

14515 *RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía SE-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, cuarto cinturón, sector norte-noroeste, tramo: Entre accesos de Huelva (A-49) y Córdoba (N-IV), de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría general de Medio Ambiente la formulación 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 enero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo: «Autovía SE-40 de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla, Cuarto Cinturón, Sector norte-noroeste, tramo: Entre Accesos de Huelva (A-49) y Córdoba (N-IV)», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

Recibida la memoria-resumen, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental estableció un periodo de consultas a personas, instituciones y administraciones sobre el impacto ambiental del proyecto.

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. Posteriormente, con fechas 12 de febrero de 1999 y 5 de marzo de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de tres contestaciones adicionales recibidas fuera de plazo, pero de interés para la realización del estudio de impacto ambiental.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de febrero de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de septiembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría general de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el R.D.L. 1302/1988, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, formula únicamente a efectos ambientales, la siguiente declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «autovía SE-40 de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla, Cuarto Cinturón, Sector norte-noroeste».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la alternativa elegida en el estudio informativo, denominada NIAB-NIIB1-NIIBA, siempre que se cumplan, tanto en la redacción del proyecto de construcción como en las fases de construcción y explotación de la nueva autovía, las recomendaciones contenidas en el estudio de impacto ambiental y las condiciones que a continuación se exponen:

1. Adecuación ambiental del trazado

El trazado de la alternativa NIAB-NIIB1-NIIBA, tal y como viene definido en el estudio informativo sometido a información pública, deberá ajustarse en el definitivo proyecto de construcción, siempre que sea técnicamente viable, de forma que se minimicen las afecciones sobre los cauces fluviales y sus márgenes, en especial cuando éstas cuenten con alguno de los escasos restos de bosque ripario original que aun se conservan en la zona, el patrimonio arqueológico y la población. En concreto, se llevarán a cabo los ajustes necesarios del trazado en los siguientes tramos:

1.1 El emplazamiento definitivo del enlace de conexión entre la SE-40 y la autovía Sevilla-Huelva previsto en el inicio de tramo deberá justificarse desde un punto de vista ambiental, teniendo en cuenta que su posible desplazamiento hacia el oeste conllevaría la afección de los yacimientos arqueológicos de identificados como Mejina (Y1650) y Hacienda de Mejina (Y745), así como un incremento de los niveles de inmisión en la urbanización los Barreros.

1.2 Para evitar la afección de la cornisa norte del Aljarafe, espacio catalogado como Paisaje Sobresaliente en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Sevilla, se reestudiará la ubicación del enlace con la carretera SE-510, planteando su posible desplazamiento hacia el suroeste.

1.3 Con objeto de no ocupar el cauce del arroyo del Polvillo, entre los puntos kilométricos 13+000 y 14+000 del tramo I el trazado se desplazará hacia el sur; así mismo, el enlace con la autovía de la Plata previsto a la altura del punto kilométrico 14+000 se diseñará de forma que no se afecte dicho cauce.

1.4 Para evitar las afecciones a la población de El Aral y las edificaciones existentes en el entorno de la carretera A-431 al norte de La Algaba, se estudiará el emplazamiento del enlace previsto con dicha carretera a la altura del punto kilométrico 4+500 del tramo II, planteando su posible desplazamiento hacia el oeste.

1.5 Con objeto de que la infraestructura proyectada no constituya un obstáculo para la construcción de la segunda pista en el Aeropuerto de Sevilla, que, según las previsiones del Plan Director del citado aeropuerto se localizaría al norte de la actual, se estudiará la posibilidad de que el trazado en las proximidades del cruce con la carretera N-IV discorra en desmonte.

2. Mantenimiento de la permeabilidad territorial

Durante la construcción y explotación de la nueva vía se asegurará, mediante el diseño de las medidas oportunas, el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal del territorio, teniendo en cuenta los accesos a las poblaciones y las necesidades de paso de la maquinaria agrícola. Además se asegurará la continuidad de las infraestructuras, servicios y equipamientos existentes en el territorio, tales como líneas eléctricas y telefónicas, conducciones de agua o gas, infraestructuras de riego, etc.

Durante la fase construcción se prestará especial atención a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre las que se encuentran la autopista A-49, Sevilla-Huelva, la autovía de la Plata N-630, la autovía N-IV y las carreteras A-472, SE-510, A-431 y C-433. Los cortes y desvíos de tráfico que se sea necesario efectuar deberán estar debidamente señalizados y ser anunciados con la suficiente antelación.

Se repondrán las vías pecuarias interceptadas, asegurando su continuidad por el paso transversal más cercano al original. Las reposiciones previstas deberán contar con la aprobación de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

3. Protección del sistema hidrológico

Para preservar las características de las aguas superficiales y subterráneas, y evitar el vertido de sustancias y el arrastre de tierras a los cauces tanto durante la fase de construcción como en la fase de explotación se establecerán las siguientes medidas:

a) No se localizarán las zonas de instalaciones auxiliares y de parque de maquinaria, zonas de préstamo o vertederos en las riberas y vegas del arroyo Repudio, la rivera de Huelva, el río Guadalquivir y el arroyo Almonázar, ni tampoco en las proximidades del complejo de graveras de La Rinconada. Además, se considerarán como zonas excluidas para la ubicación de este tipo de instalaciones las existentes en ambas márgenes del trazado en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 2+000 a 3+500 del tramo I y en la margen izquierda del tramo comprendido entre el punto kilométrico 5+000 a 8+000 del tramo II. En estos tramos,

las instalaciones necesarias para la construcción de los viaductos se ubicarán dentro de la franja de explanación de la traza.

b) Durante la fase de construcción se minimizará la franja de afección a las riberas del río Guadalquivir y los arroyos Repudio y rivera de Huelva, limitándose la actividad de obra a la franja de ocupación estricta del trazado. Las estructuras de paso sobre dichos cauces garantizarán la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre mediante las obras de drenaje transversal pertinentes. Las cimentaciones de las pilas de los viaductos quedarán fuera de los cauces, y los estribos se situarán al menos a 5 metros de la vegetación de ribera, con el fin de facilitar el paso de la fauna. En cualquier caso, los estribos y pilas se situarán y construirán de modo que produzcan la mínima afección a la vegetación de ribera, afección que en ningún caso superará la anchura de la estructura a construir.

c) Se impermeabilizará toda la superficie de la zona ocupada por las instalaciones auxiliares y parque de maquinaria.

d) Se diseñará un sistema de cunetas perimetrales y balsas de decantación para la recogida de aguas procedentes del interior de las zonas destinadas a parque de maquinaria e instalaciones auxiliares. Se llevará a cabo hara un seguimiento analítico de los efluentes, de modo que las aguas solo podrán ser vertidas a los cauces si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos; en caso de sobrepasar dichos valores, se aplicarán tratamientos por sistemas de coagulación o floculación antes de su vertido.

e) Durante la fase de construcción, los residuos tales como aceites, combustibles, hormigones, etc., procedentes de la zona de instalaciones, se gestionarán según la normativa aplicable; en ningún caso se verterán sobre el terreno o a los cursos de agua.

f) Se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto en su morfología como en su vegetación. Si en estos espacios ribereños se llevaran finalmente a cabo actuaciones de recuperación ambiental por parte de Ayuntamientos u otros organismos oficiales, las medidas que al respecto se planteen en el proyecto de construcción deberán coordinarse con el organismo competente. Las estructuras para el cruce de estos cauces se diseñarán de forma que las cimentaciones de las pilas queden fuera del cauce fluvial y afecten en la menor medida posible a las franjas de vegetación de ribera existentes en sus orillas.

4. Prevención del ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrolle las medidas de protección contra el ruido necesarias para que se alcancen los objetivos de calidad señalados en la presente condición. Dicho estudio considerará especialmente la proximidad al trazado de las poblaciones de La Algaba y El Aral y las urbanizaciones Los Barreros, El Retiro, Villa Europa, Villas del Atlántico, Fuenblanca, Sitio de Valencia, Tarazona y Pino Grande, así como las haciendas y cortijos cercanos a la traza.

Asimismo, se analizarán los niveles sonoros y se diseñarán, en su caso, protecciones para aquellos terrenos calificados como urbanos o urbanizables en los planeamientos urbanísticos.

Los objetivos de calidad para niveles de inmisión sonora máximos originados por la vía, medidos a dos metros de la fachada y para cualquier altura de las edificaciones:

Zonas residenciales:

Leq. (de siete a veintitrés horas) menor que 65 dB (A).

Leq. (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Zonas industriales, comerciales o empresariales:

Leq. (de siete a veintitrés horas) menor que 75 dB (A).

Leq. (de veintitrés a siete horas) menor que 75 dB (A).

Zonas hospitalarias:

Leq. (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq. (de veintitrés a siete horas) menor que 45 dB (A).

Centros educativos, religiosos, parques y áreas deportivas:

Leq. (de siete a veintitrés horas) menor que 55 dB (A).

Leq. (de veintitrés a siete horas) menor que 55 dB (A).

Durante la fase de obras, no podrán realizarse actividades generadoras de ruido entre las veintidós y las ocho horas en zonas situadas a menos de 500 metros de suelo urbano consolidado en el momento de la realización de las obras. En todo caso, los objetivos de calidad para los niveles de inmisión sonora durante el periodo nocturno en la fase de construcción, se ajustarán a los establecidos anteriormente para la fase de explotación.

Con el fin de verificar el modelo acústico desarrollado en el proyecto de construcción, el programa de vigilancia ambiental incorporará campañas de mediciones durante la fase de explotación, tanto en zonas en las que se hayan establecido medidas de protección acústica como en zonas en que los niveles sonoros se aproximen pero no superen los niveles estipulados, y para las que no se hayan establecido medidas de protección acústica. De los resultados obtenidos de dichas campañas se verá la necesidad de implantar medidas complementarias.

5. Protección del patrimonio histórico-artístico y arqueológico

Dada la riqueza del patrimonio histórico y arqueológico de la zona, el proyecto de construcción incorporará un estudio arqueológico donde queden recogidos los resultados de las prospecciones llevadas a cabo en una franja de 500 metros desde el límite exterior de ocupación de la traza, así como de los caminos de acceso y superficies destinadas a instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de préstamos. Dicho estudio se realizará en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y deberá contar con la aprobación de dicho organismo. En cualquier caso, la prospección arqueológica se realizará de forma previa a la ejecución del desbroce y a la apertura de caminos.

La memoria final de dicha prospección recogerá los resultados de las mismas y deberá proponer posibles sondeos valorativos, ajustes de trazado, jalonamiento del área de cautela de aquellos yacimientos indirectamente afectados por la obra, excavaciones de urgencia de yacimientos directamente afectados por la obra, u otras actuaciones concretas dirigidas a garantizar la adecuada protección del patrimonio arqueológico. Estas actuaciones quedarán recogidas en el proyecto de construcción, que además incorporará un programa de actuación compatible con el plan de obra, en el que se consideren las medidas a adoptar en caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni localizado durante las prospecciones. Durante toda la fase de obras se realizará un seguimiento arqueológico de las mismas por técnicos especializados.

Se evitará toda afección a los yacimientos inventariados en el estudio de impacto ambiental, tanto los más cercanos al trazado, como aquellos más alejados que podrían verse afectados por movimientos de maquinaria o la ubicación de instalaciones auxiliares. Estos yacimientos son: Mejina, Hacienda de Mejina, Villanueva del Ariscal, Torrijo B, Cortijo de Hormaza, Cortijo del Aceitero, El Águila, Cortijo de Majalobas y Venta de la Mueirana. Las mismas medidas protectoras se aplicarán a los distintos elementos del patrimonio arquitectónico existentes en las cercanías de la traza.

6. Localización de canteras, zonas de préstamo, vertederos e instalaciones auxiliares

El proyecto de construcción incorporará en su documento de planos y, por tanto, con carácter contractual, un plano de localización de todas las instalaciones auxiliares de obra, así como de las zonas de exclusión para la ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares, a escala no inferior a 1:5.000. En las zonas de exclusión quedará expresamente prohibida cualquier actividad de obra.

Como zonas de préstamo, canteras y graveras se utilizarán únicamente las que dispongan de la preceptiva autorización y cuenten con el consiguiente proyecto de restauración, seleccionándose preferentemente aquellas que ya estén en funcionamiento. En caso contrario, se deberá presentar la documentación necesaria ante la autoridad ambiental competente para su oportuna tramitación.

La utilización como zonas de vertedero para albergar los materiales sobrantes de la excavación no se podrán establecer en:

a) Puntos de interés geológico o geomorfológico.

b) Zonas bióticas de interés singular.

c) Zonas de afección a los yacimientos arqueológicos o elementos del patrimonio histórico.

d) Aluviales de los ríos existentes en la zona afectada.

e) Zonas catalogadas por su interés ambiental en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Sevilla y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

La selección de los vertederos 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. Si finalmente se decidiese utilizar los huecos de extracción de antiguas graveras, se seleccionarán preferentemente aquellos que no constituyan áreas de interés para la avifauna, para lo cual se realizarán las oportunas consultas con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

La zona de instalaciones auxiliares de obras y parques de maquinaria se localizarán preferentemente lejos de zonas habitadas. Si por necesidades de las obras fuera necesario ubicarlas en este tipo de zonas, el proyecto de construcción contemplará la necesidad de incluir un estudio de la posible incidencia sobre la población (ruido, contaminación atmosférica, tráfico, etc.).

7. *Protección de la fauna y de la vegetación*

En el tramo comprendido entre el punto kilométrico 6+500 y el enlace con la autovía de la Plata, donde el trazado atraviesa zonas de nidificación del aguilucho cenizo, no se realizarán desbroces, voladuras, movimientos de tierras ni otras actividades generadoras de ruido durante el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 31 de julio.

Los drenajes previstos en el estudio informativo se adecuarán, sin perder su funcionalidad original, para permitir el paso de vertebrados terrestres a través de ellos. El diseño de los pasos se realizará teniendo en cuenta que serán utilizados preferentemente mamíferos de pequeño tamaño, reptiles y anfibios. La ubicación de los pasos de fauna se determinará en el proyecto de construcción en coordinación con el órgano competente de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Para minimizar la afección sobre la vegetación natural durante la fase de obras, prácticamente reducida a las márgenes de los cursos fluviales, se tomarán las medidas oportunas para limitar la ocupación del terreno en las zonas próximas a los cauces. A este respecto, se jalonarán los límites de las zonas de préstamo, vertedero, instalaciones de obra y caminos auxiliares, intentando no superar la franja definida por la explanación de la nueva vía. En los tramos comprendidos entre los puntos kilométricos 2+000 a 3+500 y 5+000 a 8+000 del tramo II, las actividades de obra se restringirán estrictamente a esta franja de explanación y se implantarán las medidas oportunas para proteger la vegetación riparia del posible paso de maquinaria.

Una vez finalizada la obra, se procederá a revegetar aquellas zonas ocupadas por las instalaciones temporales.

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

Se redactará un proyecto de medidas contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, desarrollando las líneas establecidas al respecto en el estudio de impacto ambiental con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras.

El proyecto considerará toda la longitud de la actuación del trazado (desmontes, terraplenes, obras de fábrica, estructuras, etc.), así como áreas de vertedero, préstamos, viario de acceso a la obra, parque de maquinaria y otras instalaciones temporales.

En caso de que el proyecto de construcción contemplara la apertura de nuevas zonas de préstamo en las terrazas inferior y media del Guadalquivir en el entorno de La Rinconada, tal y como se prevé en el estudio informativo, para su recuperación se valorará la posibilidad de reconvertirlas en zonas húmedas que pueda utilizar la avifauna o zonas verdes de uso recreativo, y no sólo su reversión a su uso agrícola original; a este respecto, el proyecto de recuperación de este tipo de zonas de préstamo se realizará en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Los taludes se diseñarán en función de los elementos geotécnicos de seguridad y paisajísticos de la zona tenidos en cuenta en el estudio de impacto ambiental. La morfología resultante para taludes de desmonte y terraplén será preferentemente, y siempre que sea técnicamente viable, 3H:2V, de modo que sea posible su revegetación. En cualquier caso, los desmontes no serán superiores a 1H:2V, salvo que se produzca un impacto por la ocupación del suelo que no compense las ventajas de taludes más tendidos.

El proyecto constructivo incluirá un plan de gestión de la tierra vegetal, en el que se contemplará la retirada selectiva de la capa más superficial del suelo durante los movimientos de tierra, que, tras su acopio y mantenimiento, se reutilizará en la restauración vegetal del trazado y de las superficies ocupadas por las instalaciones temporales utilizadas en la fase de construcción.

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

9. *Seguimiento y vigilancia*

Se redactará un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos, así como de la eficacia de las medidas correctoras establecidas en el estudio de impacto ambiental y en el condicionado de esta declaración.

El programa de vigilancia ambiental desarrollará la totalidad de los controles propuestos por el estudio de impacto ambiental.

En el programa se establecerá el modo de seguimiento de las actuaciones y se describirá el tipo de informes y la frecuencia y periodo de emisión. Para ello el programa se detallará, para cada factor ambiental objeto de seguimiento, los siguientes términos:

Objetivo de control establecido.

Actuaciones derivadas del control.

Lugar de inspección.

Periodicidad de la inspección.

Material necesario, método de trabajo y necesidades de personal técnico.

Parámetros sometidos a control.

Umbrales críticos para los parámetros.

Medidas de prevención y corrección en caso de que se alcancen los umbrales críticos.

Documentación generada por cada control.

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

La Dirección General de Carreteras, 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 con 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) Antes del inicio de las obras:

Plan de seguimiento ambiental, para la fase de obras, presentado por la asistencia técnica a la dirección de obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

Plan de aseguramiento de la calidad, en lo que se refiere a la calidad ambiental, presentado por el contratista adjudicatario de la obra, con indicación expresa de los recursos materiales y humanos asignados.

b) Informe paralelo al acta de comprobación de replanteo.

c) Informes periódicos semestrales durante toda la fase de obras.

Medidas de mantenimiento de la permeabilidad territorial, a que se refiere la condición 2.

Medidas de protección hidrológica, a que se refiere la condición 3.

Resultado del seguimiento arqueológico de las obras, a que se refiere la condición 5.

Medidas de protección para la población en la explotación de zonas de préstamos y vertederos, a que se refiere la condición 6.

Medidas de protección para la fauna y la vegetación, a que se refiere la condición 7.

d) Antes de la emisión del acta de recepción de las obras:

Informe sobre la continuidad de los servicios existentes realmente mantenidos, de acuerdo con la condición 2.

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

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

Informe sobre las actuaciones de prospección del patrimonio arqueológico y cultural realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 5.

Informe sobre el emplazamiento de canteras, zonas de préstamo, vertederos si es que existen, e instalaciones auxiliares, de acuerdo con la condición 6.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna y la vegetación, especialmente lo referente a endemismos, realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

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

Plan de seguimiento ambiental para la fase de explotación.

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

Informe sobre niveles sonoros, a que se refiere la condición 4.

Informe de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 7.

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

Se emitirá un informe especial cuando se presenten circunstancias o sucesos excepcionales que impliquen deterioros ambientales o situaciones de riesgo, tanto durante 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 previas, en función de una mejor consecución de los objetivos de la presente declaración.

10. Documentación adicional

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

Los documentos referidos son los siguientes:

Medidas relativas al aseguramiento del tráfico y los servicios existentes durante la fase de construcción y la de explotación a que se refiere la condición 2.

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

Estudio de previsión de ruido, y proyecto de medidas de protección acústica, a que se refiere la condición 4.

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

Emplazamiento de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares y, en su caso, estudio específico de nuevos emplazamientos con cartografía de zonas de exclusión, a que se refiere la condición 6.

Medidas relativas a la protección de la fauna y de la vegetación a que se refiere la condición 7.

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

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

11. Financiación de las medidas correctoras

Todos los datos y conceptos relacionados con la ejecución de 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 anexos 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 presupuestos del proyecto. También se valorarán y proveerán los costes 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 1302/86, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo.

Madrid, 29 de junio de 2001.—La Secretaria general, Carmen Martorell Pallás.

ANEXO I

Análisis de las consultas previas. Sector norte-noroeste

Respuestas recibidas:

Instituto Tecnológico Geominero de España.

Junta de Andalucía. Consejería de Agricultura y Pesca. Dirección General de Investigación Agraria.

Ayuntamiento de La Rinconada.

CEPA. Federación Provincial de Sevilla. «Naturaleza y Paz».

Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Junta de Andalucía. Consejería de Medio Ambiente.

Las respuestas a las consultas previas que se resumen a continuación se refieren al sector norte-noroeste, tramo entre accesos de Huelva (A-49)

y Córdoba (N-IV) de la autovía SE-40 de circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla. Como en la memoria resumen para consultas ambientales se incluían los tres tramos que componen la citada autovía, se hace referencia sólo a las respuestas que se refieren al tramo considerado.

El contenido ambiental más significativo de las respuestas recibidas es el siguiente:

El Instituto Tecnológico Geominero de España realiza una serie de consideraciones sobre los aspectos que deberían contemplarse en el estudio de impacto ambiental, indicando como áreas de alto valor ambiental la cornisa norte del Aljarafe, los humedales de las graveras abandonadas de La Rinconada y los ríos rivera de Huelva, Guadalquivir y arroyo Almonázar. Respecto a la cornisa norte del Aljarafe se indica que está incluida en el Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos del Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, así como las prohibiciones que conlleva esta catalogación.

El Ayuntamiento de La Rinconada se opone a la alternativa NIIB, ya que destruye el único espacio de valor medioambiental de su término municipal e impediría el desarrollo de un parque de ribera en la orilla izquierda del río Guadalquivir. En este tramo apoya la alternativa y NIIB1 y en el siguiente; la opción NIIIA, al ser las más acordes con los valores ambientales existentes en la zona.

La CEPA-Federación Provincial de Sevilla «Naturaleza y Paz» realiza una serie de consideraciones sobre los efectos ambientales y sociales derivados de la utilización del automóvil, la incidencia ambiental y social de la autovía, la necesidad y conveniencia de la SE-40 y las alternativas ecologistas al transporte en el área metropolitana de Sevilla.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir hace referencia a los datos de los que dispone en relación a las zonas inundables por las que discurren las distintas alternativas y señala la necesidad de realizar los cálculos de caudales para un periodo de 500 años. Asimismo, propone aprovechar la infraestructura de la SE-40 en el tramo II como parte de la defensa contra las inundaciones de La Aljaba.

La Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía realiza una serie de consideraciones en relación a los valores naturales de la zona, la prevención de la contaminación atmosférica, la protección del suelo y el patrimonio de Vías Pecuarias. Asimismo, destaca la presencia de colonias reproductoras de aguilucho cenizo, una especie protegida, en los secanos cerealistas del término municipal de Valencina de la Concepción.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo. Sector norte-noroeste

El estudio informativo contempla la construcción de uno de los tres tramos en los que se ha dividido la autovía SE-40 de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla, Cuarto Cinturón, denominado sector norte-noroeste, cuyo recorrido describe un arco en sentido suroeste-noreste desde su inicio en la autopista A-49, Sevilla-Huelva hasta la autovía de Andalucía CN-IV, donde finaliza. Las características del estudio informativo corresponden a una autovía de dos calzadas de 11,25 metros incluidos arcenes y bermas, con mediana por definir teniendo en cuenta la previsión de una futura ampliación de un carril por calzada.

El estudio presentado analiza diferentes alternativas para los tres tramos en los que se ha dividido el trazado. Todas ellas discurren por los corredores interior e intermedio de la franja de estudio, según su proximidad al núcleo urbano de Sevilla, ya que las del corredor exterior fueron desestimadas en la primera fase del estudio por su mayor longitud. La longitud total del tramo oscila entre 32 y 38 kilómetros, según las alternativas:

Tramo autopista A-49, Sevilla-Huelva-autovía de la Plata N-630 (en proyecto). Este tramo discurre por dos sectores claramente diferenciados: el Aljarafe al sur y la campiña al norte. La transición entre estas dos zonas de orografía llana o ligeramente alomada se sitúa en la cornisa del Aljarafe, escarpe de acusado relieve, cuya pendiente disminuye en sentido oeste-este. El sector del Aljarafe es atravesado de norte a sur por el arroyo Repudio. El importante desarrollo urbanístico, tanto alrededor de los núcleos de población como a lo largo de la red radial de carreteras de Sevilla, constituye el principal condicionante del trazado; en el caso de las carreteras A-472 entre Espartinas y Gines y la SE-510 entre Salteras y Valencina de la Concepción, el cruce de la autovía sólo es posible por dos puntos. Se desarrollan cinco alternativas, tres por el corredor interior, una por el corredor intermedio y una última que discurre en su primer tramo por el corredor interior y por el exterior en su tramo final. Las tres opciones más interiores siguen un recorrido similar, dife-

renciándose por los puntos de cruce de la autovía A-49 y las carreteras A-472 y SE-522.

Tramo autovía de la Plata N-630 (en proyecto)-Línea AVE del Ferrocarril Madrid-Sevilla. Gran parte del tramo discurre por la vega del Guadalquivir, atravesando zonas de relieve sensiblemente llano y tipificadas como inundables en caso de avenidas del río Guadalquivir y la rivera de Huelva. Esta circunstancia que obliga a que el trazado deba discurrir en terraplén por estas zonas, con una rasante que oscila entre 13,4 y 13,6 metros según las alternativas. Se analizan tres alternativas, una por el corredor interior y dos por el intermedio, habiéndose desechado las que pudieran plantearse por el corredor exterior. Todas ellas cruzan la rivera de Huelva y el río Guadalquivir, así como las carreteras A-431 y C-433, atravesando un sector que se caracteriza por un importante desarrollo urbanístico, tanto residencial como industrial. La alternativa más interior discurre al sur de La Algaba, mientras que las dos exteriores lo hacen por el norte de esta población. Estas dos últimas se resultan bastante similares, diferenciándose básicamente por el punto de cruce del Guadalquivir y la orilla por la que discurre el trazado junto al río; la alternativa NIIB, tras cruzar el río, sigue un tramo paralelo a la orilla izquierda del cauce, mientras que la alternativa NIIB1 lo cruza más aguas abajo, tras un tramo en el que el trazado va paralelo al Guadalquivir por la margen derecha.

Tramo Línea AVE del Ferrocarril Madrid-Sevilla-Carretera CN-IV/E05 Madrid-Cádiz. El tramo atraviesa las terrazas media y alta del Guadalquivir, de relieve prácticamente llano, donde predominan el uso agrario frente al urbanístico. En la zona de La Rinconada existen diversas explotaciones de áridos, algunas abandonadas y que están catalogadas como espacios a proteger en el Plan de Ordenación del Territorio en la Aglomeración Urbana de Sevilla y el planeamiento municipal por la presencia de vegetación helófitas y aves acuáticas. Todas las alternativas atraviesan dos cursos fluviales menores, los arroyos del Ciervo y de los Espartales, así como el Canal del Bajo Guadalquivir. Se analizan cuatro alternativas, todas ellas con un trazado bastante similar por el corredor interior, diferenciándose básicamente en el sector inicial, según salven por el norte o por el sur la zona de las graveras de La Rinconada y en el sector final, donde se plantean dos posibilidades de conexión con la carretera N-IV.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental. Sector norte-noroeste

El inventario ambiental que se realiza en el estudio analiza el medio físico, el medio biológico, el medio socioeconómico, los recursos culturales, el paisaje y los procesos naturales e inducidos. La franja a lo largo de la cual se localizan las distintas alternativas discurre por la Depresión del Guadalquivir al norte de Sevilla. Se trata de una depresión profunda que se ha ido rellenando por sedimentos terciarios y cuaternarios, de litología margosa y arcillosa, a lo largo de un proceso que continúan en la actualidad.

El cauce del río Guadalquivir en el tramo recorrido por el trazado ha sido muy modificado por canalizaciones y la calidad de las aguas resulta muy baja por la presencia de contaminantes y la fuerte eutrofización. La morfología de sus márgenes ha sido modificada por la expansión de las tierras de cultivo y el dragado del río, de modo que las orillas son taludes inestables en los que apenas se desarrolla una estrecha franja de vegetación de ribera.

En este sector se produce la confluencia con el Guadalquivir de varios cursos secundarios (rivera de Huelva, Arroyos Miraflores, Tamarguillo, Almonázar, etc.). Aunque las orillas de estos cauces se encuentran muy degradadas, tienen un gran valor potencial como franjas de terreno a recuperar e integrar dentro del espacio periurbano como zonas verdes. La red hidrográfica del entorno del trazado la completan los arroyos que drenan las cuencas del Aljarafe y los Alcores, de los cuales los principales son el arroyo Repudio y el arroyo de Pie de Palo; son cursos de corto recorrido de carácter estacional, circunstancia que queda enmascarada frecuentemente por los aportes de aguas residuales de poblaciones y urbanizaciones. Otros espacios relacionados con el agua son las graveras abandonadas de la rivera de Huelva y San José de La Rinconada.

La zona se caracteriza por un alto grado de humanización, debida a la expansión e intensificación de los terrenos agrícolas, la regulación del río Guadalquivir, las extracciones de áridos y el desarrollo urbano e industrial. El bosque esclerófilo y la vegetación riparia que constituyen la vegetación potencial de la zona han sido reemplazados por cultivos de secano y regadío. La vegetación natural está relegada a un reducido número de enclaves asociados a los cursos de agua, que, sin embargo, constituyen el elemento natural más destacable en el entorno del proyecto. El bosque de ribera en mejor estado de conservación es el existente en la rivera de Huelva; otras zonas con restos de este tipo de vegetación

se localizan junto al río Guadalquivir a la altura de La Rinconada, en el tramo final de los arroyos de Las Pavas y Almonázar y en algunas graveras abandonadas junto a la rivera de Huelva y las de San José de La Rinconada. El matorral de cistáceas y palmitos aparece en un estado muy degradado en el talud del Aljarafe.

El grupo faunístico mejor representado son las aves, aunque no existen zonas de un interés especial desde el punto de vista ornitológico. Los hábitat de mayor interés se localizan en el río Guadalquivir, las graveras de La Rinconada y las estepas cerealistas de Gerena; en esta última zona se señala la presencia de aguilucho cenizo.

Los espacios naturales de interés ambiental aparecen definidos en dos documentos de ordenación territorial de ámbito supramunicipal: El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Sevilla (PEPMF) y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS). En el primero de estos documentos aparece catalogado como Paisaje Sobresaliente por sus valores paisajísticos la «cornisa norte del Aljarafe». En cuanto al POTAUS, establece protección para los siguientes espacios: El arroyo Repudio, la rivera de Huelva y el arroyo Almonázar, por las formaciones vegetales asociadas a los cauces, el río Guadalquivir, por su gran valor natural y ecológico dentro del ámbito metropolitano, y el complejo de graveras de La Rinconada, de interés por la avifauna. No obstante, en este documento se señala que estos espacios tienen interés más por su potencial que por su estado actual, resultante de un fuerte proceso de degradación.

La zona resulta rica en yacimientos arqueológicos, habiéndose identificado 19 incluidos en el Catálogo de Yacimientos Arqueológicos de la provincia de Sevilla. En su mayor parte son de los periodos romano o medieval y corresponden a la tipología de «asentamientos rurales» (villas, alquerías, cortijos, haciendas) de explotación agrícola e industrial. En cuanto al patrimonio arquitectónico, e planeamiento urbanístico de los municipios atravesados por las distintas alternativas contempla quince enclaves con edificaciones de cierto interés, básicamente cortijos y haciendas.

Según la caracterización que se realiza en los proyectos de clasificación de vías pecuarias de los municipios afectados por los distintos trazados se ven afectadas dos cañadas reales, cinco cordeles, tres veredas y ocho coladas.

En el estudio presentado se realiza la identificación, valoración y comparación de los impactos que previsiblemente generarían cada una de las alternativas de trazado planteadas, que, por tramos, son las siguientes:

Tramo I: Autovía A-49-N-630 (en proyecto). Todas las alternativas atraviesan la cornisa norte del Aljarafe, calificada como Paisaje Sobresaliente. Salvo la alternativa NIBA2, que es la que produce mayor impacto, las restantes producen niveles de alteración bastante similares. La alternativa más interior (NIA) resulta ser la más favorable, debido a que no afecta suelo de uso residencial y a que las afecciones por ruido son las menores de todas las alternativas analizadas. La más exterior (NIB) obtiene una calificación global similar, aunque la menor afección sobre la cornisa norte del Aljarafe se ve contrarrestada por su mayor impacto sobre el uso residencial y el nivel de ruidos. La alternativa NIAB tiene una valoración intermedia, con una afección baja al suelo de uso residencial y a los niveles de ruido, aunque ocupa mayor superficie de la cornisa norte del Aljarafe y suelo no urbano protegido. La alternativa NIBA1 obtiene una valoración similar a la anterior, aunque afecta en mayor medida al patrimonio arqueológico y a la cornisa norte del Aljarafe.

Tramo II (N-630- Línea AVE). Este tramo se caracteriza por el cruce de dos cauces importantes, la rivera de Huelva y el río Guadalquivir, que necesariamente han de ser atravesados por todas las opciones. Las tres alternativas analizadas producen un impacto global bastante similar, aunque algo menor en el caso de las opciones NIIB1 y NIIA. La alternativa NIIB1 resulta ligeramente más favorable que la NIIA, ya que es la que en menor medida afecta a la hidrogeología y la inundabilidad, aunque el impacto por ruidos es el más elevado, dado que discurre junto al núcleo urbano de El Aral. La alternativa NIIA es la que en menor medida afecta al medio natural, aunque esta circunstancia se ve contrarrestada por el hecho de ser la opción que mayor impacto tiene sobre la hidrología superficial y subterránea, la inundabilidad y el patrimonio arqueológico. La alternativa NIIB es la que tiene un menor impacto acústico, si bien resulta en conjunto la más desfavorable, consecuencia de su mayor afección al suelo protegido, el medio natural y la inundabilidad.

Tramo III (Línea AVE-N-IV/E-05). La ausencia de cursos fluviales relevantes, el relieve llano y la ausencia de riesgos definen este tramo como el menos problemático del trazado. La valoración de impactos identifica como opción más favorable la NIIBa, seguida de la NIIIA, que produce una mayor afección al suelo de uso residencial, con el consiguiente incremento del impacto acústico. Las otras dos alternativas (NIIAB y NIIB), resultan claramente más desfavorables.

De la jerarquización ambiental resultante de la valoración de impactos, el estudio concluye que la solución más favorable desde el punto de vista ambiental sería la combinación NIAB-NIIB1-NIIBA, aunque también sería aceptable la NIB-NIIB1-NIIBA.

El estudio plantea las siguientes medidas protectoras y correctoras:

Jalonamiento de la zona de obras, limitando la franja de afección, especialmente en los tramos de cruce de los cursos fluviales.

Reducción de los niveles de inmisión sonora mediante la utilización de firme drenante y la construcción de pantallas antirruído.

Para no afectar las aguas subterráneas, el elemento de cota más baja de la obra estará, al menos, 1,5 metros por encima del nivel freático.

Plan de revegetación de las superficies denudadas generadas por las obras y creación de pantallas vegetales junto a los cursos de agua.

Adecuación de las obras de drenaje transversal mediante revegetación, con objeto de facilitar su utilización como pasos para la fauna.

Restricciones a las labores de desbroce de la vegetación en Gerena durante el periodo de reproducción del aguilucho cenizo (mayo a julio) y de relleno de escombreras en periodos críticos para las aves acuáticas.

Prospección arqueológica exhaustiva en todos los yacimientos catalogados afectados por el proyecto y prospección general de la zona para localizar la posible existencia de otros yacimientos. Los resultados de estos trabajos deberán estar disponibles seis meses antes del inicio de las obras.

Restauración de las zonas de vertedero y préstamo, proponiéndose para estas últimas su recuperación como zonas de cultivo.

Reposición de la red viaria y las vías pecuarias interceptadas por el trazado, manteniendo su continuidad.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas. Sector norte-noroeste

Durante el trámite de información pública, se han presentado las siguientes alegaciones:

Alegaciones de organismos públicos:

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Junta de Andalucía.

Dirección General de Carreteras. Junta de Andalucía.

Excelentísimo Ayuntamiento de Espartinas.

Excelentísimo Ayuntamiento de Valencina de la Concepción.

Excelentísimo Ayuntamiento de Salteras.

Excelentísimo Ayuntamiento de La Algaba.

Excelentísimo Ayuntamiento de La Rinconada.

Alegaciones de empresas:

EMASESA.

EMAGÁS.

Gas Andalucía.

«Cotos Regables del Guadalquivir, Sociedad Limitada» y de «Agropecuaria de Cazalla, Sociedad Anónima».

«Sociedad Agrícola y Ganadera San Martín, Sociedad Anónima».

Alegaciones de asociaciones:

Ecologistas en Acción-Sevilla, A Contramano-Asamblea Ciclista, Ecologistas en Acción.-Al-Gabab y Ecologistas en Acción. (AEDENAT)-Sevilla.

Grupo Ecologistas en Acción de La Algaba (Al-Gabab).

Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe.

Comité Andaluz de Agricultura Ecológica (CAAE).

Plataforma contra el trazado de la SE-40.

Partido Popular de La Algaba.

Agrupación de Agricultores de la vega de La Rinconada.

Alegaciones de particulares:

Doña María de la Gloria Sánchez Martínez.

Don Braulio Velázquez González y don Braulio Velázquez Artillo.

Don José Molina García.

«Rural de Alquileres, Sociedad Limitada».

Don Marcelo Rodríguez Danta.

Don Manuel Herrera Carranza.

Don José Pérez Reyes.

Doña Consuelo Abad e hijos.

Don José Manuel Pelegrín Sánchez y doña Encarnación Sánchez Artero.

Don Luis Tomás Cebriá.

Don Serafín Acebedo Vela.

Doña Adela Puig Maestro-Amado.

Don Ramón Carranza Villalonga.

Don Antonio Navío Arrabal.

Don Luis Navío Arrabal.

Don Antonio Sánchez Sánchez.

Doña Mariana Sánchez Sánchez.

Don Ramón Seguro Murillo.

Don Luis Ramón Parias.

Contenido ambiental de las alegaciones

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias del Ministerio de Fomento indica la necesidad de coordinar con RENFE las dimensiones mínimas de los cruces y las condiciones de operación de las obras, compatibilizándolas con las necesidades de explotación ferroviaria.

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) señala que una de las alternativas del sector este de la SE-40 presentaría interferencias con la construcción de la nueva pista prevista en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla, interferencias que, por continuidad, también presentaría la alternativa NIIBA seleccionada en el estudio informativo del Sector norte-noroeste objeto de la presente declaración de impacto ambiental.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía analiza en su informe la incidencia de la SE-40 sobre la ordenación territorial, que en conjunto considera positiva y contribuirá a mejorar la articulación entre los distintos sectores metropolitanos. En relación al sector norte-noroeste, indica que incide negativamente sobre el sistema de espacios libres metropolitanos, destacando que la opción elegida en el segundo tramo hace inviable la construcción del Área recreativa de las márgenes del Guadalquivir prevista en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Solicita además que los itinerarios y vías verdes atravesados por el trazado se repongan mediante pasos inferiores. Como alternativa al trazado propone la conformada por la opción NIBA2 en el primer tramo, desplazando el enlace con la A-49 unos 500 metros al oeste del planteado en el estudio informativo, la NIIA en el segundo y la NIIBA en el tercero, con la salvedad de la solución por el enlace con la N-IV.

La Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía informa negativamente los estudios informativos debido a distintas carencias del trazado seleccionado. Señala su inadecuada conectividad con las carreteras A-49, SE-619, A-472 y N-IV y el hecho de que potencia la carretera A-431 en detrimento del acceso norte de Sevilla planificado por la propia Dirección General C-433. Asimismo, indica la indefinición de los enlaces planteados con la red de carreteras de Andalucía y la inadecuada sección transversal en algunos tramos del trazado.

El Ayuntamiento de Espartinas presenta un total de cuatro escritos, en los cuales se decanta por la opción seleccionada (NIAB) y solicita la inclusión de una conexión a la población desde el enlace de la SE-40 con la A-49 en el inicio del trazado. Solicita además diferentes modificaciones en la zona del cruce del arroyo Repudio, una mayor definición de los drenajes transversales y longitudinales, dos nuevos pasos transversales, el establecimiento de un sobre ancho en todos los pasos transversales y una franja para carril bici.

El Ayuntamiento de Valencina de la Concepción presenta tres escritos, en los que se decanta por la opción seleccionada (NIAB) y solicita la corrección del trazado en el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 4+000 y 6+000, desplazándolo 100 metros al oeste. También solicita la reducción del ancho de la mediana en el tramo que discurre por el término municipal y diferentes medidas similares a las propuestas por el Ayuntamiento de Espartinas.

El Ayuntamiento de Salteras manifiesta su conformidad con la opción seleccionada y se opone a la creación de zonas verdes o equipamientos a lo largo de la traza.

El Ayuntamiento de La Algaba indica que la alternativa elegida (NIIB1) planteará graves dificultades medioambientales, paisajísticas y socioeconómicas. Señala asimismo las afecciones a los valores paisajísticos del Guadalquivir cuando el trazado discurre paralelo al río Guadalquivir, que también podría incrementar los riesgos de inundación en la margen izquierda durante las crecidas. También menciona el problema de los niveles de ruido en El Aral.

El Ayuntamiento de La Rinconada solicita un enlace directo con la carretera SE-111 y la adopción de medidas correctoras contra el ruido en las zonas donde el trazado discurre cerca de urbanizaciones. Señala además la proximidad del trazado al Parque Metropolitano de la margen izquierda del río Guadalquivir.

Las empresas EMAESA, EMAGÁS y Gas Andalucía informan sobre los servicios de su propiedad afectados y añaden diferentes consideraciones en relación a su reposición.

«Cotos Regables del Guadalquivir, Sociedad Limitada», «Agropecuaria de Cazalla, Sociedad Anónima» y «Rural de Alquileres, Sociedad Limitada» indican la afección a sus propiedades y otras consideraciones a tener en cuenta en el procedimiento expropiatorio.

El colectivo formado por Ecologistas en Acción-Sevilla, A Contramano (Asamblea Ciclista), Ecologistas en Acción-Al-Gabab y Ecologistas en Acción. (AEDENAT)-Sevilla presentan escrito conjunto con sus alegaciones. Se solicita que quede en suspenso el proyecto de la SE-40 hasta que se evalúe su impacto sobre los objetivos previstos en el Plan Intermodal de Transportes y su impacto ambiental en relación a otras opciones que no potencien el uso del vehículo privado. Señalan además la necesidad de que se realicen prospecciones arqueológicas y solicitan que la autovía este dotada de viario alternativo para ciclistas y motoristas.

El Grupo Ecologistas en Acción de La Algaba (Al-Gabab) se opone al trazado de la SE-40 por la ausencia de medidas correctoras y protectoras en el estudio de impacto ambiental. En el término municipal de La Algaba señala las afecciones a la fauna y la vegetación de las riberas del río Guadalquivir, al medio socioeconómico y a las vías pecuarias.

La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe manifiesta su oposición a la totalidad del proyecto de la SE-40 por no adecuarse a las directrices del plan intermodal de transporte y por su impacto negativo sobre la estructura del territorio. Respecto al trazado en la comarca de El Aljarafe, su oposición se fundamenta en la partición del territorio que conlleva la autovía y la desaparición de los valores ambientales que produce en el valle del Riopudio.

El Comité Andaluz de Agricultura Ecológica (CAAE) señala las repercusiones de la construcción y explotación de la SE-40 sobre las fincas de agricultura ecológica, entre las que se destacan los problemas que sobre este tipo de agricultura conlleva el trazado, consecuencia de las emisiones de plomo de los vehículos y la desaparición de la fauna depredadora de parásitos de los cultivos.

La Plataforma contra el trazado de la SE-40 presenta 1.680 firmas para oponerse a la SE-40 por su brutal impacto ambiental, paisajístico, fauna y paisaje, además de los destrozos en la vega. Acompañando estas firmas se adjuntan seis alegaciones de particulares de don José Bazán Ávila, Don Manuel Velázquez Herrera, don Manuel Carmona Carbonell, don Juan José Cruz Molina, don José Manuel Tirado Ballesteros y don Manuel Diego Vargas Torres, cuyo contenido incide a las afecciones medioambientales y a propiedades particulares.

El Partido Popular de La Algaba considera más viables otras alternativas distintas a la seleccionada por su menor ocupación de terrenos del término municipal. Indica además las afecciones sobre la actividad agrícola y el ecosistema del río Guadalquivir, la contaminación acústica y paisajística y el riesgo derivado del tráfico de mercancías peligrosas.

Doña María de la Gloria Sánchez Martínez solicita que se considere inviable el proyecto de la SE-40 por afectar a numerosos productores del olivar. Informa que una finca de su propiedad es afectada por la traza.

Don Braulio Velázquez González y don Braulio Velázquez Artillo señalan que el trazado divide la finca de su propiedad en dos mitades y afecta a un pozo.

Don José Molina García señala que la alternativa seleccionada (NIIB1) es inviable al haberse infravalorado la afección por ruido en El Aral.

Don Marcelo Rodríguez Danta solicita el desplazamiento hacia el norte de la alternativa seleccionada entre los puntos kilométricos 0+500 y 5+300, proponiendo trazado alternativos de menor longitud y coste.

Don Manuel Herrera Carranza señala los efectos negativos de la SE-40 debidos a la destrucción irreversible de terrenos agrícolas entre los ríos rivera de Huelva y Guadalquivir en el término de La Algaba y la potenciación de La Algaba como ciudad-dormitorio. Asimismo indica la existencia de problemas desde el punto de vista constructivo.

Don José Pérez Reyes alega consideraciones relativas a la valoración de los bienes expropiados.

Doña Consuelo Abad e hijos alegan la afección a sus propiedades y proponen el desplazamiento hacia el norte del trazado entre los puntos kilométricos 0 a 2+000. Esta misma propuesta es realizada por don Luis Tomás Cebriá.

Don José Manuel Pelegrín Sánchez y doña Encarnación Sánchez Artero exponen la afección del trazado a una parcela de su propiedad.

Don Serafín Acebedo Vela plantea el desplazamiento de la traza hacia el sur en el término municipal de La Rinconada, alejándola del cortijo existente en una finca de su propiedad.

Doña Adela Puig Maestro-Amado solicita actuaciones en el tramo del trazado que cruza su propiedad: pasos para tuberías, no afección a los acuíferos, acceso directo a la SE-40 y desplazamiento de un paso superior.

Don Ramón Carranza Villalonga propone el desplazamiento del trazado hacia el norte, acercándolo a la Cañada Real de La Rinconada.

Don Antonio Navío Arrabal, don Luis Navío Arrabal, don Antonio Sánchez Sánchez, doña Mariana Sánchez Sánchez, don Ramón Seguro Muriello, la «Sociedad Agrícola y Ganadera San Martín, Sociedad Anónima» y la Agrupación de Agricultores de la vega de La Rinconada se manifiestan en el mismo sentido, argumentando el efecto presa, el impacto sobre el paisaje de los taludes y el impacto acústico sobre la población de El Gordillo de la opción seleccionada. Indican además que muchas de las graveras incluidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla tienen uso agrícola.

Don Luis Ramón Parias solicita que el trazado se traslade hacia la margen este de la parcela de su propiedad en el término municipal de La Rinconada.

14516 *RESOLUCIÓN de 29 de junio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la autovía SE-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla, cuarto cinturón, sector este. Tramo: Variante de la CN-IV entre accesos de Córdoba y Cádiz, de la Dirección General de Carreteras.*

El Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y su Reglamento de ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 695/2000, de 12 de mayo, y en el Real Decreto 1415/2000, de 21 de julio, modificado por el Real Decreto 376/2001, de 6 de abril, por los que se establece la estructura orgánica básica y la atribución de competencias del Ministerio de Medio Ambiente, corresponde a la Secretaría General de Medio Ambiente la formulación 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 enero de 1998, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del estudio informativo de la autovía SE-40 de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla, cuarto cinturón, sector este. Tramo: Variante de la CN-IV entre accesos de Córdoba y Cádiz, con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha 24 de noviembre de 1998, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de las respuestas recibidas. Posteriormente, con fechas 12 de febrero de 1999 y 5 de marzo de 1999, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Dirección General de Carreteras de tres contestaciones adicionales recibidas fuera de plazo, pero de interés para la realización del estudio de impacto ambiental.

La relación de organismos consultados, así como una síntesis del contenido de las respuestas recibidas se recoge en el anexo I.

La Dirección General de Carreteras sometió el proyecto y el estudio de impacto ambiental, conjuntamente, a trámite de información pública, mediante anuncio en el «Boletín Oficial del Estado» de 29 de febrero de 2000, en virtud de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento.

Finalmente, conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 15 de septiembre de 2000, la Dirección General de Carreteras remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente, consistente en el documento técnico del proyecto, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

El anexo II contiene los datos esenciales del proyecto.

El anexo III recoge los aspectos más destacados del estudio de impacto ambiental.

El anexo IV es resumen del resultado del trámite de información pública.

En consecuencia, la Secretaría general de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el RDL 1302/1988, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, modificado por la Ley 6/2001, de 8 de mayo, y los artículos 4.1, 16.1 y 18 del Reglamento de ejecución aprobado