

cionador incoado a don Juan Antonio Ruiz Arce, con documento nacional de identidad número 5.105.077, y que ocupó el puesto de Presidente de la «Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas, Sociedad Anónima» (SENASA), desde el día 3 de febrero de 1997 hasta el 1 de junio de 1999, declarar la infracción de grave y que sea sancionada la misma con su declaración y publicación en el «Boletín Oficial del Estado», sin perjuicio de las otras responsabilidades a que hubiere lugar.

Asimismo, y de acuerdo con lo previsto en el artículo 13 de la Ley 12/1995, el Ministro de Administraciones Públicas ha resuelto que la infracción del señor Ruiz Arce lleve aparejada la imposibilidad de ocupar altos cargos durante un período de tres meses.

Madrid, 12 de julio de 2001.—El Director general, Amador Elena Córdoba.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE

14855 *RESOLUCIÓN de 27 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 suroeste. Tramo: Entre accesos de Cádiz, CN-IV y de Huelva, A-49, 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 Secretaria 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 Suroeste. Tramo: Entre accesos de Cádiz, CN-IV y de Huelva. A-49», 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 Secretaria General de Medio Ambiente, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el Real Decreto Legislativo 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 de la «Autovía SE-40 de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla. Cuarto Cinturón. Sector Suroeste. Tramo: Entre Accesos a Cádiz. CN-IV y de Huelva. A-49».

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 3 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 3, 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 Se estudiará el trazado en el tramo que discurre por la cornisa del Aljarafe, entre la urbanización Carramolos y el cruce con la carretera SE-656, en falso túnel con el fin de minimizar la afección visual y acústica que crea la autovía a su paso por esta zona.

1.2 Se estudiará la posibilidad de acomodar el trazado en alzado en los terrenos atravesados en el término municipal de Almensilla para que la autovía discurra en desmonte, contemplando la posibilidad de diseñar un falso túnel entre los puntos kilométricos 11,700 y 12,300, tramo que separa el casco urbano de Almesilla de las urbanizaciones situadas al este del mismo.

1.3 Se estudiará el enlace proyectado con la carretera SE-648 y el trazado de la autovía al norte de dicha carretera, con el fin de afectar lo menos posible a la estructura parcelaria de esta zona.

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. Deberán señalarse adecuadamente todos los desvíos provisionales que se produzcan durante la fase de obras. Se repondrán las vías interceptadas en su misma ubicación siempre que sea posible, asegurando en caso contrario su continuidad por algún paso cercano.

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. Teniendo en cuenta la importancia de la actividad agrícola en la zona, se elaborará una cartografía a escala adecuada con anterioridad al comienzo de las obras, localizándose la red de tuberías, acequias y balsas de riego para su posterior reposición en caso de resultar afectadas por las obras; dicho mapa, así como las reposiciones necesarias, quedarán recogidos en el proyecto de construcción.

Se prestará especial atención, sobre todo en la fase de construcción, a las conexiones con los caminos y carreteras actualmente en servicio, entre las que se encuentran la autovía de Coria SE-660, y las carreteras SE-685, del Coper, SE-656, SE-647, SE-648, y A-474.

Con el fin de garantizar una adecuada permeabilidad entre los márgenes de la autovía, se estudiará la posibilidad de realizar, además de los con-

templados en el estudio informativo, nuevos pasos de comunicación tanto para tránsito de vehículos como de peatones, entre el casco histórico de Almensilla y las urbanizaciones de Santa Iglesia y La Alegría, situadas al este del mismo.

El proyecto de construcción contemplará la reposición de las vías pecuarias afectadas por el trazado. Dichas reposiciones se llevarán a cabo 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 su continuidad e 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

El cauce de mayor entidad atravesado por la autovía en este tramo, es el río Guadalquivir, para el cual se han estudiado dos soluciones de paso: puente elevado o túnel. La opción del puente ha sido desestimada en la fase A ya que debido a la navegabilidad del río el puente tendría que ser de gran galibo (50 metros de altura sobre el cauce del río), lo que implica que los extremos del puente llegarían por el este hasta la variante de Bellavista de la N-IV, y por el oeste hasta la subida a la plataforma del Aljarafe. Esta estructura supondría un impacto visual severo sobre toda la vega del Guadalquivir. La desestimación de esta estructura ha sido avalada por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

Para la construcción del túnel de paso bajo el Guadalquivir, se seguirán las siguientes recomendaciones:

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) Debido a que por la construcción del túnel provocará el corte de los acuíferos número 27-A «Almonte-Marismas», y número 28 «Sevilla-Carmona» asociados al río Guadalquivir, en el proyecto de construcción se estudiarán y evaluarán en detalle las afecciones temporales y permanentes provocadas por la construcción del túnel sobre dichos acuíferos y sus sistemas de recarga, así como sobre ecosistemas dependientes de los mismos. Dicho proyecto deberá ser realizado en coordinación con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, y aprobado por dichos organismos. Las conclusiones del mismo quedarán recogidas en una memoria que se incluirá en el proyecto de construcción, en la que se propondrán también actuaciones concretas que minimicen las posibles afecciones a los acuíferos y sus características.

c) Durante la fase de construcción del túnel, con el fin de evitar vertidos de aceites y otras sustancias que puedan contaminar tanto las aguas superficiales como las subterráneas, se diseñará un sistema de recogida de aguas de drenaje y afloramientos de aguas subterráneas originados por la perforación del túnel, así como un sistema de tratamiento y depuración de las mismas.

d) Durante la fase de construcción del túnel, se garantizará la correcta impermeabilización de las paredes del mismo para evitar la afección tanto al acuífero como a las aguas superficiales, y se garantizará así mismo la estabilización de la capa de gravas. Estos procesos serán controlados por personal especializado.

e) Se diseñará e instalará un sistema de recogida, retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera funcional durante la vida útil de la misma. Estos elementos deberán de ser capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en el túnel, evitando la contaminación del acuífero o de las aguas superficiales.

f) Las bocas de los sistemas de ventilación, así como de otro tipo de salidas auxiliares del túnel, no podrán ser ubicadas en las riberas del río Guadalquivir.

Con carácter general se aplicarán las medidas de protección del sistema hidrológico que se exponen a continuación:

a) No se localizarán las zonas de instalaciones auxiliares y de parque de maquinaria, zonas de préstamo o vertederos en las vegas de los ríos Guadalquivir, arroyo Caño Real y arroyo Riopudio o en las márgenes de cualquier tipo de cauces.

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

c) Se instalará un sistema de cunetas perimetrales para la recogida de aguas de drenaje de los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares, que se conducirá a una balsa de decantación provisional y se hará un seguimiento analítico de sus efluentes, de forma 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 específicos de depuración y filtrado.

d) 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 y sus márgenes, 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.

e) Durante la fase de construcción de la vía se minimizará la franja de afección a las riberas del río Guadalquivir y los arroyos Riopudio y Caño Real. Las estructuras de paso sobre ríos y arroyos garantizarán la evacuación de caudales y el paso de sólidos de arrastre. Se prohibirá la construcción de pilas dentro 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.

f) El proyecto de construcción incluirá cámaras o balsas de retención, decantación y desengrasado para las aguas de drenaje de la carretera a su paso por el nuevo cauce del río Guadaira durante la vida útil de la misma. Estos elementos deberán de ser capaces de retener un vertido tóxico en caso de producirse un accidente en la carretera, evitando la contaminación de dicho cauce.

g) Se procederá a la restauración posterior de los cursos atravesados, tanto en lo referente a su morfología como a 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.

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 Unión Europea.

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

Puntos kilométricos 5,000 a 5,500: Cortijo de Santa Eugenia y Cortijo de Santa Cecilia.

Punto kilométrico 7,000: Urbanización «Carramolos».

Punto kilométrico 7,000: Hacienda la Estrella.

Puntos kilométricos 9,500 a 12,000: Urbanizaciones «La Alegría» y «Santa Iglesia».

Punto kilométrico 12,500: Núcleo urbano de Almensilla.

Punto kilométrico 15,000: Hacienda Torrequemada.

Punto kilométrico 15,500: Urbanización «Entrecaminos».

Punto kilométrico 16,500: Hacienda de Torrealba.

Punto kilométrico 18,500 a fin de la traza: Urbanización «El Rocío Chico».

Rampas de acceso al túnel del Guadalquivir.

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. En las zonas anteriormente mencionadas, cuando la traza discorra en desmonte a menos de cinco metros de profundidad, se realizará un revestimiento fonoabsorbente de los muros. Las rampas de acceso a los túneles del Guadalquivir estarán cubiertas por paneles fonoabsorbentes en toda la longitud necesaria para evitar una elevación de los niveles sonoros en las bocas de los mismos. Asimismo, los sistemas de ventilación de dichos túneles se diseñarán de modo que se minimice la afección acústica durante la fase de funcionamiento de la vía.

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

a) Yacimientos directamente afectados por la traza:

Punto kilométrico 6,500: Número 628 «Carramolo».
Punto kilométrico 7,000: Número 627 «Pozoblanco».
Punto kilométrico 17,500: Número 716 «Los Veinticinco (Este)».

b) Yacimientos indirectamente afectados por la traza:

Punto kilométrico 7,500: Número 625 «Buenavista».
Punto kilométrico 15,000: hacienda de San Ignacio de Torrequemada (B.I.C.).

Punto kilométrico 15,200: Número 1637 «Torrequemada A».
Punto kilométrico 15,800: Número 1638 «Torrequemada B».
Punto kilométrico 16,300: Número 713 «Torreblanca».
Punto kilométrico 17,500: Número 717 «Finca El Motor».
Punto kilométrico 19,000: Número 718 «Hacienda de Valencinilla del Hoyo».

Punto kilométrico 20,000: Número 722.

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 de los ríos Guadalquivir y nuevo cauce del Guadaira.

La vega del río Guadalquivir.

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

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

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.

Los materiales necesarios para la construcción de la autovía, se obtendrán preferentemente de los propios excedentes de la obra y de explotaciones ya en funcionamiento. La apertura de nuevas zonas de préstamo se justificarán desde el punto de vista ambiental. En este sentido se recomienda la utilización de las zonas 2 y 3 frente a las zonas 1 y 4 ya que estas últimas están más próximas al arroyo Riopudio. Respecto a los seis yacimientos para áridos propuestos, se desaconseja la utilización del yacimiento Y6, que solo podrá ser explotado si se garantiza la no afección a los yacimientos arqueológicos número 619 y 620, próximos al mismo.

Se seleccionarán como vertederos en primer lugar las zonas de préstamo o las explotaciones de áridos inactivas, siempre que ello no suponga la afección de zonas de interés para la fauna y vegetación o donde se ha proyectado aplicar medidas de recuperación ambiental. Tanto las zonas de préstamo como los vertederos previstos en el proyecto de construcción, deberán contar con la aprobación de 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.).

Todas las zonas destinadas a préstamos, vertederos o instalaciones auxiliares, deberán contar con un plan de restauración específico 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 la vía. Las actividades de obra se restringirán estrictamente a esta franja y se implantarán las medidas oportunas para proteger la vegetación del 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, las áreas más sensibles y de mayor valor desde el punto de vista botánico: la vegetación del nuevo cauce del río Guadaira, del río Guadalquivir, de la laguna de Fuente del Rey, del arroyo de Riopudio y del arroyo de Caño Real y los tarajales que rodean las instalaciones militares de El Copero.

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

Asimismo, dada la escasez y regresión de las dehesas de encina y alcornoque en la zona, cuando el trazado cruce por zonas arboladas, los ejemplares de encina y alcornoque 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 nuevo cauce del río Guadaira, del arroyo de Caño Real y del arroyo Riopudio en el área afectada por la traza.

8. Medidas relativas a la 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) 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, la base se recubrirá de hormigón de forma escalonada o con pendiente hacia un lado, y el drenaje estará dispuesto de tal forma que desde una de las bocas se pueda ver con claridad la boca opuesta.

b) 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.

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) Debido a la posible presencia de colonias de canastera en el tramo de la vega del río Guadalquivir comprendido entre los puntos kilométricos 1,500 y 3,700, se estudiará en detalle la distribución de la especie en la zona, así como el grado de afección de la obra sobre la misma. Dicho proyecto deberá ser realizado en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y sus conclusiones quedarán recogidas en una memoria que se incluirá en el proyecto de construcción donde, si fuera necesario, se propondrán las medidas que se estimen oportunas con el fin de garantizar la menor afección posible a esta especie.

e) 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 Guadalquivir, nuevo cauce del río Guadaira, arroyo de Caño Real y arroyo Riopudío.

El proyecto de construcción incluirá además un plan de recuperación y gestión de la capa superior de suelo vegetal. Tras su retirada selectiva, los suelos así obtenidos se acopiarán 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 metros 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.

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.

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 propondrán 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.

Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación.

Ayuntamiento de Palomares del Río.

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 Guadaíra.

Delegación Provincial 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 Suroeste, tramo: entre accesos de Cádiz (CN-IV) y de Huelva, A-49, 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, así como algunas medidas protectoras y correctoras.

El Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación propone desviar el arco oeste-suroeste de la SE-40 más al oeste y alejarlo de la corona metropolitana con el fin de dar servicio a núcleos más alejados de la misma.

El Ayuntamiento de Palomares del Río expone su desacuerdo con el proyecto por su afección al arroyo Riopudío y a su planeamiento urbanístico.

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 Guadaíra, señala la afección producida sobre el río Guadaíra, y propone la potenciación del transporte público como alternativa a la SE-40.

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, el patrimonio de vías pecuarias, y la afección producida al ámbito territorial por otros proyectos.

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir sugiere la creación de un parque lineal en los corredores O-A y O-BA-I hasta la carretera de Mairena a Almensilla, y recomienda la solución de paso del Guadalquivir en túnel así como el cálculo de caudales para un periodo de retorno de 500 años.

ANEXO II

Resumen del estudio informativo. Sector suroeste

El tramo de la autovía SE-40 objeto del presente estudio informativo con clave EI.4-SE-15, es el comprendido entre la CN-IV en el entorno de Dos Hermanas, y la autopista A-49 que une Sevilla y Huelva, correspondiente al sector Suroeste de la Autovía S-40 de circunvalación del área metropolitana de Sevilla. Dicha autovía deberá cumplir las funciones de distribuidor metropolitano, y de canalizador y distribuidor del tráfico de ámbitos nacional y regional.

En este anexo solo se describen las doce opciones planteadas en el estudio informativo (fase B), que están basadas en los corredores seleccionados en la fase A.

Todas las opciones de trazado se plantean con dos carriles por sentido, de 3,5 metros de ancho cada uno, y una mediana de 19 metros de anchura, que permita la futura ampliación de la carretera. Los arcones exteriores serán de 2,5 metros de ancho y los interiores de 1 m. Las bermas serán variables, con una media de 2 metros de anchura. Todo esto conlleva una superficie de ocupación de la plataforma de 44 metros, a lo que habrá que sumar la correspondiente a los taludes. El diseño de los trazados respecto a su geometría, ha sido calculado para una velocidad de 120 kilómetros/hora.

Todas las opciones de trazado cruzan el río Guadalquivir mediante un túnel, para el que se plantean dos soluciones constructivas, mediante tuneladora o por hundimiento de cajones prefabricados. Estas dos posibilidades se consideran para todas las opciones de trazado.

Para el planteamiento de las opciones de trazado se han definido siete ejes, que conectan entre sí en determinados nudos. Componiendo tramos de distintos ejes se obtienen las veinte opciones de trazado, de las cuales ocho son bifurcaciones en el final del sector para conectar con las opciones del tramo siguiente de la autovía SE-40, por lo que realmente se consideran doce opciones de trazado.

El trazado en todas las opciones tiene una longitud que oscila entre 17,094 y 19,817 m. Las opciones 1 a 9 tienen un trazado común desde su inicio en el enlace de El Copero hasta el cruce del Cauce Nuevo del Guadaíra. Las opciones 1 a 6 presentan una variante en su tramo final (1B, 2B, 3B, 4B, 5B, y 6B) que conectan en un punto distinto que

la nominal con la autopista A-49. Las principales características de este grupo de alternativas, son las siguientes:

Opción 1: Corresponde de forma íntegra con el Eje 1. El cruce del cauce nuevo del Guadaira lo realiza siguiendo el eje 1(I) y el cruce de río Guadalquivir lo hace por el eje 1(II). Después toma el eje 1(III) y cruza bajo la autovía de Coria del Río, con la que existe un enlace. Comienza a subir hacia el Aljarafe hasta llegar cerca de la Hacienda de La Estrella, y cruza el arroyo Riopudio, discuriendo el resto del trazado al oeste de dicho cauce. A continuación sigue el eje 1(IV) discuriendo cercano a la urbanización de La Alegría y cruza la carretera SE-648, donde existe un enlace; desde este punto hasta el fin de su recorrido, cuenta con vías de servicio en la mayor parte del trazado. Antes de llegar a la urbanización Rocío Chico, continúa por el eje 5 hasta el fin del tramo.

Opción 2: Comprende parte de los ejes 1 y 3. Sigue el mismo trazado que la opción 1 hasta que cruza el Guadalquivir, desde donde discurre por el eje 3(I) y cruza bajo la autovía de Coria, con la que existe un enlace. Comienza a subir hacia el Aljarafe, pasando bajo la carretera de Coria a Palomares, algo más arriba de la Hacienda de La Estrella, pasada la cual continúa por el eje 3(II). Sigue hasta el arroyo Riopudio, al que cruza mediante estructura junto a la carretera de Almensilla a Palomares y Mairena (SE-648), donde existe un enlace. Pasada la SE-648 se une al eje 1, coincidiendo a partir de aquí con la opción 1.

Opción 3: Comprende parte de los ejes 1, 2, 4 y 5. Sigue el mismo trazado que la opción 1 hasta el punto anterior al cruce del Guadalquivir, donde toma el eje 4(I), y cruza bajo la autovía de Coria del Río, con la que existe un enlace. Comienza a subir hacia el Aljarafe, pasando bajo la carretera de Coria del Río a Palomares hasta llegar a la carretera SE-656, que cruza por debajo. A partir de aquí, sigue por el eje 2(III) y antes del cruce del arroyo Riopudio, toma el eje 1(IV), siguiendo desde aquí el mismo trazado que la opción 1.

Opción 4: Comprende parte de los ejes 1, 3, 4 y 5. Desde su origen, sigue el mismo trazado que la opción 3 hasta la carretera SE-656, que cruza ya por el eje 4(II). Antes del cruce del arroyo Riopudio, toma el eje 3(II) con el que cruza la carretera de Almensilla a Palomares y Mairena (SE-648), donde existe un enlace. Pasada la SE-648 y a la altura de la urbanización Entrecaminos, sigue el eje 1(V), coincidiendo a partir de aquí con las opciones anteriores.

Opción 5: Comprende parte de los ejes 1, 2 y 5. Antes del cruce del cauce nuevo del Guadaira toma el eje 2(I) hasta pasado el Guadalquivir, donde sigue por el eje 2(II), cruzando bajo la autovía de Coria del Río, con la que existe un enlace. Justo antes del cruce con la carretera SE-656, toma el eje 2(III) y antes del cruce del arroyo Riopudio, toma el eje 1(IV), coincidiendo a partir de aquí con el trazado de las opciones 1 y 3 por el oeste del arroyo Riopudio.

Opción 6: Comprende parte de los ejes 1, 2, 3, 4 y 5. Desde su origen, sigue el mismo trazado que la opción 5 hasta justo antes del cruce con la carretera SE-656, donde pasa a discurrir por el eje 4(II), siguiendo desde aquí el mismo trazado que la opción 4.

Opción 7: Comprende parte de los ejes 1, 3 y 6. Sigue el mismo trazado que la opción 2 hasta el cruce del arroyo Riopudio, donde toma el eje 6 gira hacia el este y vuelve a cruzar el arroyo Riopudio, continúa paralela a dicho arroyo por su margen oriental hasta el final de su recorrido, cerca del cual cruza también el arroyo Sequillo.

Opción 8: Comprende parte de los ejes 1, 4 y 6. Desde su origen, sigue el mismo trazado que la opción 5 hasta el cruce con la carretera SE-656, donde pasa a discurrir por el eje 4(II) hasta el cruce con la SE-648. A partir de aquí continúa por el eje 6 y sigue el mismo trazado que la opción 7.

Opción 9: Comprende parte de los ejes 2, 4 y 6. Desde su origen sigue el mismo trazado que la opción 5 hasta el cruce con la carretera SE-656, punto a partir del cual sigue el mismo trazado que la opción 8.

Las opciones 10, 11 y 12 tienen un origen distinto a las anteriores situado más al sur. Parten del enlace de La Corchuela siguiendo el eje 7, cruzan la carretera de Isla Menor, el polígono industrial de La Isla, el cauce nuevo del Guadaira y a continuación discurren por la vega del río Guadalquivir, que es cruzado también mediante un túnel. Siguen por el eje 2(II), cruzando bajo la autovía de Coria hasta llegar cerca de la carretera SE-656, punto a partir del cual siguen trazados diferentes. Las opciones 11 y 12 cuentan con sendas alternativas en su tramo final, variando el punto de conexión con la A-49.

Opción 10: Comprende parte de los ejes 2, 4, 6 y 7. Antes del cruce con la carretera SE-656, toma el eje 4(II), siguiendo desde aquí el mismo trazado que la opción 9, por el este del arroyo Riopudio.

Opción 11: Comprende parte de los ejes 1, 2, 5 y 7. Antes del cruce con la carretera SE-656, toma el eje 2(III) siguiendo desde aquí el mismo trazado que las opciones 3 y 5 por el oeste del arroyo Riopudio.

Opción 12: Comprende parte de los ejes 1, 2, 3, 5 y 7. Antes del cruce con la carretera SE-656, toma el eje 4(II) siguiendo desde aquí el mismo trazado que la opción 6, por el oeste del arroyo Riopudio.

De todas las opciones planteadas, inicialmente se desestiman debido a los inconvenientes que plantean las que siguen los ejes 6 y 7, por lo que no se analizan en el estudio de impacto con el mismo grado de detalle que las demás. El eje 6 discurre al este del arroyo Riopudio, zona donde los planes de ordenación del territorio en curso prevén un pasillo verde con fines recreativos y de ocio; además en este eje, la inserción del enlace con la A-49 es más complicada. El eje 7 se desestima debido a que ocupa zonas de ampliación del polígono industrial de la Isla, a su proximidad al yacimiento arqueológico de Orippo, a que atraviesa el cauce nuevo del Guadaira por la zona en que se encuentra mejor conservada su vegetación helofítica, y a su mayor longitud. Por tanto, las alternativas eliminadas en esta primera selección, son las opciones 7 a 12.

Una vez realizado un estudio particular de las seis alternativas restantes y con el fin de seleccionar una de ellas, se efectúa un análisis multicriterio basado en cuatro objetivos de evaluación ambiental, económico, territorial y funcional. A partir de los valores obtenidos por cada opción para cada uno de estos criterios, se obtiene un indicador global que permita identificar la opción que presenta más ventajas. Conforme a los resultados de este análisis multicriterio, el estudio informativo propone como trazado seleccionado el correspondiente a la opción 3.

ANEXO III

Resumen del estudio de impacto ambiental. Sector suroeste

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.

El inventario ambiental incluye una descripción del medio físico, biológico y socioeconómico, así como de los recursos culturales, el paisaje y de los procesos naturales e inducidos. Se resalta el hecho de que la zona estudiada se caracteriza por un relieve suave, por encontrarse fuertemente antropizada, y por el predominio del aprovechamiento agrícola del suelo frente a otros usos.

El área de estudio se incluye dentro de la depresión del Guadalquivir, una amplia llanura aluvial, donde destaca la cuenca hidrográfica del río Guadalquivir y su vega. Otro elemento destacable es la llanura de El Aljarafe, de relieve ondulado y suave pendiente hacia el sur, que limita con la vega del Guadalquivir a través del escarpe de la Cornisa de El Aljarafe. La llanura de El Aljarafe es cruzada en dirección norte-sur por el arroyo Riopudio, afluente del Guadalquivir.

Los principales cauces existentes en el área de estudio son el río Guadalquivir, el cauce nuevo del río Guadaira, que se encuentra canalizado en este tramo, y el arroyo Riopudio. Hay que destacar los altos niveles de contaminación en los cauces, debido principalmente a las actividades industriales y agrícolas, así como por vertidos procedentes de alcantarillados y vertederos. La zona situada en el margen derecho del río Guadalquivir se encuentra englobada dentro del Sistema Acuífero número 27-A «Almonte-Marismas», mientras que la zona definida por la vega y sistema de terrazas del Guadalquivir corresponde al Sistema Acuífero número 28 «Sevilla-Carmona».

La vegetación espontánea ha sido sustituida por cultivos y herbazales, por lo que la zona se encuentra prácticamente deforestada. Los escasos árboles y arbustos silvestres son puntuales y se concentran en franjas de pequeña extensión intercaladas entre cultivos. Las formaciones vegetales más destacadas son: los prados vivaces de elevada humedad edáfica del entorno del enlace de El Coper, la vegetación helofítica existente en el cauce nuevo del Guadaira formada por álamo blanco, tarays, caña, espadaña y carrizo, los tarajales densos del entorno de las instalaciones militares de El Coper, las plantaciones de eucalipto mezcladas con olmos de las riberas del Guadalquivir y la vegetación natural de las márgenes del arroyo Riopudio.

Respecto a la fauna, el estudio menciona la presencia de aves asociadas a zonas húmedas (cuenca de ríos y vegas adyacentes), entre las que destaca la garcilla cangrejera, especie catalogada en peligro de extinción en el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y protegida por la Directiva Aves (79/409/CEE), que ha sido observada en paso entrando desde el sur por el cauce nuevo del Guadaira. Se indica también la presencia de canastera, especie que cría en la vega del Guadalquivir, y catalogada como de interés especial en el mencionado catálogo.

Se incluye un estudio socioeconómico en el que se hace un análisis demográfico de los municipios, destacando el fuerte crecimiento pobla-

cional de la corona metropolitana de Sevilla. También se hace un análisis de los usos del suelo, predominando el uso agrícola en el área de estudio, siendo también destacables las actividades industriales localizadas en los polígonos de Bellavista y de la Isla principalmente.

Mediante el análisis del planeamiento supramunicipal recogido en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla y en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, se identifican cuatro espacios naturales de interés: la cornisa este del Aljarafe catalogado como paisaje protegido; el arroyo de Riopudio, situado en la zona del Aljarafe, junto al que discurre paralelamente la Cañada Real de Medellín a Isla Mayor, y catalogado como área de valor paisajístico, por lo que se está planteando la creación de un pasillo verde a lo largo del mismo; el río Guadalquivir y el cauce nuevo del Guadaira, por su fauna y su vegetación helofítica.

En cuanto a los recursos culturales, la zona de estudio es rica en cuanto a su patrimonio arqueológico, estando catalogados 44 yacimientos y 5 elementos del patrimonio arquitectónico declarados Bien de Interés Cultural. La red de vías pecuarias de la zona es densa, especialmente en el Aljarafe, aunque su grado de conservación es bajo debido a la ocupación por carreteras y a la expansión urbana. Las vías pecuarias cruzadas por alguna de las opciones de trazado son: las Cañadas Reales de Sevilla a Isla Menor y de Medellín a Isla Mayor, los Cordeles de Triana a Villamanrique y de Ugena, las Coladas de Almensilla a Palomares, del Callejón de la Magdalena y de Coria, y las Veredas de Cañada Fría y del Camino Viejo de Sevilla.

En el apartado de procesos naturales e inducidos, respecto a la inundabilidad del río Guadalquivir se indica que para un periodo de retorno de 100 años los caudales llegan a 10.000 metros cúbicos/segundo con una elevación de 11 metros de la lámina de agua, por lo que las zonas de la terraza inferior se definen como de alto grado de peligrosidad.

En el estudio se realiza la identificación y valoración de los impactos producidos sobre los factores del medio estudiados, tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la vía.

Se destaca la emisión de polvo durante la fase de construcción de la vía y la emisión de gases contaminantes y aumento de los niveles de ruido durante la fase de explotación, produciendo efectos negativos tanto al medio natural como a la población del entorno. El paso en túnel bajo el Guadalquivir conlleva un menor nivel de ruido en ese tramo, aunque en los accesos al mismo se prevé una elevación del nivel sonoro entre 7 y 10 dB(A).

En cuanto a la afección a la geomorfología y orografía, las opciones 1, 2 y 7 son las más desfavorables ya que discurren dentro de la cornisa este del Aljarafe. Se realiza además un análisis ambiental de las zonas susceptibles de ser utilizadas como préstamos o vertederos.

Respecto a la hidrología, las principales alteraciones se producirán durante la fase de construcción por movimientos de tierras, contaminación de aguas por vertidos, y modificaciones de la morfología y flujo de caudal de los cauces interceptados. El estudio analiza el cruce del río Guadalquivir en el Apéndice 2. La opción escogida es la de excavación de túnel por debajo del lecho del río frente al hundimiento de cajones desde su superficie; la primera opción produce una afección por alteración de los acuíferos asociados al río, lo que se ha valorado como un impacto severo de magnitud media; la segunda opción produce impactos de gran magnitud, como la afección a la vegetación de ribera por la construcción de una dársena, afección a la calidad de las aguas y la morfología del lecho del río por los dragados, alteración del régimen de circulación de las aguas, afección a la fauna fluvial, o la erosión de las márgenes del río. El empleo de tuneladora se considera por tanto ambientalmente más adecuado. El cruce del río Guadaira no supone afecciones importantes al ser cruzado en estructura y estar canalizado.

Los principales impactos que pueden producirse sobre la vegetación son la eliminación de la cubierta vegetal por desbroce o por circulación de maquinaria, o por ubicación inadecuada de préstamos y vertederos. Las opciones 10, 11 y 12 son las más negativas ya que afectan a la vegetación helofítica del río Guadaira. Las opciones 2, 4, 6, 7, 9, 10 y 11 afectan en su punto de cruce del arroyo Riopudio a una de las escasas manifestaciones existentes de vegetación arbórea y arbustiva espontáneas.

Las afecciones sobre la fauna no serán importantes debido al predominio de biotopos fuertemente antropizados. Las opciones que producen una mayor afección a las aves asociadas a la vegetación de ribera son la 10, 11 y 12, que afectan al río Guadaira en el tramo con vegetación mejor conservada y considerado refugio de aves acuáticas; el estudio de impacto califica en este punto el impacto como severo de magnitud alta. Estas opciones afectan también a la canastera, que habita y cría en la vega del Guadalquivir; en este caso, el impacto se considera como moderado de magnitud media. De igual modo, las opciones 3, 4 y 8 afectan directamente a una mancha de carrizo situada junto a la urbanización Carra-

molos, con presencia de cigüeñuela; el estudio, considera el impacto como severo de gran magnitud. Las opciones 7, 8, 9 y 10, afectan a la fauna asociada a la vegetación riparia del arroyo Riopudio, en el tramo que está mejor conservada. El impacto producido por todas las opciones sobre las rapaces ha sido considerado como moderado de baja magnitud.

Con respecto a los usos del suelo, la mayor afección se produce sobre suelo agrícola, siendo similar en todas las opciones. Las opciones más favorables en lo que a la afección a los espacios naturales se refiere, son las 5, 11 y 3 con gran diferencia respecto a las demás. Las menores afecciones sobre el patrimonio arqueológico se dan en las opciones 3 y 5, y en cuanto a las vías pecuarias las opciones 1, 3 y 5 son las que producen una menor afección. Sobre el paisaje, las opciones 1, 2 y 7 presentan impactos muy fuertes al afectar a la cornisa este del Aljarafe, mientras que el resto de las opciones presentan valores similares.

El estudio propone y presupuesta una serie de medidas correctoras, entre las que destacan: 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 antirruído; revestimiento fonoabsorbente de túneles y muros; instalación de balsas de decantación; descompactación de suelos; restauración y mejora de la cubierta vegetal; reposición de vías pecuarias.

La cuantificación de los impactos y la jerarquización ambiental de las opciones que se realiza en el estudio, identifica como opción ambientalmente viable la número 5 pudiendo adoptarse la opción 3 si fuese necesario.

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 acústico, un análisis ambiental de las soluciones de construcción del túnel bajo el río Guadalquivir, y un análisis ambiental de zonas de préstamos y vertederos.

ANEXO IV

Resumen de las alegaciones presentadas. Sector suroeste

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

Alegaciones de Organismos Públicos:

Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

Ayuntamiento de Coria del Río.

Ayuntamiento de Almensilla.

Ayuntamiento de Palomares del Río.

Ayuntamiento de Gelves.

Ayuntamiento de Bormujos.

Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación.

Ayuntamiento de Espartinas.

Autoridad Portuaria de Sevilla, Puerto de Sevilla.

Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias.

Alegaciones de empresas:

ENAGAS.

EMASESA.

Alegaciones de asociaciones:

Cooperativa La Vega de Coria del Río.

Comunidad de Regantes de la Vega de Coria del Río.

Comunidad de Propietarios «Los Carramolos».

Comunidad de Propietarios del Conjunto Residencial La Hispalense.

Consejo Rector de «La Hispalense, Sociedad Cooperativa Andaluza».

Asociación Cultural «Tahona» de Almensilla.

Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe.

Ecologistas en Acción Sevilla.

Asamblea Ciclista a Contramano.

Ecologistas en Acción Aedenat-Sevilla.

Alegaciones de particulares:

Don José Ramón Cisneros Palacios.

Doña M.^a Rosa Luque Tudela y don Juan Manuel Ortega Gutiérrez.

Don Antonio Ortega Gutiérrez.
Don Miguel Riqueni Palma.
Doña Encarnación Casanueva Prior.

Contenido de las alegaciones:

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

La Dirección General de Carreteras de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, indica que el trazado propuesto para la SE-40 presenta un déficit en la conectividad de la SE-40 con la Vía Metropolitana A-49 (Bormujos), SE-619 (Mairena del Aljarafe) y A-472 (entre Espartinas y Ginés). También afirma que existe una indefinición de la tipología de los enlaces con la SE-660 y con la SE-648, así como una ausencia de enlace con la carretera A-474. Así mismo indica que existen carencias de estimación en el estudio de tráfico, con una inadecuada sección transversal en algunos tramos de la autovía.

La Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, indica que no están resueltas las conexiones con la carretera del polígono de la Isla ni con la autovía de Coria con la SE-40. Afirma que no está prevista la reposición del camino peatonal de la cornisa sur del Aljarafe a Coria. Indica que debería estudiarse la posibilidad de realizar un enlace con la carretera A-474. Además no considera adecuado el punto de enlace con la A-49, prefiriendo un punto más al oeste.

El Ayuntamiento de Coria del Río, solicita un enlace con la carretera de Isla Menor al Coper, un enlace con la carretera SE-647, y un paso adicional para el camino de la Manta. Además solicita una serie de medidas protectoras del medio durante las obras y de medidas correctoras, así como una serie de obras de subsanación por perjuicios causados por las obras.

El Ayuntamiento de Almensilla, indica que no se le ha remitido la información necesaria, así como la excesiva cercanía al casco urbano de la vía con el consiguiente aumento del ruido. Manifiesta que se produce la segregación del núcleo urbano, y que no se han tenido en cuenta estudios sectoriales existentes. Manifiesta su disconformidad con la opción seleccionada para el paso del arroyo Riopudio, y solicita se estudie la selección de los trazados que discurren por el otro margen de dicho arroyo. Afirma que se cometen errores en la clasificación del suelo.

El Ayuntamiento de Palomares del Río, solicita que se repongan todos los caminos atravesados por la SE-40, y especialmente que el paso de la Cañada Real, el Cordel de Ugea, el Camino Bajo de Coria y el del Caño Real, tengan suficiente anchura. Sugiere que se resuelva adecuadamente el drenaje de la autovía, especialmente para los arroyos Riopudio y Caño Real, y la inundabilidad de la vega del Guadalquivir. También solicita que se utilice la SE-660 como vía de acceso durante las obras en la zona del Aljarafe.

El Ayuntamiento de Gelves, considera que hay deficiencias en el estudio informativo, por lo que hace una serie de solicitudes relativas a vertederos, drenajes de la obra, mantenimiento de la permeabilidad transversal y de recuperación medioambiental. Se pide con anterioridad al comienzo de las obras la identificación de la red de acequias, balsas y tuberías de riego para su reposición si resultasen afectados por las obras.

El Ayuntamiento de Bormujos, hace una serie de solicitudes relativas a vertederos, drenajes de la obra, mantenimiento de la permeabilidad transversal así como de protección y recuperación medioambiental. También se pide que se incluya en el proyecto de construcción la adopción de la sección estricta, entre muros, en la zona del cruce de la urbanización Rocío Chico.

El Ayuntamiento de Bollullos de la Mitación, solicita la realización de un enlace con la carretera A-474, así como diversas medidas protectoras del medio ambiente y medidas correctoras. Se pide la identificación de las acequias y la red de riego antes del comienzo de las obras, así como su reposición en caso de verse afectadas por las mismas.

El Ayuntamiento de Espartinas, manifiesta su disconformidad con el trazado de la SE-40 debido a que atraviesa el pasillo del arroyo Riopudio o Repudio, protegido en sus planeamientos. Solicitan la inclusión en la SE-40 una conexión del núcleo urbano de Espartinas con el enlace entre la A-49 y la SE-40 para evitar el total aislamiento de dicho núcleo.

La Autoridad Portuaria de Sevilla, Puerto de Sevilla, afirma que la SE-40 constituye una barrera a la expansión del puerto por lo que solicita que el trazado de la misma discorra más al sur, y se pide un enlace directo

al puerto o bien el desplazamiento del previsto para la variante de Bellavista.

La Subdirección General de Planes y Proyectos de Infraestructuras Ferroviarias, indican que la autovía SE-40 no interfiere con ninguna estructura ferroviaria ni con ninguna de las planificaciones existentes, por lo que no tienen ninguna solicitud que hacer.

ENAGAS, expresa una serie de prescripciones de carácter técnico y de seguridad a tener en cuenta durante la fase de construcción de la autovía.

EMASESA, expresa una serie de prescripciones de carácter técnico a tener en cuenta en fases posteriores en el momento de proyectar o ejecutar desvíos o cruces de las canalizaciones de abastecimiento de agua y saneamiento.

La Cooperativa La Vega de Coria del Río y Comunidad de Regantes de la Vega de Coria del Río, solicitan el enlace con la carretera de la Isla Menor al Coper.

La Comunidad de Propietarios «Los Carramolos», solicitan una modificación del trazado al considerar que lesiona gravemente los intereses de la comunidad y alegan que los terrenos de su urbanización deben ser considerados como «zona consolidada para la edificación» de acuerdo con la Revisión de las Normas Subsidiarias de Coria del Río de julio de 1998.

La Comunidad de Propietarios del Conjunto Residencial La Hispalense, muestra su total desacuerdo con la opción seleccionada debido a la cercanía de la vía a la urbanización, a la existencia de una curva pronunciada y peligrosa en el trazado seleccionado, y al inexistente valor ambiental del arroyo Riopudio, por lo que solicita que el trazado discorra por los ejes 3(I) o 4(II).

El Consejo Rector de «La Hispalense, Sociedad Cooperativa Andaluza», solicita que se le informe de la posible afectación que pueda sufrir su finca por el trazado de la SE-40.

La Asociación Cultural «Tahona» de Almensilla, considera que la construcción de la autovía por el trazado escogido supondrá una barrera infranqueable entre el casco antiguo de Almensilla y las urbanizaciones situadas más al este del mismo, y que producirá una elevada contaminación acústica, motivos por los que solicita la elección de otro trazado menos lesivo para dicho núcleo urbano.

La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe, manifiesta su oposición al trazado de la autovía ya que supone la partición en dos de la comarca de El Aljarafe así como la degradación y pérdida de los valores ecológicos del arroyo Riopudio.

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, sobre las urbanizaciones de Santa Iglesia y Almensilla, 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 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.

Don José Ramón Cisneros Palacios, expone que la autovía atraviesa la parte norte de su finca, rompiendo su unidad física y su destino actual, por lo que solicita que se considere un trazado al norte de la urbanización Carramolos. Indica que en caso de desestimarse su alegación, se construyan pantallas antirruido.

Doña María Rosa Luque Tudela, don Juan Manuel Ortega Gutiérrez y don Antonio Ortega Gutiérrez, solicitan un enlace con la carretera de Isla Menor al Coper, un enlace con la carretera SE-647, y un paso adicional para el camino de la Mata.

Don Miguel Riqueni Palma, solicita que se modifique la naturaleza jurídica del suelo incluido en el Sector 6 de la Revisión de las Normas Subsidiarias de Coria del Río, donde se ubica una parcela de su propiedad.

Doña Encarnación Casanueva Prior, indica que la autovía divide en dos su finca haciéndola inservible para los usos agrícolas a los que se dedica, y que supone la destrucción de su domicilio.