

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

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 este. Tramo: Variante de la CN-IV entre accesos de Córdoba y Cádiz».

Declaración de impacto ambiental

Examinada la documentación contenida en el expediente y complementada la información con la visita realizada a la zona donde se desarrolla el proyecto, la Secretaría General de Medio Ambiente considera ambientalmente viable la opción 2 elegida por el estudio informativo, 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 opción 2, 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 Con objeto de permitir la posible ampliación del aeropuerto de Sevilla según lo previsto en el último plan director, se estudiará la posibilidad de que el trazado discorra en desmonte desde el origen del sector este y su conexión con el final del sector norte-noroeste, estableciéndose para ello la oportuna coordinación con el proyecto de construcción del sector norte-noroeste de la SE-40.

1.2 El enlace previsto en el punto kilométrico 5,000 para permitir el acceso al Centro Penitenciario Sevilla II, se diseñará de forma que los nuevos viales no coincidan con el trazado de la Cañada Real de Pero Mingo y Palmete.

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 de construcción se prestará especial atención, a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre las que se encuentran la autopista A-92, la carretera SE-401 a Utrera, la autovía N-IV a Cádiz, y la variante de Bellavista. Asimismo, deberán señalizarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan durante la fase de obras.

Con el fin de garantizar una adecuada permeabilidad entre las márgenes de la autovía, se estudiará la posibilidad de construir nuevos pasos de comunicación entre el núcleo de Dos Hermanas y la zona de Los Quintos, tanto para tránsito de vehículos como de peatones.

El proyecto de construcción incluirá las reposiciones previstas para vías pecuarias interceptadas por el trazado, procurando, siempre que sea posible, mantener su misma ubicación y en caso de no ser posible asegurar su continuidad por el paso más cercano al original.

Dicha reposición se hará garantizando un ancho de la vía que sea, al menos, igual al existente en la actualidad, y manteniendo siempre que sea posible el trazado de la misma, asegurando en caso contrario que el trazado alternativo garantice el mantenimiento de las características de la vía pecuaria, así como la continuidad del tránsito ganadero y su itinerario, de acuerdo a lo establecido por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias.

La ejecución de las anteriores condiciones se realizará en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma 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, y en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, se establecerán las siguientes medidas además de las que la citada Confederación considere oportunas:

a) Se realizarán los cálculos de caudales para un periodo de retorno de 500 años, siguiendo las recomendaciones de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y teniendo en cuenta el estudio hidráulico del Guadalquivir redactado por dicha Confederación, llevándose a cabo si fuera necesario un redimensionamiento de la obra.

b) No se localizarán las zonas de instalaciones auxiliares y de parque de maquinaria, zonas de préstamo o vertederos en las riberas y vegas de los ríos Guadaira, arroyo de las Culebras y arroyo Cerezo, así como en las márgenes de cualquier otro cauce.

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

d) Durante la fase de construcción de la vía se minimizará la franja de afección a las riberas del río Guadaira y los arroyos de las Culebras y Cerezo, 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 quedarán fuera de los cauces, y los estribos de los puentes se situarán al menos a 5 metros de la vegetación de ribera con el fin de garantizar la permeabilidad de la fauna asociada. 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.

e) Se construirá una cuneta perimetral, para la recogida de aguas procedentes de los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares. Se construirán balsas de decantación provisionales a donde desembocará dicho sistema y se hará un seguimiento analítico de sus afluentes. Estas aguas solo podrán ser vertidas a los cursos de agua si no sobrepasan los valores establecidos por la legislación vigente en materia de vertidos; en caso de sobrepasar dichos valores, se aplicarán tratamientos específicos de depuración y filtrado.

f) Durante las obras se colocarán barreras de retención de sedimentos o dispositivos análogos en el entorno del río Guadaira entre los puntos kilométricos 9,000 al 10,500, en el entorno del arroyo Cerezo entre los puntos kilométricos 7,000 al 7,500, y en el entorno del arroyo de las Culebras entre los puntos kilométricos 14,000 al 14,500 y 19,000 al 20,000, con objeto de evitar el arrastre de tierras a los cursos de agua, garantizándose que la colocación de estos sistemas no produzca la alteración la vegetación de ribera u otros valores ambientales, así como su retirada una vez finalizada su función.

g) En ningún caso se verterán materiales, residuos o basuras (aceites, carburantes, escombros, etc.) en áreas en las que se pueda afectar directa o indirectamente a los cursos de agua anteriormente mencionados y sus márgenes, o en cualquier otra área de valor ambiental, sino que deberán ser enviados a vertederos autorizados. Se establecerá un sistema de recogida de aceites y combustibles, que deberán ser entregados a un gestor autorizado para su tratamiento según la legislación vigente.

h) Se diseñarán cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera a su paso por el cauce del río Guadaira durante la vida útil de la misma. Estos elementos deberán de ser capaces de retener posibles vertidos contaminantes de accidentes de tráfico.

i) Se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto en lo referente a su morfología como a su vegetación, en una longitud aguas arriba y aguas abajo que supere la franja de afección estricta de la vía. 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.

j) Todas estas recomendaciones se tendrán especialmente en cuenta en la zona de cruce del río Guadaira y su vega, al ser el cauce de mayor entidad del tramo que nos ocupa y como medidas de conservación de la ictiofauna que alberga.

4. Medidas para la prevención del ruido

El proyecto de construcción incluirá un estudio acústico que desarrollará y dimensionará adecuadamente las medidas de protección acústica

propuestas en el estudio informativo con el fin de alcanzar los objetivos de calidad señalados en la presente condición, acordes con las recomendaciones de la UE.

Dicho estudio considerará especialmente la proximidad del trazado a las siguientes zonas:

- Puntos kilométricos 0,000 a 2,000: Urbanización «Tarazona».
- Punto kilométrico 3,000: Edificación número 8 «El Coto».
- Punto kilométrico 3,000: Edificación número 12 cortijo «El Coro».
- Puntos kilométricos 9,000 a 9,500: Edificaciones número 21 cortijo de San Benito, número 19, barriada de San Benito y número 23.
- Puntos kilométricos 13,000 a 13,500: Edificaciones números 49 y 50 hacienda «La Jabonera».
- Puntos kilométricos 16,500 a 17,000: Edificaciones números 56, 57, 58 y 62.
- Punto kilométrico 18,500: Edificación número 64 hacienda «Torres de Doña María».
- Punto kilométrico 19,500: Edificaciones número 69 barriada «El Barranco» y número 70.

Dichas medidas de protección consistirán en la instalación de pantallas acústicas absorbentes, que podrán ser transparentes solo en aquellos puntos en que sea estrictamente necesario y en cuyo caso deberán colocarse en las mismas dibujos o líneas que las hagan visibles para la avifauna. La altura máxima de estas pantallas será de cinco metros.

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

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:

- 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 aplicado por 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 y arqueológico

Dada la riqueza del patrimonio histórico y arqueológico de la zona, el proyecto de construcción incorporará un proyecto de prospección arqueológica de la franja de ocupación del trazado que abarcará una banda de 500 metros desde el límite exterior de ocupación de la traza, así como de los caminos de acceso y superficies destinadas a acoger instalaciones auxiliares, vertederos y zonas de préstamos. Dicho proyecto deberá ser realizado en coordinación con la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía y aprobado por dicho organismo.

La memoria final con los resultados de las prospecciones realizadas deberá proponer también posibles sondeos valorativos, ajustes de trazado, jalonamiento del área de cautela de aquellos yacimientos indirectamente afectados por la obra, excavaciones de urgencia de yacimientos afectados directamente 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 iniciativas a adoptar en caso de afloramiento de algún yacimiento arqueológico no inventariado ni localizado durante las prospecciones. Durante toda la fase de obras un técnico especialista realizará un seguimiento arqueológico de las mismas.

Se prestará especial atención a los siguientes yacimientos arqueológicos o edificaciones consideradas Bien de Interés Cultural (B.I.C.):

a) Yacimientos directamente afectados por la traza:

- Calzadas romanas: Vía Augusta y Vía Ibérica.
- Punto kilométrico 10,000: Número 811 «Cortijo El Acebuchal».
- Punto kilométrico 13,000: Número 2168 «Torrequinto».
- Punto kilométrico 14,000: Número 2231 «Pozo de la Culebra-Autocine».
- Punto kilométrico 14,500: Número 2233 «Los Cantosales II».
- Punto kilométrico 16,000: Número 2232 «Los Cantosales I».
- Punto kilométrico 19,000: Número 626 «Torre de Doña María II».
- Punto kilométrico 19,300: Número 624 «Torre de Doña María III».
- Punto kilométrico 19,500: Número 629 «Torre de Doña María I».

b) Yacimientos indirectamente afectados por la traza:

- Punto kilométrico 10,600: Número 2236 «Cortijo El Acebuchal III».
- Punto kilométrico 11,000: Número 816 «Hacienda de Torrecilla».
- Punto kilométrico 11,700: Número 2167 «Hacienda de Torrecilla II».
- Punto kilométrico 13,500: Número 2250 «El Eucaliptal».
- Punto kilométrico 18,500: Número 53 «Torre de Doña María IV».
- Punto kilométrico 20,800: Número 327 «Lugar Nuevo II».
- Punto kilométrico 22,000: Número 8 «Cabañuelas I».

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

El proyecto de construcción incluirá en su documento de planos, y por tanto con carácter contractual, un plano a escala 1:5.000 de localización de las instalaciones auxiliares, caminos de obra, zonas de préstamo y vertederos, así como de zonas de exclusión, donde quedará expresamente prohibida cualquier actividad asociada a la obra. Además, estas zonas deberán contar con el correspondiente proyecto de restauración con su presupuesto, que deberá incluirse en los documentos contractuales del proyecto de construcción.

Entre dichas zonas de exclusión se contarán al menos:

Las áreas de vegetación enumeradas en la condición 7.

Una banda de 100 metros a cada lado del río Guadaira, cauce incluido en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

La Dehesa de Quintos, el Arroyo de las Culebras, los cerros de Lugar Nuevo y la laguna de Fuente del Rey y su entorno, espacios incluidos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

Los terrenos de alta permeabilidad, para evitar la afección a acuíferos.

Zonas con yacimientos arqueológicos o elementos de interés histórico-cultural.

En general, todas aquellas zonas catalogadas por su interés ecológico o paisajístico 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.

El estudio informativo realiza un análisis ambiental de zonas de préstamos y vertederos, proponiendo varias posibles zonas de préstamos. Se recomienda la zona 1, subzona 3.5 y subzona 3.2, con las que se cubrirían los volúmenes de materiales necesarios para la obra. La subzona 3.2 podrá ser utilizada como zona de préstamo siempre que se garantice la no afección a la tesela de vegetación existente calificada en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla como zona de calidad paisajística, y a los yacimientos arqueológicos nº 26 y 48, siendo necesaria la realización de una exploración arqueológica previa de dicha subzona. No obstante, se considerará como préstamo en primer lugar, el uso de los excedentes procedentes de los desmontes.

El estudio de impacto propone como vertederos las zonas de préstamos, especialmente y dadas sus condiciones, la denominada zona 1 así como las canteras inactivas colindantes.

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.).

En caso de que el proyecto de construcción decida algún emplazamiento para dichas instalaciones no contemplado en el estudio de impacto ambien-

tal, deberá estar avalado por un estudio específico en el que se valoren las afecciones ambientales de dichos emplazamientos. Estas zonas deberán someterse a autorización expresa del Departamento de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Todas las zonas destinadas a préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares, deberán contar con un plan de restauración incluido en el proyecto de construcción.

7. Medidas relativas a la protección de la vegetación

Con objeto de minimizar la ocupación de suelo así como la afección a la vegetación y a los cultivos, antes del comienzo del desbroce se realizará el jalonamiento de la franja de ocupación estricta de la explanación de la vía. Las actividades de obra se restringirán estrictamente a esta franja y se implantarán las medidas oportunas para proteger los escasos restos de vegetación arbórea y arbustiva del posible paso de maquinaria. Las zonas de instalaciones auxiliares y caminos de acceso también se jalonarán para que la circulación de personal y maquinaria se restrinja a la zona acotada.

Serán objeto de especial protección y consideradas como zonas de exclusión, aquellas áreas en las que se conserve vegetación arbórea autóctona (encina, alcornoque, pino piñonero) aunque se trate de ejemplares aislados, vegetación arbustiva espontánea (lentisco, palmito, retama de bolas, coscoja), así como la vegetación riparia existente en las márgenes de los cursos fluviales.

Se evitará la ubicación de los accesos temporales a las zonas de obras en las áreas de exclusión anteriormente mencionadas.

Asimismo, dada la escasa presencia de encina y alcornoque en la zona, cuando el trazado cruce por zonas arboladas, los ejemplares de estas especies que no se vean directamente afectados por las obras pero lindan con las mismas, se protegerán adecuadamente para evitar daños debidos a los movimientos de tierras o al desplazamiento de maquinaria.

Durante la fase de obras, en las zonas en que se realicen movimientos de tierras, zonas de explanación y caminos con tránsito de maquinaria, se aplicarán riegos superficiales de forma periódica para evitar la afección a la vegetación colindante como consecuencia de la emisión de polvo y partículas originada por las obras, especialmente en los periodos secos del año (de junio a octubre).

En el proyecto de construcción se definirá un plan de revegetación de taludes y desmontes así como un plan de restauración de las riberas del río Guadaira, del arroyo del Cerezo y del arroyo de las Culebras en el área afectada por la traza.

8. Protección de la fauna

Con el fin de proteger a la fauna del entorno de la autovía y garantizar su pervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas, que deberán ser convenientemente diseñadas e incorporadas a todos los documentos del proyecto de construcción:

a) Dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje longitudinal, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape mediante rampas de superficie rugosa o dispositivos similares.

b) Se acondicionarán las obras de drenaje transversal de forma que sean utilizables como pasos de fauna por anfibios, reptiles y pequeños mamíferos. El acondicionamiento de estas estructuras se hará de modo que tengan un diámetro mínimo de 2,50 metros, y la base se recubrirá de hormigón de forma escalonada o con pendiente hacia un lado. El drenaje estará dispuesto de tal forma que desde una de las bocas se pueda ver con claridad la boca opuesta.

c) Para evitar la entrada de fauna en las calzadas y evitar su atropello, se procederá al vallado de la autovía. Se estudiará la ubicación y tipología de dispositivos de escape para permitir la salida de animales que accidentalmente puedan entrar en la calzada.

d) Los tendidos eléctricos nuevos o los repuestos al ser afectados por la autovía, deberán incorporar las medidas necesarias para reducir al mínimo la posibilidad de colisión y electrocución de la avifauna.

9. 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.

Dicho proyecto incluirá asimismo un plan de restauración de los cursos de agua atravesados, especialmente del río Guadaira, arroyo de las Culebras y arroyo Cerezo.

El proyecto de construcción incluirá además un plan de recuperación y gestión de la capa superior de suelo vegetal que pueda estar directa o indirectamente afectada por la obra. Los suelos así obtenidos se copiarán a lo largo de la traza evitando las áreas de exclusión mencionadas en las condiciones 6 y 7, en montones de altura no superior a 1,5 m para facilitar su aireación y evitar su compactación, recurriendo al riego periódico e incluso abonado y siembra para garantizar su conservación y posibilitar su utilización en la restauración.

Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies autóctonas de las especies de sucesión de la vegetación potencial, evitando el empleo de especies exóticas. Se tendrán en cuenta no solo las características físicas de las distintas unidades de actuación, sino su climatología, litología y composición de la vegetación de su entorno inmediato.

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.

En el proyecto se especificarán y presupuestarán las labores de mantenimiento necesarias para asegurar el éxito de las labores de revegetación, y se exigirá en su caso, resiembras y reposiciones de marras.

10. 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.

Umbral crítico 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 vegetación a que se refiere la condición 7.

Medidas de protección para la fauna, a que se refiere la condición 8.

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 vegetación realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 7.

Informe sobre las medidas de protección de la fauna realmente ejecutadas, según lo dispuesto en la condición 8.

Informe sobre las medidas relativas a la recuperación ambiental e integración paisajística de la obra realmente ejecutadas, a que se refiere la condición 9.

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 de la eficacia de las medidas expuestas en la condición 8.

Informe sobre el estado y progreso de las áreas de recuperación incluidas en el proyecto, a que se refiere la condición 9.

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.

11. 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 vegetación a que se refiere la condición 7.

Medidas relativas a la protección de la fauna a que se refiere la condición 8.

Proyecto de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, a que se refiere la condición 9.

Programa de vigilancia ambiental y equipo responsable de la dirección ambiental de obra, a que se refiere la condición 10.

12. 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

Respuestas recibidas:

Instituto Tecnológico Geominero de España.

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

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

Sociedad Ecologista Awadi-ira de Alcalá de Guadaira.

Dirección General de Protección Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

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 este, tramo: Variante de la CN-IV entre accesos de Córdoba y Cádiz 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 diversos aspectos que deberían contemplarse en el estudio de impacto ambiental, y señala las afecciones producidas por la obra sobre los cursos fluviales del río Guadaira y arroyo de las Culebras.

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 Sociedad Ecologista Awadi-ira de Alcalá de Guadaira, señala la afección producida sobre el río Guadaira, y propone la potenciación del transporte público como alternativa a la SE-40.

La Dirección General de Protección Ambiental 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, el patrimonio de vías pecuarias, y la afección producida al ámbito territorial por otros proyectos.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo. Sector este

El estudio informativo con clave EI. 4 - SE - 16 corresponde al sector este de la autovía S-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla. El tramo objeto de estudio está comprendido entre la autovía N-IV (dirección Córdoba) y la variante de Bellavista (variante de la autovía N-IV en sentido Cádiz). La S-40 se ha proyectado con objeto de descongestionar tanto la autovía de Andalucía (N-IV) como la SE-30, ambas actualmente con alta intensidad de tráfico, mejorar el acceso de las distintas poblaciones del entorno y evitar que el tráfico de paso de ámbito nacional deba entrar en la población de Sevilla.

En este anexo solo se describen las opciones planteadas en el estudio informativo (fase B), que están basadas en los corredores seleccionados en la fase A. A partir de estos corredores se han trazado un total de cinco ejes que por combinación dan lugar a seis opciones. Sus trazados son en parte coincidentes, sobre todo en las opciones que representan una variante de conexión con el tramo oeste, en la variante de Bellavista.

La sección tipo de autovía para todas las opciones, se plantea con dos carriles por sentido, de 3,5 metros de ancho cada uno, y una mediana de 19 metros de anchura que permitirá una futura ampliación de la autovía. Los arcenes exteriores serán de 2,5 metros de ancho y los interiores de 1 metro. Las bermas serán de 1,5 metros de anchura. Con todo esto, se obtiene una superficie de ocupación media de la plataforma de 43 metros, a lo que habrá que sumar la correspondiente a los taludes.

Todas las opciones seleccionadas realizan el paso del ferrocarril Sevilla-Cádiz mediante estructura y el cruce del canal del bajo Guadalquivir bajo tierra. Los trazados de dichas opciones son los siguientes:

Opción 1: Tiene una longitud total de 20.627,915 metros. Comienza en la autovía N-IV (Madrid) al oeste de la urbanización Tarazona, y tras cruzar mediante paso superior la calzada romana Vía Augusta, enlaza con la Cañada de Pero Mingo y discurre por la margen izquierda de las instalaciones penitenciarias Sevilla II y de la subestación eléctrica de «Sevillana de Electricidad, Sociedad Anónima». A continuación, cruza la carretera SE-405 de Torrequintos a Mairena del Alcor mediante un paso inferior, y el cruce de la vía férrea de Sevilla a Alcalá de Guadaira se hace mediante un paso superior. El enlace con la A-92 se proyecta en una zona con predominio de construcciones de tipo industrial, y algunas viviendas de la barriada de San Benito. Después se realizará el paso del río Guadaira, el enlace con la autovía SE-401 a Utrera, cerca de la urbanización de Torrequintos, el paso del ferrocarril Sevilla-Cádiz, junto al cual se ubicará el enlace con la antigua N-IV. El trazado en el punto de conexión con el sector suroeste de la SE-40, donde se proyecta su enlace con la variante de Bellavista.

Opción 2: Tiene una longitud total de 22.039,576 metros. Desde su origen hasta el punto de cruce con la A-92 su trazado coincide con el de la opción 1, descrito anteriormente. A partir de aquí el trazado se desplaza hacia el este, situándose el punto de cruce con la SE-401 al este de la urbanización Torrequintos, lo que permite un cruce más favorable con la vía del ferrocarril y la CN-IV. Posteriormente, la traza discurre al este de la urbanización El Colmenar atravesando los Cantosales, zona de relieve ondulado, para a continuación pasar al este de la hacienda «Torres de Doña María», en el entorno de la vega del arroyo de las Culebras. Finalmente el trazado se dirige hasta el punto de conexión con el sector suroeste de la SE-40 en su enlace con la variante de Bellavista.

Opción 2': Tiene una longitud total de 22.803,409 metros. Es idéntica a la opción 2 en toda su longitud, excepto al final del trazado, que discurre más al sur, pasando al pie de los Cerros de Lugar Nuevo, para enlazar con la variante de Bellavista en un punto distinto al de la opción 2.

Opción 3: Tiene una longitud total de 23.060,574 metros. El trazado es idéntico al de las anteriores opciones durante los primeros 500 metros. A partir de ahí se separa del tronco común para pasar también por el oeste de la urbanización Tarazona, pero más próximo a ella, y al Este de las instalaciones penitenciarias Sevilla II. Una vez atravesada la autovía A-92, a la altura de la urbanización Torrequintos el trazado de esta opción coincide con el de la opción 2 hasta el final del tramo.

Opción 3': Esta opción es la de mayor longitud de las estudiadas, presentando un total de 23.824,953 metros. Se ajusta en toda su longitud al trazado de la opción 3, diferenciándose solo en el tramo final, que se desplaza más al Sur, para enlazar con la variante de Bellavista en el mismo punto que la opción 2'.

Opción 4: Esta es la única opción que tiene su origen en un punto diferente de la CN-IV situado al este de la urbanización Tarazona, dirigiéndose desde el inicio hacia el oeste. Tiene una longitud total de 21.871,492 metros. Durante el primer tramo discurre entre las urbanizaciones de Tarazona y Torrepalma y posteriormente al Este de las instalaciones penitenciarias Sevilla II, dejando la urbanización Santa Genoveva en el margen derecho. Busca el cruce con la A-92 en el mismo punto que la opción 1. Desde aquí y hasta el final del tramo en el enlace con la variante de Bellavista, el trazado coincide con el de la opción 1 anteriormente descrita.

Tras el estudio de las distintas alternativas, se aplica un análisis multicriterio en función de cuatro objetivos: Ambiental, económico, territorial y funcional. Mediante la evaluación de los diferentes indicadores, se obtiene una puntuación para cada una de las opciones, que permite identificar la opción más ventajosa. En base a los resultados de este análisis multicriterio, se selecciona la opción 2.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental. Sector este

La metodología del estudio se ajusta a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y el Reglamento para su ejecución aprobado por el Real Decreto 1131/1988, de 30 de septiembre.

Se realiza un inventario ambiental basado en la descripción del medio físico, biológico y socioeconómico, así como de los recursos culturales, el paisaje y de los procesos naturales e inducidos. Se incluyen también planos de las variables más significativas.

La zona de estudio presenta una morfología llana con pequeños cerros de pendiente suave y relieve ondulado; únicamente en los cerros del Lugar Nuevo, los terrenos presentan una inclinación mayor, que oscila entre el 10 por 100 y el 45 por 100. Se localiza en la cuenca hidrográfica del Guadalquivir, siendo los principales cauces el río Guadaira y los arroyos de las Culebras y Torrecilla. La zona se enmarca en la unidad hidrogeológica Sevilla-Carmona del Sistema Acuífero 28, cuya recarga se realiza exclusivamente por infiltración directa de lluvia.

Respecto a la calidad de las aguas superficiales, los niveles de contaminación en los cauces son muy altos, siendo las principales fuentes de contaminación las actividades industriales y agrícolas, así como vertidos procedentes de alcantarillados y vertederos. El río Guadaira, el más importante de la zona, tiene un volumen de contaminación medio-alto, y un índice medio de calidad de las aguas.

Se incluye un estudio sobre la calidad del aire y contaminación acústica, en el que se destaca el hecho de que en todo el área de estudio la calidad del aire es aceptable, aunque los puntos con mayor incidencia negativa son el polígono industrial de Bellavista, la autovía N-IV tramo Sevilla-Cádiz, el entorno de Dos Hermanas y la autovía de Sevilla a Utrera. Los niveles sonoros del área se encuentran comprendidos entre los 36 y 52 dB(A).

El principal componente del paisaje vegetal son los cultivos, tanto leñosos (olivares y frutales en regadío) como herbáceos (cereal y algodón), que son la base de la actividad económica comarcal. El bosque esclerófilo y la vegetación riparia que constituyen la vegetación potencial de la zona han sido reemplazados por cultivos de secano y regadío, de modo que la vegetación natural está relegada a un reducido número de enclaves asociados a los cursos de agua, que constituyen el elemento natural más destacable en el entorno del proyecto.

El bosque esclerófilo ha quedado reducido a escasos pies de encina y alcornoque aislados con escaso sotobosque arbustivo. Los restos de este tipo de vegetación se localizan en el entorno de la urbanización Tarazona, Los Cantosales y la hacienda «Torres de Doña María», donde aparecen pies aislados de alcornoque, encina y pino piñonero, además de matorral compuesto por coscoja, lentisco, palmito y retama de bolas.

La vegetación riparia se encuentran en avanzado estado de degradación, limitándose a hileras discontinuas de álamos blancos, plantaciones de eucalipto y alguna escasa la vegetación hidrófita representada por junqueras, zarzas y cañas.

Respecto a la fauna, el estudio utiliza las categorías de amenaza empleadas en el Libro Rojo de los Vertebrados de España, destacándose la presencia en el río Guadaira de 8 especies de peces, entre ellos se cita la colmilleja (especie clasificada como vulnerable) y la pardilla (clasificada como rara). En cuanto a la fauna asociada a la vegetación de riberas, los sotos fluviales del río Guadaira y algunos tramos del arroyo de las Culebras representan lugares de refugio para pequeñas aves. En zonas periurbanas y caseríos se pueden encontrar diversas especies de murciélagos y aves como el cernícalo primilla o la cigüeña blanca. Respecto a los invertebrados, destaca la presencia en los terrenos baldíos del área comprendida entre Sevilla, Mairena del Alcor, el río Guadaira y Dos Hermanas, del lepidóptero «Gegenes nostradamus», especie clasificada como rara en el Catálogo de Mariposas Diurnas a Proteger en Andalucía; esta especie prefiere las zonas arenosas y es atraída por pequeñas zonas húmedas.

Los espacios naturales de interés son los incluidos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla: el río Guadaira, por su vegetación, fauna, paisaje y el tramo ciprinícola comprendido entre el puente de Morón en la carretera comarcal 339 y su confluencia con el arroyo Salado en el entorno de Alcalá de Guadaira; el arroyo de las Culebras, clasificado como área de valor paisajístico; la laguna de Fuente del Rey, en las cercanías del enlace de Bellavista, por sus valores ambientales (fauna y vegetación); los Cerros de Lugar Nuevo, área de gran valor paisajístico; la Dehesa de Quintos, área de gran valor paisajístico.

El estudio incluye un análisis del patrimonio arqueológico y arquitectónico. La zona de estudio es especialmente rica en yacimientos arqueológicos, sobre todo en áreas cercanas al río Guadaira y al arroyo de las Culebras, así como en las proximidades de vías pecuarias. En cuanto al patrimonio arquitectónico, destacan numerosos cortijos y haciendas tradicionales catalogadas como «Bien de Interés Cultural (BIC)». Entre las numerosas vías pecuarias que atraviesan la zona de estudio, destacan las Cañadas Reales de la Armada; de Pero-Mingo y Palmete, Cañada Real de Morón, y de la Escalera.

A continuación se incluye un estudio socioeconómico que consta de un estudio demográfico, un análisis de los usos del suelo y las infraestructuras existentes, un estudio de tráfico, así como el planeamiento, definición y descripción de las opciones, incluyendo un análisis de las características básicas de la vía.

Se realiza la identificación, análisis y valoración de los impactos que genera cada una de las opciones sobre las distintas componentes del entorno, tanto en la fase de construcción como en la fase de explotación de la vía. Uno de los impactos de mayor incidencia es el incremento en los niveles sonoros, que no sobrepasará en la mayor parte de los casos los máximos admisibles, por lo que se produce un impacto moderado. Las opciones 1 y 4 producirán afecciones de mayor magnitud a determinadas edificaciones de las urbanizaciones Montequintos y El Colmenar, al tener un exceso de ruido incluso después de la colocación de pantallas protectoras.

Otra de las afecciones importantes se produce sobre el sistema hidrográfico, especialmente en cauces de poca entidad, por modificaciones de la morfología y del flujo de caudal, aunque la red de drenaje se encuentra muy modificada por la acción humana. En la zona destaca como cauce principal el río Guadaira, que es superado mediante estructuras, por lo que la intensidad del impacto es baja. En cuanto al arroyo de las Culebras, sufre un impacto calificado como severo de alta magnitud, al ser ocupado el cauce de modo longitudinal durante unos 690 metros por las opciones 2, 2', 3 y 3'.

Dadas las características botánicas del área de estudio, con predominio de cultivos, se considera que ninguna de las opciones de trazado afectan a vegetación valiosa o a especies protegidas o amenazadas. No obstante, se han considerado como singulares las escasas teselas de vegetación espontánea existentes, en base a lo cual las opciones 2, 2', 3 y 3' presentan una afección sobre la vegetación algo mayor que las restantes. Lo más destacable en cuanto a la vegetación de ribera, es la afección producida durante la fase de construcción, independientemente del tipo de cauce.

Las afecciones sobre la fauna no serán importantes debido a la predominancia de biotopos fuertemente antropizados. No obstante, el estudio de impacto considera que las afecciones producidas por las opciones 2, 2', 3 y 3' sobre el humedal de Torrequintos, producen un impacto calificado como severo.

En cuanto a los usos del suelo, los más afectados por el proyecto serán los usos agrícolas, por ocupación de terrenos para la construcción de la vía, siendo calificado el impacto como moderado, variando su magnitud en función de la productividad del suelo.

Respecto a espacios naturales, solo se afectan a terrenos incluidos en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Las opciones más desfavorables son las 2, 2', 3 y 3', ya que afectan al entorno del arroyo de las Culebras, entorno de la hacienda «Torres de Doña María», y la opción 3' también a los Cerros de Lugar Nuevo. Estas áreas son también las que cuentan con un paisaje singular.

El impacto producido sobre el patrimonio arqueológico es calificado como crítico debido a la gran cantidad de yacimientos existentes en la zona, siendo la opción 1 la menos desfavorable. El impacto producido sobre las vías pecuarias existentes es calificado como moderado de magnitud media, debido al elevado número de dichas vías en la zona y al hecho de que no serán repuestas en la totalidad de su anchura histórica; las opciones 2 y 2' son las que producen mayor efecto negativo en las vías pecuarias.

A continuación se proponen una serie de medidas protectoras y correctoras entre las que se incluyen: ajustes de trazado, jalonamiento de la obra, retirada de tierra vegetal, control de la ubicación de la maquinaria de obra, localización de instalaciones auxiliares, vertederos y préstamos, medidas de impermeabilización y drenaje de la zona de instalaciones, control del movimiento de maquinaria y de la iluminación de la obra, medidas contra incendios, control de operaciones molestas para la fauna, medidas protectoras de cauces, vegetación y recursos arqueológicos, control de la emisión de polvo y partículas, barreras antiruido, instalación de balsas de decantación, descompactación de suelos, restauración y mejora de la cubierta vegetal y reposición de vías pecuarias.

Se realiza una cuantificación de los impactos y una jerarquización ambiental de las opciones, a partir de la cual el estudio considera ambientalmente viable la opción 1 seguida de la opción 4.

Asimismo, se incluye un programa de vigilancia y seguimiento ambiental durante la fase de obras y la de explotación, y un documento de síntesis. También se incluyen varios apéndices, entre los que destacan un estudio de emisiones generadas por el tráfico, un estudio acústico, y un análisis ambiental de zonas de préstamos y vertederos.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas. Sector este

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).

Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía.

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

AENA.

Ayuntamiento de Dos Hermanas.

Ayuntamiento de Alcalá de Guadaira.

Alegaciones de asociaciones:

Ecologistas en Acción Sevilla.

Asamblea Ciclista a Contramano.

Ecologistas en acción Al-Gabab.

Ecologistas en acción Aedenat-Sevilla.

Comunidad de propietarios de Torrequinto y Asociación de Vecinos de Torrequinto.

Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe.

Alegaciones de empresas:

«Avitec Inversiones, Sociedad Limitada».

«Montubo Estructuras, Sociedad Limitada».

«Cereales Matamoros, Sociedad Limitada».

«Pigomar, Sociedad Limitada» y «González Área, Sociedad Limitada».

«Cementos Atlántico, Sociedad Anónima».

Repsol.

Gas Andalucía y Enagás.

Emasesa.

Alegaciones de particulares:

Don Antonio Juárez Martín.

Contenido de las alegaciones.

Los aspectos más significativos de las alegaciones presentadas, son los siguientes:

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, indica que los cruces con el ferrocarril deberán tener el galibo con dimensiones suficientes para circulación en doble vía electrificada, así como la necesidad de coordinar los trabajos de implantación del servicio de cercanías a Alcalá de Guadaira con los de la SE-40 a fin de solucionar cualquier incidencia.

La Dirección General de Carreteras de la Junta de Andalucía, indica que el trazado de la SE-40 deberá asegurar una buena accesibilidad al Aeropuerto de Sevilla así como a los polígonos industriales de la zona. Expone la indefinición existente en la tipología de los enlaces con la Red de Carreteras de Andalucía, así como la inadecuada sección transversal de algunos tramos de la autovía.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía, indica que el enlace sobre la Cañada de Pero Mingo debe ajustarse al trazado de la nueva carretera de acceso a los Alcones. Solicita la ampliación del enlace situado en la carretera de unión entre Dos Hermanas y Montequinto, el aumento de la longitud del viaducto sobre el río Guadaira, y que los pasos previstos para itinerarios verdes sean inferiores. Afirma que las características del trazado no garantizan la posibilidad de establecer un nuevo modo de transporte sobre la plataforma del antiguo ferrocarril.

AENA, indica que la opción seleccionada interfiere con el desarrollo futuro del Aeropuerto y adjunta planos que ilustran lo expuesto.

El Ayuntamiento de Dos Hermanas, solicita que la alternativa definitiva del trazado discurra al sur del núcleo urbano por considerar que la actual traza supone una barrera infranqueable entre el núcleo principal y el de Quintos. Indica que la traza propuesta supondría una menor incidencia medioambiental sobre las unidades paisajísticas de Quintos-Valeros, Hacienda Torres de Doña Maraña, arroyo Culebras y bosques de ribera.

El Ayuntamiento de Alcalá de Guadaira, indica la existencia de deficiencias en el estudio informativo relativas a enlaces, localización de vertederos y préstamos, reposición de caminos y carreteras, diseño de viaductos, reposición del servicio de riego, protección de vegetación y fauna, prospecciones arqueológicas y estudio acústico.

Ecologistas en Acción Sevilla, solicitan que quede en suspenso la realización de la SE-40 debido a la incompatibilidad de la misma con los objetivos del Plan Intermodal de Transportes y señala la negativa influencia de dicha vía sobre la calidad del aire, el impacto negativo de gran magnitud sobre el arroyo de las Culebras, el efecto barrera sobre las urbanizaciones de Montequinto y Dos Hermanas, el efecto negativo sobre el patrimonio arqueológico, así como el efecto de recalificación urbanística que produce la construcción de este tipo de vías.

La Asamblea Ciclista a Contramano, solicita que la autovía sea dotada a lo largo de todo su recorrido de un viario alternativo para ciclistas y un diseño de las intersecciones de la SE-40 con otras vías compatible con la circulación de ciclistas y ciclomotores.

Ecologistas en Acción Al-Gabab, alega que el estudio de impacto ambiental no recoge medidas protectoras y correctoras. También manifiesta que las medidas correctoras no son efectivas para paliar la degradación ambiental producida por la vía.

Ecologistas en Acción Aedenat-Sevilla, expone que no se han considerado con suficiente profundidad los efectos nocivos de la contaminación atmosférica que producirá la vía sobre personas y ecosistemas. Afirma que no se ha considerado la instalación de estaciones de medida de la contaminación para controlar dicha contaminación. También indica el efecto barrera de la autovía sobre numerosos núcleos de población.

La Comunidad de propietarios de Torrequinto y Asociación de Vecinos de Torrequinto, alegan su disconformidad con el método de predicción de los niveles sonoros utilizado y solicitan la instalación de una pantalla antirruido entre los puntos kilométricos 11,5 y 13. Indican que se tenga en cuenta la existencia de una conducción de agua potable hasta la urbanización de Torrequintos, que se verá seriamente afectada por la SE-40.

La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe, afirma que no se tienen en cuenta las consecuencias del trazado sobre la ordenación del territorio respecto a la planificación prevista por la Junta de Andalucía.

«Avitec Inversiones, Sociedad Limitada» y «Montubo Estructuras, Sociedad Limitada», exponen que una parcela de su propiedad se ve afectada por el enlace entre la SE-40 y la SE-401, así como por el carril de unión de ambas autovías, por lo que solicitan que se modifique el trazado de la SE-40 o se reestructure el mencionado enlace.

«Cereales Matamoros, Sociedad Limitada», «Pigomar, Sociedad Limitada» y «González Área, Sociedad Limitada», exponen que una nave y terrenos de su propiedad situados en la autovía Sevilla-Málaga en el kilómetro 6,500 se ven afectados por el enlace con la SE-40.

«Cementos Atlántico, Sociedad Anónima», expone que posee una fábrica de cemento situada en el kilómetro 11,500 de la A-92 y tres concesiones mineras, indicando que todo ello junto con los accesos a la fábrica, se vería afectado por el enlace de la SE-40 con la A-92.

Repsol, indica la existencia de una estación de servicio en la intersección de la SE-40 con la autovía A-92, para que sea tenida en cuenta en el diseño del enlace entre ambas vías.

Gas Andalucía y Enagás, presentan un escrito en el que se indican los condicionantes técnicos a tener en cuenta para la autorización de las obras.

Emasesa, presenta un informe sobre las redes de abastecimiento y saneamiento existentes en la zona y se indican los condicionantes técnicos a tener en cuenta en los puntos de coincidencia de la autovía con las canalizaciones.

Don Antonio Juárez Martín, expone que el trazado afecta a fincas de su propiedad e incide en el impacto acústico producido sobre su vivienda.

14517 *RESOLUCIÓN de 2 de julio de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo «Nuevo acceso ferroviario al puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-nueva estación de mercancías en el puerto de Bilbao».*

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 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 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 de Evaluación de Impacto Ambiental, la Subdirección de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió, con fecha de 5 de junio de 1998 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, la memoria-resumen del estudio Informativo «Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-Nueva estación de mercancías en el Puerto de Bilbao», con objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

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

En virtud del artículo 14 del Reglamento, con fecha de 17 de noviembre de 1998 la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado a la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias de las respuestas recibidas.

El anexo I contiene la relación de las consultas enviadas y un resumen de las respuestas recibidas.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 15 del Reglamento, sometió conjuntamente el estudio informativo y el estudio de impacto ambiental al trámite de información pública, mediante anuncios que se publicaron en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha de 30 de abril de 1999, en el «Boletín Oficial del País Vasco» de fecha de 30 de abril de 1999 y en el «Boletín Oficial de Bizkaia» con fecha de 27 de abril de 1999.

El anexo II recoge los datos esenciales del estudio informativo.

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

Conforme al artículo 16 del Reglamento, con fecha 27 de septiembre de 2000, la Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental el expediente completo, consistente en el estudio Informativo, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información pública.

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

En consecuencia, la Secretaría General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por 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 los artículos 4.1, 16.1 y 18 de su 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 «Nuevo acceso ferroviario al Puerto de Bilbao. Tramo: Estación de Ortuella-Nueva estación de mercancías en el Puerto de Bilbao».

Declaración de impacto ambiental

El estudio informativo plantea tres alternativas de acceso al nuevo puerto de Bilbao, dos de las cuales presentan un trazado similar (B y C) y una tercera (A) se aleja de las anteriores hacia el norte, si bien todas tienen en común la necesidad de construcción de un túnel bajo el Monte Serantes.

Desde el punto de vista ambiental las tres alternativas propuestas son viables, existiendo ciertas diferencias en cuanto a los elementos ambientales afectados. La alternativa A es la que presenta menor longitud del trazado en túnel por lo que es la que menor cantidad de materiales deberá llevar a vertedero, es la que menos afecta al arroyo Ballonti y se encuentra alejada de la central térmica de Iberdrola en el puerto de Bilbao. Por el contrario, las alternativas B y C aunque evitan el tránsito por la zona urbanizada de Ortuella, cruzan el arroyo Ballonti, pudiendo afectar a su régimen hidrológico, y pasan muy próximas de la central térmica de Iberdrola, pudiendo causar problemas de vibraciones en los grupos de generación de energía de la central.

Por todo ello, examinada la documentación contenida en el presente expediente y teniendo en cuenta los aspectos anteriormente expuestos, se considera que de las tres alternativas analizadas, la denominada alternativa A, propuesta por la Dirección General de Ferrocarriles, es la que presenta, en conjunto, menores afecciones ambientales. Por tanto, por la presente declaración de impacto ambiental se establece que en la redacción del proyecto de construcción, y en las fases de ejecución y explotación, se deberá cumplir lo especificado en el estudio de impacto ambiental y en las siguientes condiciones: