,584	8,602
100 francos belgas y luxemburgueses	412,052	412,876
1 florín holandés	75,434	75,586
1 corona danesa	22,322	22,366
1 libra irlandesa	211,065	211,487
100 escudos portugueses	82,900	83,066
100 dracmas griegas	50,621	50,723
1 dólar canadiense	91,922	92,106
1 franco suizo	104,190	104,398
100 yenes japoneses	123,597	123,845
1 corona sueca	17,614	17,650
1 corona noruega	18,710	18,748
1 marco finlandés	27,958	28,014
1 chelín austriaco	12,081	12,105
1 dólar australiano	87,030	87,204
1 dólar neozelandés	74,079	74,227

Madrid, 29 de diciembre de 1998.—El Director general, Luis María Linde de Castro.