

## JUNTA DE ANDALUCÍA

### Consejería de Economía, Innovación y Ciencia

*Delegación Provincial de Sevilla  
Instalación eléctrica*

A los efectos previstos en el artículo 125.º del R.D. 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica, se somete a información pública la petición de autorización de la instalación eléctrica cuyas características principales se señalan a continuación:

Peticionaria: Synce 2003, S.L.  
Domicilio: Calle Delgado número 1, pl. 2, puerta C, Sevilla.

#### *Línea eléctrica:*

Origen: Línea Endesa.  
Final: C.T. proyectado.  
Término municipal afectado: Tomares.  
Tipo: Subterránea.  
Longitud en km: 0,038 km.  
Tensión en servicio: 15/20 kV.  
Conductores: AL 18/30 kV.

#### *Estación transformadora:*

Emplazamiento: Prolongación calle Pureza.  
Finalidad de la instalación: Suministro a viviendas.  
Potencia: 2 x 400 kVA.  
Relación de transformación: 15-20/0,4 kV.  
Tipo: Interior prefabricado.  
Presupuesto: 46.509,00 euros  
Referencia: R.A.T.: 23600.  
Expediente: 262555.

Lo que se hace público para que pueda ser examinada la documentación presentada en esta Delegación Provincial, sita en Sevilla, calle Graham Bell número 5, Edificio Rubén Darío II, 41010 Sevilla, de lunes a viernes, en horario de 9.00 a 14.00, y formularse al mismo tiempo las alegaciones, por duplicado, que se estimen oportunas, en el plazo de veinte días, contados a partir del siguiente al de la publicación de este anuncio.

Sevilla a 20 de julio de 2010.—La Delegada Provincial, María Francisca Amador Prieto.

11F-11053-P

### Consejería de Medio Ambiente

*Delegación Provincial de Sevilla*

*Resolución de 19 de febrero de 2010, de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de Sevilla, por la que se hace pública la Declaración de Impacto Ambiental sobre el anteproyecto «Variante de trazado de la A-8077, tramo: Valencina de la Concepción – Camas (Sevilla)», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.*

En cumplimiento de lo dispuesto en el art. 19 de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, se hace pública para el general conocimiento de la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de referencia que figura como anexo de esta resolución.

Sevilla a 3 de marzo de 2010.—La Delegada Provincial, Pilar Pérez Martín.

#### ANEXO

*Declaración de Impacto Ambiental de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente sobre el anteproyecto «Variante de trazado de la A-8077, tramo: Valencina de la Concepción – Camas (Sevilla)», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía*

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley 7/1994, de 18 de mayo, de Protección Ambiental, y en los artículos 9.1, 25 y 27 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, se formula y se hace pública para el general conocimiento, la Declaración de Impacto Ambiental sobre el ANTEPROYECTO «VARIANTE DE TRAZADO DE LA A-8077, TRAMO: VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN – CAMAS (SEVILLA)», promovido por la CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES de la Junta de Andalucía.

#### 1. OBJETO DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

La Ley 7/1994, de 18 de mayo, de la Junta de Andalucía, de Protección Ambiental, establece en su artículo 11 la necesidad de someter al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental las actuaciones públicas o privadas, que se lleven a cabo en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que se hallen comprendidas en el Anexo primero de la misma

Esta actuación está comprendida en el punto 8 del Anexo primero de la citada Ley y del Anexo al Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía (B.O.J.A número 166 de 23 de diciembre de 1995), por lo que se formula la presente propuesta de Declaración de Impacto Ambiental de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del Decreto anteriormente referido.

En el Anexo I de la presente propuesta de Declaración de Impacto Ambiental se describen las características básicas del proyecto.

#### 2. TRAMITACIÓN.

El procedimiento aplicado es el descrito en el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, de la Junta de Andalucía, que aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental

Conforme al artículo 22 del Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, la Delegación Provincial de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa remitió a esta Delegación Provincial, con fecha 2 de abril de 2009, el Anteproyecto referenciado, el cual incluía el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental. Esta documentación fue completada por el promotor:

— Con fecha 26 de mayo de 2009, mediante modificación de los tomos I y III, Memoria y Estudio de Impacto Ambiental, respectivamente.

— Con fecha 9 de octubre de 2008, aportando copia de las alegaciones e informe emitido sobre ellas, y en la que se excluye del ámbito de la actuación propuesta la plataforma reservada para el transporte público ampliando la actual carretera A-8077.

— Con fecha 16 de junio de 2009, aportando un anexo al anteproyecto, sobre procedimiento preventivo y medidas correctoras sobre el impacto acústico.

— Con fecha 16 de febrero de 2010, aportando el correspondiente Estudio de Previsión de Impacto Acústico, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

Los aspectos más destacados del Estudio de Impacto Ambiental se recogen en el Anexo II de la presente Declaración de Impacto Ambiental.

Con motivo de la modificación de los Tomos I y II del Anteproyecto, se sometió al trámite de Información Pública y ambiental el Proyecto por dos ocasiones, publicándose en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 79, de fecha 21 de

abril de 2008, y posteriormente en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía número 114, de fecha 10 de junio de 2008.

Durante el período de Información Pública, se presentaron un total de 3.618 alegaciones, respondiendo a 36 tipos de alegaciones diferentes. Estas alegaciones fueron contestadas por el órgano sustantivo, de acuerdo a lo establecido en el art. 23 del citado Decreto 292/1995. En el Anexo IV de la presente Declaración de Impacto Ambiental se resumen las alegaciones con contenido ambiental, así como las respuestas dadas.

En el Anexo III de la presente Declaración de Impacto Ambiental, se incluye la relación de las distintas Administraciones y Organismos consultados, así como un resumen de las principales observaciones que se pusieron de manifiesto en los informes remitidos a esta Delegación Provincial.

En consecuencia, la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Sevilla, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la Ley 7/94, de 18 de mayo, de Protección Ambiental y el Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, formula, a los solos efectos ambientales, la presente Declaración de Impacto Ambiental sobre el ANTEPROYECTO «VARIANTE DE TRAZADO DE LA A-8077, TRAMO: VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN – CAMAS (SEVILLA)», promovido por la CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES de la Junta de Andalucía.

### 3. CONDICIONADO DE LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

Además de los condicionantes ambientales incluidos en el Estudio Informativo y en el Estudio de Impacto Ambiental, en tanto no se opongan a lo establecido en la presente propuesta de Declaración de Impacto Ambiental, el promotor habrá de cumplir, mediante la integración en el proyecto de construcción, las siguientes medidas:

#### 3.1. CONDICIONES GENERALES.

1. De acuerdo con el artículo 2.4 del Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el cumplimiento del procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental no eximirá de las autorizaciones, concesiones, licencias, informes u otros requisitos que, a otros efectos, sean exigibles con arreglo a la legislación especial y de régimen local.

2. Las medidas de control y condiciones contempladas en la autorización deberán adaptarse a las innovaciones requeridas por el progreso científico y técnico que alteren la actuación autorizada, salvo que por su incidencia en el medio ambiente resulte necesaria una nueva Declaración de Impacto Ambiental.

3. Las condiciones ambientales podrán ser revisadas cuando la seguridad de funcionamiento del proceso o actividad haga necesario emplear otras técnicas o así lo exijan disposiciones nuevas previstas en la legislación al nivel de la Unión Europea, Estatal o Autonómica.

4. Con carácter general, habrá de darse debido cumplimiento a las medidas correctoras y protectoras expuestas en el Estudio de Impacto Ambiental. Asimismo, habrán de adoptarse las medidas adicionales que se exponen a continuación.

#### 3.2. MEDIDAS PREVENTIVAS Y CORRECTORAS ADICIONALES.

##### 3.2.1. Adecuación Ambiental. Permeabilidad Territorial.

1. La presente Declaración se emite considerando exclusivamente el ámbito delimitado en el Estudio de Impacto Ambiental, en el Anteproyecto, y la documentación aportada con posterioridad por el promotor (en la que se excluye del ámbito de la actuación propuesta la plataforma reservada para el transporte público ampliando la actual carretera A-8077), por lo que en el supuesto de que se introdujeran modificaciones de trazado y sección fuera de tales límites, se dará conocimiento a esta Delegación a efectos de establecerse el procedimiento de pre-

vinción ambiental oportuno, al entenderse que se produce la ampliación, modificación o reforma de la misma en los términos descritos en el artículo 2.1 del Decreto 292/1995.

2. La actividad sólo podrá llevarse a cabo dentro de la superficie que se delimita en la documentación aportada, la cual deberá contar con medios de señalización y delimitación adecuados de acuerdo con las características que determine para ello el organismo sustantivo. La demarcación comenzará desde el momento en que dicho organismo autorice la actividad y el promotor tenga disponibilidad de los terrenos.

3. Durante la fase de construcción se asegurará el libre acceso a las propiedades colindantes y el normal uso de las instalaciones existentes en la zona (redes de riego, cercados de protección de cultivos, caminos, zanjas de desagüe, etc.). Conforme al avance de las obras se procederá a la limpieza y adecentamiento de las zonas ocupadas transitoriamente, en particular en los tramos cercanos a suelos urbanos, de manera que la ejecución de las obras perturbe durante el mínimo tiempo posible las condiciones preoperacionales del entorno.

4. Se repondrán a su estado original todos los servicios públicos y privados afectados por la ejecución de las obras. Asimismo, se facilitará una alternativa de uso para aquellos servicios e instalaciones que vean alterado su funcionamiento por la perturbación que suponga la variante.

5. El promotor debe asegurar el nivel actual de permeabilidad transversal y longitudinal de los territorios afectados teniendo en cuenta las necesidades de paso.

##### 3.2.2. Protección Patrimonial y Medio Social.

###### Patrimonio Histórico.

1. La alternativa seleccionada, denominada «Alternativa 1», se valora positivamente en relación con la incidencia sobre los yacimientos arqueológicos del Término Municipal de Valencia de la Concepción, y respecto a posibles afecciones a las distintas zonas de protección que se recogen en las Normas Subsidiarias municipales.

2. Respecto al trazado de dicha alternativa que transcurre por el Término Municipal de Santiponce, existe un tramo que colinda con el Suelo No Urbanizable de Protección Paisajística vinculado al Bien de interés Cultural «Monasterio de San Isidoro del Campo», contemplado en las vigentes Normas Subsidiarias municipales. De acuerdo al «Informe sobre la afección al entorno de protección paisajística del Monasterio de San Isidoro del Campo», se propone la incorporación en el futuro proyecto de diversas medidas correctoras que permitan minimizar los impactos visuales sobre dicho BIC. De esta forma, y de acuerdo al informe de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Sevilla, que se resume en el Anexo III de la presente declaración, la evaluación de dichas medidas por parte de la misma se producirá una vez sean desarrolladas y concretadas estas medidas en fases más avanzadas del proyecto.

3. En lo respecta a la ejecución del proyecto, deberán adoptarse medidas correctoras de cara a la preservación del Patrimonio Arqueológico. Dichas medidas consistirán básicamente en el control de los movimientos de tierra, de manera que sea documentado convenientemente cualquier resto de interés arqueológico, hasta ahora desconocido, que pudiera producirse en el curso de las obras; si así fuera, se deberá estar a lo que disponga la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura, en cuanto a la adopción de medidas de preservación de los restos arqueológicos.

4. Esta actividad deberá atenderse en todos sus extremos a lo establecido en el Decreto 168/2003, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas y que, en cumplimiento de lo establecido en la Resolución de 4 de julio de 2006, de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se delegan en los titulares de las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Cultura determinadas competencias para la tramitación y autorización de las solicitudes de actividades arqueológicas no incluidas en un proyecto general de investigación, será autorizado por el Delegado Provincial. Esta inter-

vención arqueológica debe incluir también las zonas de préstamo, vertederos, apertura de nuevos viales y cualquier otra actividad complementaria necesaria para la construcción de la vía.

5. En todo caso, ante la aparición durante la realización de los movimientos de tierra de restos históricos, arqueológicos o paleontológicos en cualquiera de los terrenos afectados por el proyecto, se paralizarán los trabajos en la zona del hallazgo, procediéndose a ponerlo en conocimiento inmediato de la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura en Sevilla, tal y como recoge el artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.

Vías pecuarias.

6. De acuerdo a la planimetría aportada en el expediente, y consultada la Clasificación de las Vías Pecuarias existentes en los términos municipales afectados, así como el inventario de vías pecuarias y lugares asociados (código 312, nombre VPSE), se informa lo indicado a continuación.

7. El trazado de la Alternativa 1, únicamente afecta a la vía pecuaria denominada «Colada de los Ingertos», en el término municipal de Valencina de la Concepción, sin deslindar en el tramo que nos ocupa.

Esta vía pecuaria «sale da la población y carretera de Salteras por el callejón del Prado, bajando al Prado y pasando junto a un Pozo Abrevadero (501), cruza todo el Prado y al llegar a la Huerta del Valle tuerce a la derecha para tomar dirección NO por entre terrenos de olivos, por la derecha Los Pozos y a la izquierda Estacada de las Monjas, dejando en esta mano el carril de la Guerrera; después pasa entre la Guerrera izquierda y Los Pozos derecha, más adelante entre Los Pozos y Pocillos, para seguir por la Cuesta de los Ingertos, cruzando bajo una línea eléctrica; ya en la parte baja hay tierras del Cagil por la derecha y a la izquierda Los Pocillos, luego a la izquierda terrenos de La Cierva, para llegar al F.C. de Huelva y Paso a Nivel de la Pelá, cruzándolo y seguir un corto trecho entre La Cierva y terrenos del Cagil, desembocando seguidamente en la «Cañada Real de Isla Mayor», frente a una carreterilla nueva y canal de riegos». La anchura de esta vía es de doce (12) metros

8. En cuanto a la Alternativa 2, cuyo trazado coincide sensiblemente con el trazado en planta y alzado de la Alternativa 1, igualmente afecta a la «Colada de los Ingertos», finalizando la actuación en la conexión con la Autovía Ruta de la Plata, A-66, después de cruzar la «Vereda de Campogaz o de Sevilla», igualmente sin deslindar en el tramo que nos ocupa, en el término municipal de Santiponce.

9. La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, y el Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, constituyen actualmente el marco normativo de aplicación en materia de vías pecuarias. El art. 32 del Reglamento dispone la posibilidad de variar o desviar el trazado de una vía pecuaria siempre que se asegure el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados alternativos, junto con la continuidad de la vía pecuaria, que permita el tránsito ganadero y los demás usos compatibles y complementarios con aquel. El art. 43 relativo a la modificación por realización de obras públicas determina, ante la imposibilidad del mantenimiento de una vía pecuaria en su naturaleza y configuración actuales, que la Administración actuante deberá garantizar un trazado alternativo con los requisitos establecidos en el art. 32, facilitando en los cruces suficientes pasos, al mismo o distinto nivel, que garanticen el tránsito en condiciones de rapidez y comodidad para el ganado y los usuarios de la vía pecuaria.

10. En el Documento Síntesis aportado, se indica que se remitirá un informe a la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el que se describa el resultado final de la reposición de las vías pecuarias, acompañado de la cartografía y reportaje fotográfico, para su conocimiento y aprobación.

11. Por todo ello, con el fin de lograr una más adecuada protección y uso de la zona de dominio público, el titular de la

actividad deberá adjuntar una Separata del Proyecto ejecutivo y de detalle, en la que contemple la alternativa planteada, acompañada de un estudio donde conste la continuidad de la vía pecuaria, adjuntando croquis del tramo actual y planimetría a escala 1:2.000 o similar de los terrenos propuestos por los que aquella deberá discurrir, numerando los vértices que definen los límites con coordenadas UTM en el huso 30, e indicando la superficie de los terrenos del nuevo trazado. Aceptada dicha alternativa, el proyecto que nos ocupa quedará condicionado a la correspondiente Resolución aprobatoria de la modificación de trazado.

### 3.2.3. Protección del Ambiente Atmosférico.

1. Para evitar las incidencias del polvo durante la fase de construcción, se aplicarán riegos periódicos de los caminos de obra en tiempo seco y durante la fase de construcción, de forma que se evite o minimice la dispersión a la atmósfera durante las tareas de construcción de la vía. Asimismo, se procederá a humedecer cualquier material, en origen o acopio, previamente a su manipulación.

2. Esta medida se aplicará con mayor frecuencia en las proximidades en áreas próximas a zonas urbanizadas o habitadas.

### 3.2.4. Protección frente al ruido y las vibraciones.

Fase de ejecución.

1. Durante la fase de ejecución de las obras deberán garantizarse el cumplimiento de la normativa vigente, en relación con el uso de máquinas al aire libre y trabajos en la vía pública, mediante la realización de ensayos acústicos indicados en la presente declaración.

2. Se ha de garantizar la inexistencia de afecciones sobre las personas por la emisión de ruidos y vibraciones, de acuerdo a la clasificación de cada una de las zonas por las que discurre el trazado y los límites establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, así como en la demás la legislación vigente.

3. Complementariamente a las medidas previstas en el proyecto y en el estudio de impacto ambiental, se ajustarán las labores de ejecución al horario laboral. Si por razones de fuerza mayor se precisara llevar a cabo actuaciones fuera de dicho horario, se deberá justificar la adopción de las medidas suficientes para el cumplimiento de los límites y objetivos establecidos por la normativa mencionada.

4. En caso de superar los citados límites y objetivos, deberán adoptarse medidas correctoras complementarias a las señaladas en el proyecto y el estudio de impacto ambiental, y se podrán establecer modificaciones en la periodicidad de las mediciones establecidas.

Fase de funcionamiento.

1. Se ha de garantizar la inexistencia de afecciones sobre las personas por la emisión de ruidos y vibraciones, de acuerdo a la clasificación de cada una de las zonas por las que discurre el trazado y los límites establecidos en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, el Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, así como en la demás la legislación vigente.

2. En todo caso, en las inmediaciones de viviendas habitadas, se impondrán las medidas preventivas y correctoras oportunas (caballones, pantallas antiruido, etc.) que garanticen el cumplimiento de las prescripciones que sobre límites legalmente admisibles, verificándose posteriormente que los niveles admisibles se encuentran dentro de los rangos especificados en el citado Reglamento.

3. Así pues, de acuerdo a lo establecido en el apartado 4. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL de la presente Declaración, el titular de esta autorización deberá presentar en el plazo de tres (3) meses desde la entrada en funcionamiento de las actuaciones proyectadas, un estudio de medición de los niveles sonoros producidos realizado por Entidad Colaboradora de la Consejería de Medio Ambiente, al objeto de comprobar que las medias correctoras adoptadas han sido las correctas y que no se superan los valores límite establecidos en la legislación vigente, tras la puesta en marcha de la vía.

4. En base a los resultados obtenidos en dicho estudio, esta Delegación Provincial podrá establecer medidas correctoras adicionales a las recogidas en la presente Declaración y la documentación técnica presentada.

#### 3.2.5. Protección del Suelo.

1. Con carácter previo al inicio de todas las obras, será retirada la capa superficial de suelo fértil de toda la superficie que pueda ser afectada, para su uso posterior en las tareas de restauración y revegetación, debiéndose mantener el potencial biológico de esos suelos y protegerlos adecuadamente de la erosión hídrica y eólica. Dicho suelo fértil se almacenará conforme a lo establecido en el Estudio de Impacto Ambiental y deberán situarse en aquellas zonas donde no puedan ser compactadas por el paso de maquinaria. Esta capa superficial se usará posteriormente para recubrir taludes y recuperar zonas degradadas por las obras. Los excedentes de tierra fértil podrán reutilizarse en fincas agrícolas colindantes con autorización del propietario.

2. El material procedente de las excavaciones se utilizará posteriormente para los rellenos correspondientes y para los terraplenes, minimizando en la medida de lo posible el acarreo de materiales. Las tierras sobrantes de la ejecución de la obra civil tendrán como destino el considerado en el Estudio de Impacto Ambiental, debiéndose proceder a la revegetación de las acumulaciones de excedentes, evitando en todo caso terrenos cubiertos de vegetación forestal y la red de escorrentías.

3. Con objeto de evitar procesos erosivos, cualquier modificación de la hidrografía superficial consecuencia de la ejecución de la vía será prevista de las obras hidrológicas oportunas que los protejan de las escorrentías superficiales. Otro tanto será de aplicación para los nuevos relieves creados: desmontes y terraplenes de relleno.

4. Los materiales de préstamo necesarios para la ejecución del proyecto (tierras, áridos, prefabricados, hormigones y aglomerados asfálticos) habrán de proceder de explotaciones y actividades legalmente establecidas. La extracción de materiales de préstamo fuera de éstas habrá de recabar la preceptiva autorización.

#### 3.2.6. Protección del Sistema Hidrológico.

Con objeto de garantizar la protección integral de los recursos hídricos superficiales y subterráneos serán de estricta aplicación las siguientes medidas:

1. Durante la fase de ejecución se tomarán las medidas necesarias para evitar la afección al acuífero de la Unidad Hidrológica Aljarafe (05.50), especialmente que nunca se llegue a explotar la cantera por debajo de una cota 0,5m sobre el nivel freático.

2. Los movimientos de tierra deberán realizarse adoptando las medidas necesarias para impedir afección a la calidad de las aguas, u el acopio de materiales sobrantes se realizará en lugares previamente acondicionados y con los medios adecuadas para evitar el incremento de partículas sólidas en suspensión y de sólidos disueltos en el agua.

3. Durante la ejecución de los trabajos deberán realizarse las obras de drenaje necesarias para garantizar la evacuación de aguas de escorrentía, evitando los procesos de erosión-sedimentación, y la posible afección a las márgenes.

4. De acuerdo con el art. 78 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico (RDPH), cualquier tipo de construcción en la zona de policía de cauces, necesitará autorización previa de

la Agencia Andaluza del Agua. En la zona de servidumbre para uso público será de aplicación lo dispuesto en el art. 7 del RDPH, y en especial lo referente a la prohibición de edificar sobre ellas sin obtener la autorización pertinente del Organismo de Cuenca, que sólo se otorgará en casos muy justificados.

5. Asimismo, las obras que afecten al cauce, necesitarán autorización expresa de la Agencia Andaluza del Agua, dimensionándose para evacuar el caudal de avenida de 500 años de periodo de retorno.

6. Los predios inferiores están obligados a recibir las aguas de escorrentía, no pudiendo realizarse obras que desvíen ni impidan esta servidumbre. Los predios superiores tampoco podrán realizar obras que la agraven (art. 16 del RDPH).

7. Para toda la captación de agua que se realice durante la ejecución de las obras que sea independiente de la propia red de distribución de agua potable municipal, deberá solicitarse ante el Organismo de Cuenca la correspondiente concesión administrativa o autorización, bajo alguna de las figuras administrativas que la Ley de Aguas contempla para asignar o inscribir recursos procedentes de dominio público hidráulico.

8. Si algunos pozos o sondeos existentes en el entorno se vieran afectados, se deberán sustituir o indemnizar a los propietarios, según lo dispuesto en el art. 184 del R.D.P.H.

9. Deberá realizarse un plan de seguimiento y control que garantice la aplicación de las medidas preventivas y correctoras que resultan del Estudio de Impacto Ambiental y esta autorización, y que en cualquier caso contemple la aplicación de las medidas que eviten afecciones al medio ambiente hídrico y a sus ecosistemas asociados.

10. En caso de cruces o paralelismos de cauce público, se cumplirán las distancias establecidas en la reglamentación vigente.

11. Cualquier obra o actuaciones en la Zona de Dominio Público Hidráulico (arts. 126 y ss del RDPH) o en la Zona de Policía de cauce público (art. 78 y ss del RDPH) requiere autorización de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en los procedimientos sustantivos de autorización de las diferentes actividades en las que es Organismo Competente.

12. Durante la fase constructiva se tendrá especial cuidado en garantizar la no afección a las aguas superficiales de cualquier cauce innominado o arroyo que pueda colindar.

13. Para las instalaciones auxiliares en las que se operen, manipulen o almacenen temporalmente productos (o bien se generen residuos) potencialmente contaminadores de los recursos hídricos e hidrogeológicos, se procederá a la previa impermeabilización de los terrenos y se situarán a distancias lo suficientemente alejadas de cualquier cauce y fuera de vaguadas que puedan verter sus aguas a ellos en periodo de lluvias. Finalizada la obra se procederá a la eliminación del tratamiento impermeabilizador y a la restauración de los terrenos. Estos requisitos se extenderán a estacionamientos de maquinaria e instalaciones de servicio de la obra.

14. Las escorrentías contarán con su propio drenaje transversal, asegurando la capacidad de evacuación de aguas. Las obras de drenaje transversal deberán dimensionarse para evacuar sin daños la avenida de 500 años de un periodo de retorno, sin empeorar las condiciones preexistentes de desagüe.

15. Se establecerán medidas para encauzar las aguas de escorrentía, evitando los procesos de erosión – sedimentación, la posible afección a las márgenes, así como la acumulación de materiales en pendientes, barrancos o cauces que supongan un obstáculo al libre paso de las aguas.

16. Durante las obras se adoptarán medidas encaminadas a evitar el arrastre de tierras y materiales de la zona de obras a los cauces de su entorno mediante parapetos, barreras o entramados vegetales, balsas de decantación u otros dispositivos análogos, garantizando que su instalación no suponga la alteración de los valores ambientales que se pretenden proteger, así como su posterior retirada una vez finalizada su función.

17. Durante la fase de construcción se extremarán las medidas para no realizar ningún tipo de vertido en los cauces o sus márgenes, debiendo evitarse cualquier tipo de obstáculo, vertido o apilamiento de materiales que pudiera impedir su correcto funcionamiento hidráulico.

18. Se garantizará que no se produzcan vertidos al sistema hidrológico de aceites, combustibles, disolventes, pinturas, cementos y otros sólidos en suspensión procedentes de la actividad de la obra ni procedentes de accidentes que puedan originarse. Se vigilará así mismo el vertido de sólidos derivado del movimiento de tierras del proyecto.

19. Todas las aguas de lavado de maquinaria u hormigoneras, así como pluviales contaminadas procedentes de los parques de maquinaria, deberán ser conducidas a una instalación de tratamiento previo a su vertido. Deberá contarse para ello con la correspondiente autorización otorgada por el Organismo competente en la materia.

20. No se permitirá en ningún caso el vertido directo de las aguas residuales sanitarias o procedentes de procesos ni a cauces ni a fosas, por lo que habrán de someterse a depuración previa, de manera que queden garantizados unos niveles de calidad de acuerdo con la legislación vigente. El sistema de depuración general de aguas residuales deberá proyectarse y dimensionarse para la máxima capacidad del uso propuesto. Ello no evita que pueda ser modular con el fin de adaptarse a las necesidades concretas de utilización.

21. En general se deberán cumplir los mecanismos de protección establecidos en la legislación sectorial de Aguas, entendiéndose por la siguiente: Texto Refundido de la Ley de Aguas, Reglamento del Dominio Público Hidráulico; Plan Hidrológico del Guadalquivir y Plan Hidrológico Nacional.

22. Estos condicionantes ambientales deberán aparecer expresamente en el Pliego de Condiciones Técnicas o documento homólogo, para todas las obras a ejecutar.

### 3.2.7. Gestión de Residuos.

Con objeto de prevenir los riesgos ambientales que pudieran derivarse de la gestión, almacenamiento y eliminación de los residuos que se producirán durante la construcción y explotación de la actividad, serán de aplicación las siguientes medidas:

1. Residuos urbanos y asimilables a urbanos. De modo previo al inicio de su producción, se asegurará la evacuación de este tipo de residuos a sistemas de reciclaje o vertedero controlado, con objeto de que no se produzca un almacenamiento prolongado de los mismos en las instalaciones.

Los residuos sólidos generados, asimilables a RSU, serán depositados en contenedores y retirados por el contratista, en coordinación con los Ayuntamientos correspondientes, a vertedero autorizado.

2. Residuos peligrosos. La gestión de aceites usados y lubricantes empleados por la maquinaria de construcción habrá de realizarse conforme a la Orden de 28 de febrero de 1989, del Ministerio de Obras Públicas.

3. El contratista vendrá obligado bien a efectuar el cambio en centros autorizados (talleres, estaciones de engrase, etc...), bien a efectuar el cambio en el parque de maquinaria y entregar los aceites usados a gestor autorizado para la recogida o bien a realizar la gestión completa de estos residuos peligrosos mediante la oportuna autorización. Asimismo, solicitará la inscripción como productor de residuos peligrosos.

A nivel de normativa estatal se vigilará el cumplimiento de la Ley 10/98 de 21 de abril de Residuos y los R.D. 833/88 y 952/97.

Se garantizará la inexistencia de vertidos al sistema hidrológico de aceites, combustibles, disolventes, pinturas, cementos y otros sólidos en suspensión, para lo que la manipulación de cualquier sustancia potencialmente contaminante se efectuará en instalaciones acondicionadas a tal fin.

En caso de que se produzca algún vertido o derrame accidental de residuos peligrosos en la zona de actuación, el promotor de la actuación deberá comunicar a este Organismo, dicha incidencia lo antes posible, y procederá a retirar la tierra que haya sido contaminada, derivándola a vertedero de residuos peligrosos legalizado.

Todas las personas físicas o jurídicas participantes en la explotación, tanto el titular de la presente autorización como las posibles contratadas y subcontratadas, que lleven a cabo actividades generadoras de residuos peligrosos, deberán estar inscritas en el Registro de Productores de Residuos Peligrosos, en el caso de tratarse de pequeños productores. Si se trata de grandes productores, éstos deberán, además, contar con la autorización correspondiente.

4. Residuos inertes. Todo el material inerte sobrante procedente de las obras de excavado y movimientos de tierra, así como los materiales de préstamo que resulten excedentarios, serán evacuados a vertederos autorizados, excepción hecha de la tierra vegetal que se empleará en las labores de revegetación; en su defecto, podrán utilizarse en procesos autorizados de restauración de canteras o sellado de vertederos.

Se extremará, en todo momento, el cuidado para evitar el posible vertido de hormigón por parte de los vehículos hormigonera durante la realización de las obras, procediendo de forma inmediata a su retirada por parte del personal de mantenimiento y su posterior evacuación a vertedero autorizado.

Los excedentes de tierra fértil podrán reutilizarse en fincas colindantes con autorización del propietario.

### 3.2.8. Protección de la Vegetación.

1. En lo que respecta a la obra civil y a instalaciones o infraestructuras provisionales se hará de manera que se minimice la afección a especies forestales, tanto de ejemplares arbóreos y arbustivos.

2. Con carácter general, el proyecto se trazará de forma que resulte la menor afección a las distintas unidades de cultivo o vegetación, en base a criterios de menor superficie afectada, menor complejidad estructural de la formación a afectar y menor ciclo vegetativo de las especies, por el siguiente orden de importancia decreciente:

- a. Vegetación de ribera o de soto.
- b. Arbolado de quercíneas/matorral noble mediterráneo.
- c. Olivar/matorral serial mediterráneo.
- d. Pastizal desarbolado/baldíos/secanos.

3. El señalamiento de pies arbóreos a eliminar o trasplantar estará asistido por personal adscrito a esta Delegación Provincial, para lo cual se comunicará con suficiente antelación la fecha prevista para dicho replanteo, a efectos de asesoramiento y señalamiento de pies a eliminar. El técnico o agente seleccionará los pies arbóreos afectados que hayan de ser objeto de trasplante.

4. Habrá de incluirse en las medidas correctoras el trasplante de los ejemplares arbóreos más interesantes desde el punto de vista ecológico (grandes encinas, olmos, etc...) y que deben ser apeados irremediamente. De igual forma se ha de prestar especial atención a las formaciones ripícolas existentes junto a las plataformas.

### 3.2.9. Protección de la Fauna.

Con el fin de proteger la fauna del entorno de la vía proyectada y permitir su supervivencia y movilidad, se adoptarán las siguientes medidas:

1. Para paliar el efecto barrera producido por las obras proyectadas se ejecutarán las medidas correctoras previstas en el estudio de impacto ambiental, así como los condicionantes que a continuación se especifican.

2. Se instalarán pasos para micromamíferos, al menos cada 3 km., a lo largo de todo el recorrido. Deberán adecuarse conforme a las recomendaciones basadas en los estudios del CEDEX (El efecto barrera en vertebrados. Medidas correctoras en las vías de comunicación) del tipo de dimensionamiento

adecuado a la fauna que vaya a utilizarlos, revegetación de embocaduras, tipos de materiales apropiados, trampas y paredes rugosas, etc. El cerramiento longitudinal deberá servir para dirigir a la fauna a los pasos establecidos.

3. En cuanto a las cunetas y obras de drenaje transversal, dado el riesgo para anfibios, reptiles y pequeños mamíferos de quedar atrapados en cunetas, arquetas y otras obras de drenaje, éstas se diseñarán de forma que sea posible su escape mediante rampas u otros dispositivos similares.

4. Se adecuarán los drenajes transversales como pasos de animales de pequeñas dimensiones mediante su diseño, el cual deberá prever la construcción de rampas de entrada y salida, así como un resalte longitudinal que independice la circulación de agua y de los animales para asegurar su potencial utilización a lo largo de todo el año.

5. Los drenajes de escorrentías y cauces se mantendrán en cota similar a la preexistente, evitándose en las obras de fábrica arquetas de entrada con paredes verticales y los desagües sobreelevados respecto a la pendiente del terreno aguas debajo de la superficie de explanación.

6. La ejecución de las obras se condicionará a la salvaguarda del periodo de reproducción de la avifauna nidificante en el suelo, genéricamente establecido entre los meses de marzo y julio, ambos inclusive, así como a la época crítica para anfibios (de febrero a abril).

7. El vallado que se instale a lo largo del trazado deberá llevar una señalización que permita su localización visual y evite la colisión y muerte por impacto de aves en vuelo. Asimismo se emplearán materiales que no puedan dañar a la avifauna por engancho.

8. La reposición de alambradas se realizará siempre con malla permeable al paso de fauna.

#### 3.2.10. Restauración Ambiental y Protección del Paisaje.

1. Además de las medidas previstas de restauración, aquellas zonas donde se produzcan movimientos de tierra o desbroces serán convenientemente restauradas y revegetadas con especies autóctonas. En todos los taludes y desmontes se realizará revegetación mediante hidrosiembra de especies herbáceas y plantación de las especies arbustivas que se plantean en el estudio de impacto ambiental.

2. Se diseñarán adecuadamente los desmontes y terraplenes, con pendientes tendidas y abancalamiento.

3. Se recuperará la capa superior de suelo vegetal fértil de toda la superficie afectada para su posterior utilización en tareas de restauración de zonas degradadas por las obras y para la revegetación de los taludes.

4. El espesor mínimo de suelo vegetal sobre el que se realizará la revegetación será de 50 cm. Dicho suelo irá preparado previamente.

5. Las determinaciones y criterios de diseño contemplados en el estudio referentes a adecuación topográfica, drenaje y revegetación con las técnicas y especies citadas vendrán acompañadas de la previsión de una reposición de marras cuando éstas superen el 15% de los pies inicialmente establecidos en los tres años siguientes al de la plantación.

6. Todo el material de reproducción procederá de viveros autorizados no admitiéndose plantones ni semillas silvestres recolectados sin los correspondientes certificados de calidad.

7. Las siembras y plantaciones se diseñarán con especies propias de la flora local, teniendo en cuenta las características físicas de las unidades de actuación, la litología y la composición de la vegetación de su entorno inmediato, evitando el empleo de especies no autóctonas.

8. El almacenamiento de la tierra vegetal procedente de las obras se efectuará en cordones de altura inferior a los dos metros, en zonas donde no pueda ser compactado por el paso de maquinaria y de forma que se mantenga su potencial biológico y se proteja de la erosión hídrica y eólica. Los excedentes

de tierra fértil podrán reutilizarse en fincas agrícolas colindantes con autorización del propietario.

9. En el acondicionamiento de suelo para cultivo se realizará una analítica del mismo que determine la posible enmienda de pH, corrección de salinidad y aporte de materia orgánica y abonos minerales como consecuencia de la merma de su capacidad productiva por mezcla de horizontes y lavado de nutrientes. Asimismo, la descompactación se realizará con sub-solado y pase reiterado con fresadora tipo rotavator hasta conseguir una textura similar a la de los suelos característicos de la zona. Esta operación se realizará cuando el tempero del suelo no sea excesivamente húmedo ni excesivamente seco.

10. Las superficies de ocupación temporal deberán de restaurarse inmediatamente después de dejar de ser funcionales, antes de la entrada en funcionamiento de la infraestructura. Este hecho debe de quedar definido en el programa de ejecución de la obra.

11. Se procederá a la limpieza de residuos y de plantas ruderales secas al menos antes de cada verano, en previsión de incendio fortuito.

12. Una vez finalizada la construcción de la infraestructura se desmantelarán las instalaciones temporales cuidando que el impacto paisajístico sea nulo y que las áreas ocupadas se integren en el entorno.

13. Una vez terminadas las obras se recuperarán y revegetarán los caminos de acceso, salvo en aquellos casos en que tengan una utilidad permanente, que deberán quedar especificados en el proyecto.

14. Se elaborará un proyecto de medidas de defensa contra la erosión, recuperación ambiental e integración paisajística de la obra, con el grado de detalle necesario para su contratación y ejecución conjunta con el resto de las obras. En el proyecto se plantearán las propuestas de actuación y restauración de la totalidad de elementos directamente asociados a la obra, como taludes de desmonte y terraplén, bocas de túneles, pasos sobre ríos y arroyos, obras de fábrica, etc. Asimismo, contemplará propuestas de restauración de otros elementos asociados indirectamente, caso de acopios temporales, caminos de obra y zonas de instalaciones auxiliares.

15. El proyecto definirá las zonas que se restaurarán con tierra vegetal, estableciendo prioridades en función de implicaciones paisajísticas y la disponibilidad de tierra.

16. El diseño de las instalaciones asociadas a la infraestructura viaria deberá de adecuarse estéticamente al paisaje del entorno adoptando en el diseño formas, materiales, texturas y colores propios del lugar.

17. La zona afectada se limpiará de restos de obra y residuos de cualquier tipo. En caso de producirse derrames accidentales de aceites, combustibles, disolventes o pinturas, el suelo contaminado, se pondrá a disposición de un gestor autorizado.

18. Los taludes se diseñarán en función de los elementos paisajísticos de cada lugar. La morfología resultante de los taludes de terraplén será, preferentemente, siempre que sea técnicamente viable, de 3H:2V.

19. Todas las actuaciones contempladas en el referido proyecto se coordinarán y simultanearán con las propias de la construcción de la vía. Asimismo, su total ejecución se llevará a cabo con anterioridad a la recepción de la obra.

20. Los materiales de préstamo que resulten necesarios procederán de explotaciones debidamente autorizadas, que habrán de definirse con anterioridad al inicio de las obras.

21. El material procedente de excavaciones se utilizará para los rellenos y terraplenes que se ejecuten posteriormente, minimizándose en la medida de lo posible el transporte de materiales. Las tierras sobrantes de la ejecución de la obra civil serán retiradas a vertedero autorizado, evitándose el acopio de las mismas en terrenos cubiertos de vegetación forestal y redes de escorrentía.

#### 4. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.

Se llevarán a cabo todas las actuaciones descritas en el Programa de Vigilancia Ambiental establecido en el Estudio de Impacto Ambiental al objeto de asegurar el cumplimiento de las medidas correctoras protectoras y compensatorias propuestas. Además se cumplirán las siguientes medidas:

##### 4.1. Del ruido.

1. El control de los impactos producidos por ruidos y vibraciones procedentes de la actividad se realizará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, aprobado por Decreto 326/2003, de 25 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento contra la contaminación acústica en Andalucía, y demás legislación vigente en materia de ruidos.

##### Fase de ejecución.

2. Una vez ejecutadas las medidas correctoras propuestas (pantallas acústicas, asfalto fonoabsorbente, etc), se procederá a la medición y comprobación a efectos acústicos por parte de ECCMA, al objeto de auditar la eficacia y corrección de las instalaciones y construcciones realizadas.

3. En caso de comprobarse que resultan insuficientes, se deberán establecer medidas adicionales, tales como la ampliación de las dimensiones de las pantallas o la elección de materiales acústicos más eficaces.

##### Fase de explotación.

4. Se establece la obligatoriedad de realizar por una ECCMA (y presentar ante esta Delegación Provincial) medidas de control del cumplimiento de los límites legalmente establecidos a lo largo del trazado de la vía, en el plazo de tres (3) meses desde la entrada en funcionamiento de las actuaciones proyectadas, así como a lo largo de la vida de la misma, con una periodicidad trienal. A la vista de los resultados obtenidos, esta Delegación Provincial podrá eximir de la obligatoriedad de estas medidas periódicas.

5. Los puntos de control serán seleccionados de acuerdo con las zonas en que sea previsible encontrar una mayor contaminación acústica, esto es en las inmediaciones de los núcleos urbanos, así como de las viviendas aisladas. Los controles se realizarán en el momento en que los niveles de ruido sean mayores.

6. En caso de ser necesarias, en el estudio se detallarán las medidas correctoras a considerar para que dichos niveles acústicos vuelvan a estar dentro de los límites establecidos en la normativa medioambiental vigente.

7. En base a los resultados obtenidos en dicho estudio, esta Delegación Provincial podrá establecer medidas correctoras adicionales a las recogidas en la presente Declaración y la documentación técnica presentada.

##### 4.2. De las aguas.

1. Durante la fase de construcción y explotación deberá realizarse un plan de seguimiento y control que garantice la aplicación de las medidas preventivas y correctoras que resulten del Estudio de Impacto Ambiental, de la presente Declaración de Impacto Ambiental y, que en cualquier caso, contemple la aplicación de medidas preventivas y correctoras que minimicen el riesgo de contaminación de las aguas subterráneas durante la fase de explotación.

2. En todo caso, y como mínimo, deberán tenerse en cuenta las siguientes consideraciones:

— Se establecerá una red de control periódica, de piezometría y calidad de las aguas subterráneas, que permita el seguimiento de la influencia de la infraestructura. Esta red debe estar integrada por puntos de control que abarquen las zonas correspondientes a la instalación, así como las áreas colindantes situadas aguas arriba y aguas abajo según la dirección del flujo.

— A fin de cumplir con este condicionado, se presentará, ante esta Delegación Provincial y la Agencia Andaluza del Agua, antes del comienzo de la explotación, un Plan de vigilancia de las aguas con posible afección por el desarrollo de la actividad. Dicho Plan deberá ser aprobado por ambos organismos, cada uno dentro de sus respectivas competencias.

— En el Plan se detallará la localización de los puntos de control piezométrico y parámetros de calidad, tanto físico – química como biológica, del agua subterránea, con indicación de la localización de los puntos de muestreo, periodicidad, tipo y características de la analítica a realizar en cada toma de muestras. Los análisis del agua subterránea deberán ser realizados por Entidad Colaboradora de la Administración.

— Anualmente, durante el periodo de funcionamiento de la actividad, se presentará en esta Delegación Provincial un informe de los resultados del Plan de vigilancia, así como detalle de las medidas correctoras adoptadas, si hubieran sido necesarias.

##### 4.3. De los residuos.

1. Con respecto a los residuos urbanos, asimilables a urbanos y peligrosos que se generen en la actividad, se deberá cumplir con los requisitos documentales de gestión que recoge su normativa específica.

2. Se vigilará que los residuos sean recogidos, almacenados adecuadamente y retirados por gestor autorizado.

##### 4.4. De la fauna.

1. Se verificará la adecuación de los pasos de fauna establecidos, comprobándose que la vegetación prospera, que no se producen descarnes o acumulaciones de tierra, esto es, su correcto estado de mantenimiento que permita su utilización de manera efectiva.

2. Se comprobará periódicamente la efectividad de las medidas protectoras propuestas frente al efecto barrera. Asimismo, se realizará un seguimiento sobre la fauna atropellada. En caso de que, a la vista de las inspecciones realizadas, fueran necesarias medidas correctoras adicionales, éstas deberán coordinarse con el Departamento de Flora y Fauna de esta Delegación Provincial. Anualmente se remitirá a este Departamento un informe sobre las incidencias ocurridas y la efectividad de dichas medidas correctoras.

##### 5. OTRAS CONDICIONES.

1. El incumplimiento de las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental dará lugar a la aplicación de las medidas disciplinarias previstas en la Ley 7/1994, de Protección Ambiental.

2. Cualquier acontecimiento de un suceso imprevisto que implique una alteración de alguna de las condiciones expresadas en esta Declaración de Impacto Ambiental se pondrá inmediatamente en conocimiento de esta Delegación Provincial, para los efectos oportunos.

3. Al finalizar el periodo de explotación de la instalación se procederá al desmantelamiento de la infraestructura, restituyéndose los terrenos a su estado anterior. Los residuos generados en esta fase se enviarán a vertederos autorizados o se valorizarán adecuadamente. Asimismo, deberán cumplirse todas las medidas correctoras y protectoras indicadas anteriormente en esta Declaración de Impacto Ambiental.

4. Con anterioridad a la entrada en servicio de la actuación proyectada se remitirá al órgano sustantivo una certificación suscrita pro técnico competente en la que se acredite la adecuación de las obras a los términos de esta propuesta de Declaración de Impacto Ambiental, remitiéndose copia de la misma a esta Delegación Provincial.

##### 6. MEDIDAS ADICIONALES.

1. Cualquier modificación sobre los proyectos aquí evaluados, deberá ser comunicada a esta Delegación Provincial a fin de determinar las implicaciones ambientales derivadas y, en su caso, adopción de las medidas correctoras oportunas.

2. La ampliación, modificación o reformas del Proyecto objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental, en los supuestos establecidos en el art. 2 del Decreto 292/1995, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental que desarrolla la Ley 7/1994 de Protección Ambiental de Andalucía, supondrá el sometimiento del mismo a un nuevo procedimiento ambiental.

3. El incumplimiento de las condiciones de la presente DIA, dará lugar a la aplicación de las medidas disciplinarias previstas en la Ley 7/1994 de Protección Ambiental. Esta Delegación Provincial podrá realizar de forma subsidiaria y a cargo del titular toda medida no ejecutada de las contenidas en la esta DIA.

4. Cualquier acontecimiento imprevisto, que implique la alteración de alguna de las condiciones expresadas en esta DIA, se pondrá inmediatamente en conocimiento de esta Delegación Provincial, a los efectos oportunos.

5. Ante la aparición de incidencias ambientales de entidad significativa, que no han sido previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, éstas deberán ser comunicadas a esta Delegación Provincial junto con la propuesta de medidas a adoptar para su conformidad.

6. Si del Programa de Vigilancia Ambiental se concluyese la insuficiencia de las medidas ambientales aquí impuestas, podrán ampliarse las mismas.

7. Cualquier modificación de la presente Declaración de Impacto Ambiental será publicada en el Boletín Oficial de la Provincia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 27 del Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma Andaluza.

#### 7. DEFINICIÓN CONTRACTUAL Y FINANCIACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS.

1. Todas las medidas protectoras y correctoras comprendidas en el Estudio de Impacto Ambiental, Anteproyecto y las condiciones de la presente Declaración de Impacto Ambiental que supongan unidades de obra, figurarán en la memoria, anejos, planos, pliego de prescripciones técnicas y presupuesto del Proyecto.

2. Aquellas medidas que supongan algún tipo de obligación o restricción durante la ejecución del Proyecto, pero no impliquen un gasto concreto, deberán figurar al menos en la memoria y pliego de prescripciones técnicas. También se valorarán y proveerán los gastos derivados del Plan de Vigilancia Ambiental.

En consecuencia, analizada la documentación aportada por el promotor de la actuación

DECLARO VIABLE, a efectos ambientales, el ANTEPROYECTO «VARIANTE DE TRAZADO DE LA A-8077, TRAMO: VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN – CAMAS (SEVILLA)», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Por tanto, se considera que la actuación puede ser ambientalmente viable, siempre y cuando se cumplan las especificaciones indicadas en el Estudio de Impacto Ambiental y en el condicionado de esta Declaración de Impacto Ambiental.

Sevilla a 19 de febrero de 2010.—La Delegada Provincial, Pilar Pérez Martín.

#### ANEXO I RESUMEN DEL PROYECTO

El presente estudio informativo describe los trazados propuestos y actuaciones a llevar a cabo para la ejecución de la «Variante de trazado de la A-8077. Tramo: Valencina de la Concepción – Camas (Sevilla)», promovido por la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

El Anteproyecto redactado analiza las alternativas de trazado en el tramo que se inicia en la confluencia de la A-8077 y la futura SE-40, y termina en el enlace de la SE-30 con la A-66. La longitud aproximada es de 7,5 km.

La actuación prevista en el Anteproyecto, modificada con posterioridad en los términos que más abajo se definen, consiste en:

— Construcción de una nueva carretera, variante a la actual A-8077, con una sección tipo constituida por dos calzadas, una para cada sentido, y dos carriles en cada calzada. La mediana se prevé de 9 metros, de modo que permitirá en un futuro la ampliación mediante inclusión de un tercer carril por sentido.

— Construcción de una plataforma reservada para transporte público paralela a la actual A-8077. Esta plataforma podría consistir en un nuevo carril para BUS o BUS/VAO en cada sentido, asilado de la plataforma existente para evitar la afectación por el transporte público.

— Construcción de un carril bici paralelo a la actual A-8077, completando ya el existente en las proximidades de Valencina de la Concepción.

— Reserva de una franja sensiblemente paralela a la nueva carretera que permitirá en un futuro crear una nueva plataforma para el transporte público. Esta reserva de espacio quedaría limitada por un nuevo carril que se ejecutaría.

— Nuevo carril bici por la «Ruta del Agua» y que se uniría con la plataforma reservada de Camas, para dar continuidad de ésta hacia el Aljarafe Norte.

Es muy importante resaltar que, tras el preceptivo sometimiento al trámite de información pública, y estimando parcialmente diversas de las alegaciones presentadas, el organismo promotor de la actuación procede EXCLUIR DEL ÁMBITO DE ESTA ACTUACIÓN LA PLATAFORMA RESERVADA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL TRONCO DE LA CARRETERA A-8077.

Las alternativas presentadas se resumen a continuación:

— Alternativa 1 (alternativa seleccionada):

El trazado se inicia en el futuro enlace de la A-8077 y la SE-40; el modo de conexión no se define en este proyecto. El inicio del trazado se desarrolla en planta, entre el trazado de la SE-40 y la línea existente de ferrocarril Sevilla-Huelva. En torno al primer kilómetro, la vía cruza el ferrocarril por encima, buscando el cruce de la SE-40 por debajo de ésta. A continuación se desarrolla sensiblemente paralela a la línea de ferrocarril hasta el cruce con la SE-3407. Posteriormente, esta alternativa se separa de la línea de ferrocarril, dirigiéndose hacia la linde los términos municipales de Santiponce y Valencina, conectando con las carreteras A-8078 y N-630. Se presenta un tramo de ensanche y mejora de la actual N-630, ampliando a dos calzadas con dos carriles cada una. La alternativa finaliza en el actual enlace de la SE-30 con la A-66. La longitud total de la alternativa es de 7.814m.

— Alternativa 2:

Su trazado coincide en su mayor parte con el de la alternativa 1. La modificación consiste en que no se actúa sobre la N-630, finalizando la actuación en la conexión con la A-6, sin conectar directamente con la SE-30. La longitud de esta alternativa es de 6.722 m.

— Alternativa 3:

Esta alternativa, a diferencia de las anteriores, discurre en todo su trazado por la margen del ferrocarril que queda al lado de la Cornisa del Aljarafe, sensiblemente paralela a dicha línea de ferrocarril, finalizando en el actual enlace de la SE-30 y la A-66. La longitud de esta alternativa es de 6.489 m.

La sección tipo propuesta se compone de:

- Número de calzadas: 2.
- Número de carriles x ancho de carril: 2x3,5 m.
- Calzada: 7 m.
- Arcenes:
  - Arcén exterior: 2,5 m.
  - Arcén interior: 1 m.
- Mediana: 9 m.
- Bermas: 1 m.



Esta sección permite la ampliación futura a tres carriles por sentido, realizando esta por el interior y dejando la mediana en ancho reducido de 2 m.

Las principales acciones pueden ser causantes de impacto son:

- Fase de construcción: expropiaciones, apertura y adecuación de pistas de acceso, movimientos de maquinaria, desbroce y tala, decapaje de tierra vegetal, movimiento de tierras, generación de residuos en diversas actividades, traslado de tierras sobrantes a vertedero y uso de materiales de préstamo, acopios de materiales, creación de nuevos taludes tanto de desmonte como de terraplén, generación de estructuras tales como pasos superiores, obras de drenaje, demolición de plataformas en las conexiones con carreteras existentes, y asfaltado.

- Fase de explotación: ocupación de suelo, uso de la infraestructura, reasfaltado, presencia de obras de drenaje, y presencia de estructuras.

Se considera que la Alternativa 3 es la que conlleva mayor impacto, mientras que las Alternativas 1 y 2 generan un impacto muy parecido, presentándose la Alternativa 1 como más ventajosa, tener una incidencia algo menor sobre la geomorfología, hidrología, espacios de protección especial y vías pecuarias, aunque es mayor en relación con el paisaje. Se considera la Alternativa 1 como la más indicada desde el punto de vista ambiental.

Como medidas protectoras y correctoras previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, Estudio de Previsión de Impacto Acústico y demás documentación técnica aportada, destacan las siguientes:

- Reducción de superficies aledañas a las trazas.
- Localización de los parques de maquinaria fuera de los lugares de interés ambiental.
- Trasplante y mantenimiento de la vegetación arbórea de ribera que se vea afectada por la obra.
- Decapaje de la capa superficial de suelo y conservación y mantenimiento.
- Terminación de desmontes y terraplenes con perfiles suavizados.
- Traslado de los residuos a vertederos autorizados.
- Localización de zonas de préstamos y canteras, fuera de los lugares de interés ambiental.
- Retirada de los residuos de obra y limpieza del terreno.
- Coordinación entre el proyecto de ejecución y de restauración paisajística.
- Riegos para el control sobre la calidad del aire.
- Control de emisiones de polvo durante la obra.
- Prevención de molestias por ruidos, mediante control de niveles de ruido y gases durante la ejecución de la obra.
- Balizamiento de la zona de obra para evitar afección a más vegetación de la necesaria.
- Prevención de efectos sobre la fauna durante la época de apareamiento y de cría.
- Prevención de los efectos sobre el Patrimonio Arqueológico mediante balizamiento y prospección arqueológica y vigilancia durante los movimientos de tierra.
- Prevención frente a la invasión de hitos de interés.
- Prevención sobre los efectos sobre la población, en cuanto a la contaminación por ruidos, emisiones de polvo y gases.
- Medidas sobre la afección paisajística, mediante la restauración vegetal de todas las superficies neoformadas y afectadas durante el transcurso de la obra.
- Mantenimiento y conservación de la restauración paisajística para el aseguramiento de las plantaciones.
- Pantallas acústicas en las zonas próximas a diversas viviendas aisladas y zonas residenciales.

- Asfalto fonoabsorbente a instalar en la zona de paso por el núcleo urbano de Santiponce y entre los polígonos industriales de La Granja y Los Girasoles.

- Limitación de la velocidad de circulación en el entorno de diversas zonas residenciales.

- Dispositivos específicos en estructuras próximas a núcleos residenciales o polígonos industriales, a definir en el proyecto constructivo.

## ANEXO II

### ANÁLISIS DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

El Estudio de Impacto Ambiental presentado abarca los contenidos establecidos por el art. 11 del Reglamento de Impacto Ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La información aportada se entiende completa, tanto en el análisis del medio físico como en la propuesta de medidas correctoras.

A este respecto cabe señalarse la propuesta de medidas correctoras incorporada tras el análisis de las alegaciones presentadas en relación con la contaminación acústica, así como las relativas a minimización de las afecciones al entorno de protección paisajística del Monasterio de San Isidoro del Campo.

Como conclusión se considera que el contenido del Estudio de Impacto Ambiental es suficiente para evaluar la actividad a realizar y que contiene medidas convenientes para minimizar las incidencias negativas que el proyecto puede producir sobre el medio ambiente.

Se considera oportuno resaltar las conclusiones del Estudio de Previsiones de Impacto Acústico aportado, las cuales determinan que, tras la aplicación de las medidas correctoras propuestas, no se superarán los niveles de ruido ambiental en fachadas de edificaciones establecidos en la Tabla 3 del Anexo I del Decreto 326/2003, ni se aumentarán los citados niveles en las fachadas de las edificaciones de la zona de estudio en los casos en que, en el estado actual, ya se superan dichos límites.

## ANEXO III

### RESUMEN DE LAS CONSULTAS REALIZADAS

**Confederación Hidrográfica del Guadalquivir:** se tendrá especial cuidado en garantizar la no afección a las aguas superficiales así como al acuífero de la Unidad Hidrológica Aljarafe (05.50); se deberán obtener cuantas autorizaciones o licencias sean pertinentes en relación con el dominio Público Hidráulico y sus zonas asociadas; se cumplirán las condiciones de cruzamiento y paralelismo establecidas en la normativa vigente.

**Delegación Provincial de la Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio:** la parte del trazado de la variante más conflictiva para todas las alternativas propuestas es su paso por el término municipal de Valencina de la Concepción, al afectar a terrenos con protección paisajística donde se prohíben, expresamente, los movimientos de tierra. En este sentido, debe buscarse la alternativa que suponga la mínima alteración topográfica del terreno. También se ven afectados terrenos inundables en los términos municipales de Santiponce y Sevilla, debiendo adoptarse en los mismos las medidas para que se resuelvan las posibles interrupciones en normal flujo de las aguas.

**Delegación Provincial de la Consejería de Cultura:** En los informes emitidos con fechas 12 de septiembre de 2008 y 3 de junio de 2009, este órgano entiende que las alternativas 1 y 2 pueden ser valoradas positivamente tanto en relación con la incidencia sobre yacimientos como respecto a posibles afecciones a distintas zonas de protección recogidas en las Normas Subsidiarias municipales. No obstante lo anterior, en las alternativas que transcurren por el término municipal de Santiponce, existe un tramo que colinda con el suelo No Urbanizable de Protección Paisajística vinculado al Bien de Interés Cultural «Monasterio de San Isidoro del Campo», contemplado en las

vigentes Normas Subsidiarias. Por lo tanto, la nueva vía no debería afectar dicho suelo, que conforma el entorno inmediato del citado monumento.

En el informe final, emitido con fecha 24 de noviembre de 2009, se hace referencia a que el órgano promotor presenta con fecha 16 de septiembre de 2009, el documento «Informe sobre la afección al entorno de protección paisajística del Monasterio de San Isidoro del Campo», donde se propone que en el futuro proyecto se incorporen medidas correctoras que permitan minimizar los impactos visuales sobre el BIC, proponiendo como sistema de actuación que la evaluación de la Consejería de Cultura se produzca una vez sean desarrolladas y concretadas estas medidas en fases más avanzadas del proyecto. En estas circunstancias, la Delegación Provincial de la Consejería de Cultura indica que no existe impedimento para que el pronunciamiento de la misma se produzca cuando esas medidas correctoras y trazados finales hayan sido concretados.

Delegación Provincial de Consejería de Agricultura y Pesca: se deberá minimizar la fragmentación de explotaciones; se cuidarán especialmente la red de drenaje de la zona afectada por el proyecto, realizándose las obras necesarias para evitar perjudicar a las explotaciones afectadas e inundaciones en circunstancias meteorológicas adversas; desde el punto de vista agrícola, se considera la Alternativa 3 como la más favorable.

Delegación Provincial de la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa: no se recibe contestación.

Ayuntamiento de Salteras: manifiesta su conformidad con el proyecto.

Ayuntamiento de Santiponce: Manifiesta su disconformidad con la alternativa elegida, proponiendo que se separe del borde sur del municipio, al conllevar la generación de contaminación acústica y visual, afectando a «zona de no edificación», produciendo «efecto llamada conurbador»; se insiste en la posibilidad de un trazado por el borde norte de Santiponce o se opte por una alternativa que no incida tanto sobre la población residencial y el suelo urbanizable que se está edificando en la actualidad; se considera imprescindible un «Estudio acústico y mapa de ruidos» donde se prevea el tráfico actual y la proyección futura, considerando el crecimiento de los municipios.

Ayuntamiento de Valencina de la Concepción: considera que el desdoble de la actual A-8077, no es viable debido a las afecciones a las zonas de protección arqueológica por las que discurre. El trazado de la variante seleccionado discurre por zonas definidas como Paisaje Sobresaliente «Cornisa del Aljarafe» (PS-a) en el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, área sujeta a Protección Integral; las Normas Subsidiarias municipales definen la zona como Protección Paisajística, en grado 1; la vía fragmentará definitivamente el medio rural y la permeabilidad entre el escarpe y el denominado «Campo de Gerena», afectando a caminos y vías pecuarias; se indican diversas consideraciones generales, así como una serie de medidas correctoras; se propone la elaboración de un «Plan Especial de Protección Medio Ambiental», así como la incorporación del tratamiento del corredor en su conjunto, con el Camino del Agua como eje de interconexión alternativa. Las medidas correctoras propuestas se resumen a continuación:

— Protección de fauna facilitando la permeabilidad y movilidad de la misma.

— Diagnóstico y valoración de afecciones en el proyecto definitivo.

— Minimización del impacto visual, acústico y sobre la permeabilidad territorial del conjunto de infraestructuras que coinciden en el tramo inicial de la variante.

— Facilitar la supervivencia de la zona agrícola del escarpe, considerando su vocación de parque periurbano.

— Garantizar la suficiente permeabilidad que permita la supervivencia del escarpe.

— Puesta en valor y recuperación de caminos rurales.

— Exigencia de solicitud de imposición de cautela arqueológica por parte del Ayuntamiento de Valencina de la Concepción.

— Seguimiento arqueológico a pie de obra de las fases de desbroce y movimientos de tierra.

— Inclusión en el proyecto de la reposición de vías pecuarias afectadas.

Ayuntamiento de Camas: no se recibe contestación, aunque existe una alegación durante la información pública llevada a cabo por el organismo promotor.

Ayuntamiento de Castilleja de Guzmán: no se recibe contestación.

Ecologistas en Acción: no se recibe contestación.

#### ANEXO IV

##### RESUMEN DE ALEGACIONES PRESENTADAS

###### 1. RESUMEN DE ALEGACIONES PRESENTADAS.

Se contabilizan un total de 3.618 alegaciones. Éstas han sido clasificadas según el tipo, la procedencia y la fecha de entrada en la Delegación de Obras Públicas o la Dirección General de Carreteras. Se ha estudiado si la alegación es favorable, o bien está en contra de los trazados planteados, tanto para la Variante de la carretera como para la Plataforma Reservada para el Transporte Público anexa a la actual A-8077.

Del estudio pormenorizado de cada una de las alegaciones podemos observar que:

— Las 3.618 alegaciones totales recibidas son las recogidas durante las dos fases de información al público, una primera entre el 21 de Abril y el 21 de Mayo de 2008, y la segunda entre el 10 de Junio y el 10 de Julio de 2008. No obstante, si diferenciamos entre uno y otro período, debemos considerar que:

- En el primer período, entre del 21 de abril y el 21 de mayo se recibieron 474 alegaciones.
- Entre el primer y el segundo período, 499 alegaciones.
- En el segundo período, entre el 10 de junio y el 10 de julio, 2641 alegaciones.
- Después del 10 de julio, 4 alegaciones.

— Debido a los dos periodos de exposición del Anteproyecto a información al público, se han detectado alegaciones que procediendo del mismo alegante se han presentado más de una vez. En el Anexo II de este informe «Listado de Alegaciones Duplicadas», se incluye el listado de alegaciones que corresponden al mismo DNI.

Se han contabilizado un total de 226 alegaciones que, con el mismo DNI, se han presentado en más de una ocasión, y 3 que, con firmas diferentes aportan el mismo DNI. A pesar de estas incoherencias, se han considerado al completo las alegaciones recibidas, y se han estudiado y contestado todas por igual.

— De las 3.618 alegaciones contabilizadas:

- 9 (0,22%): Informan favorablemente sobre el trazado propuesto para la variante de Valencina a Camas (alternativa 1), en algunos casos con prescripciones. Se han considerado también alegaciones favorables aquellas comunicaciones que informan de las posibles afecciones a sus infraestructuras, como la Demarcación de Carreteras, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir o ADIF, o no tienen nada que alegar, como el Ayto. de Salteras.
- 3 (0,08%): Informan favorablemente sobre el trazado de la variante, pero rechazan la ampliación de la actual carretera A-8077 como Plataforma Reservada para el Transporte Público. Lo que hace un total de un 27 % de informes favorables hacia la variante.
- 281 (7,77%): Rechazan el trazado propuesto para la variante de Valencina – Camas sin opinar sobre la ampliación de plataforma de la A-8077.

- 3.316 (91,70%): Rechazan la ampliación de la actual carretera A-8077 como Plataforma Reservada para el Transporte Público, sin opinar o aprobando el trazado de la variante.
- 9 (0,2%): Se oponen a ambas propuestas.

Si consideramos sólo las alegaciones que hacen referencia sólo a la variante, 289 firmas computadas, el 2,77 % son informes favorables, mientras que el 97,23% la rechaza.

— Se echa en falta las contestaciones del Ayuntamiento de Castilleja de Guzmán, Diputación Provincial de Sevilla y Dirección General de Transportes.

— Aunque el número de alegaciones es elevado, sólo hay 36 tipos diferentes, ya sea por el contenido, o la forma de presentación.

— De esos 36 tipos de alegaciones diferentes, tan sólo 13 versan sobre las actuaciones en la variante en relación con cuestiones ambientales (o de patrimonio histórico), mostrando algún tipo de oposición o restricciones al proyecto presentado. Estas son las alegaciones que se analizan en el ámbito de la presente Declaración de Impacto Ambiental, así como las respuestas dadas.

## 2. RESPUESTA DE LAS ALEGACIONES PRESENTADAS.

A continuación se procede al análisis de las alegaciones presentadas referentes a las actuaciones objeto de la presente Declaración de Impacto Ambiental, así como a resumir las respuestas dadas por parte del órgano sustantivo, conforme a lo establecido en el art. 23 del Decreto 292/1995, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental.

El número asignado a cada tipo de alegación es el mismo que el establecido por el órgano sustantivo en el documento «Informe de Alegaciones al Anteproyecto Variante de trazado de la A-8077. Tramo Valencina de Concepción – Camas».

### a) Resumen Alegación Tipo 10:

Se contempla 1 única respuesta procedente del Ministerio de Medio Ambiente. Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, registrada como Tipo 10.

#### Alegación:

Se remite informe sobre Impacto Ambiental en materias de competencia de la Confederación con el fin de facilitar la redacción del Estudio de Impacto Ambiental. Este informe incluye Descripción del proyecto, Afecciones al dominio público hidráulico, y Datos que debe incluir el Estudio de Impacto Ambiental.

#### Respuesta:

En fase de proyecto se tendrán en cuenta las prescripciones indicadas por el Ministerio de Medio Ambiente.

### b) Resumen Alegación Tipo 11:

Se contempla 1 única alegación procedente de la Delegación Provincial de Sevilla de la Consejería de Cultura, registrada como tipo 11.

#### Alegación:

«Las alternativas 1 y 2 pueden ser valoradas positivamente, tanto en relación a su incidencia sobre los yacimientos arqueológicos del Término Municipal de Valencina de la Concepción como respecto a posibles afecciones a las distintas zonas de protección que se recogen en las Normas Subsidiarias municipales. No obstante, respecto al trazado que transcurre por el Término Municipal de Santiponce, existe un tramo que colinda con el Suelo No Urbanizable de Protección Paisajística vinculado al Bien de Interés Cultural «Monasterio de San Isidoro del Campo», por tanto la nueva vía no debería afectar dicho suelo.»

#### Respuesta:

El trazado definitivo se definirá en el proyecto de construcción. Este tendrá en cuenta todos los condicionantes existentes, incluidos los aportados por las alegaciones, para minimizar las afecciones.

En cualquier caso, hay que indicar que en este punto, la nueva variante se solaparía durante un gran tramo con el vial existente por lo que se minimiza en gran medida la afección a la zona protegida. No obstante en el Estudio Ambiental y de Medidas Correctoras» se analizarían con detalle los impactos, así como las medidas correctoras.

### c) Resumen alegación Tipo 4:

Se contempla 1 única alegación procedente del Ayuntamiento de Camas, registrada como tipo 4.

#### Alegación:

«En cuanto a la finalidad principal del trabajo (la variante de la A-8077), plantea tres alternativas, a ninguna de las cuales tiene acceso Castilleja de Guzmán. Ello supone que no se trata en realidad de una variante a la carretera actual, dado que, en cualquiera de los tres casos, el tráfico proveniente de esta población, con destino Sevilla, deberá seguir transcurriendo por viario urbano de Camas.»

«Dado que la propuesta no supone una variante del trazado de la A-8077, se incluye una actuación que consiste en añadirle una calzada más en cada sentido para carril BUS y VAO, zona de protección y carril bici, lo que supone pasar a una anchura de unos 23 m, frente a los 7 actuales. En esta propuesta se plantea una variante (opción 2), que altera gravemente los cursos bajos de los arroyos, desequilibra sus márgenes inestables laderas y destroza e inutiliza el parque de la cornisa, cuyos suelos tanto ha costado conseguir que pasaran a dominio público.»

«Se estima oportuno que este Ayuntamiento muestre su oposición al documento, reclamando que se ejecute una verdadera variante a la A-8077, es decir, una alternativa que permita que el tráfico interurbano entre los municipios de Salteras, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán y Sevilla se desvíe del viario urbano de Camas en las debidas condiciones para que resulte preferible su uso. Ello pasa porque todas las poblaciones tengan fácil acceso a la nueva vía y que la comunicación con Sevilla se realice directamente, o bien con la SE-30 (preferente), o al menos con la futura SE-35. Igualmente se debe dejar claro que no resulta admisible la propuesta planteada para la mejora de la carretera actual, ya que, si bien podría estudiarse la posibilidad del paso de autobuses y bicicletas anejos a la actual calzada, no resulta lógico que por ella sigan discurriendo (y pasando por Camas) los vehículos de alta ocupación, ni mucho menos es aceptable el desvío planteado, que acaba con las posibilidades de disfrute paisajístico y el uso ciudadano de la cornisa del Aljarafe más próxima al casco urbano de Camas.»

#### Respuesta:

El trazado de la variante se realiza conforme con las indicaciones de la Orden de Iniciación del Estudio. El posible acceso al nuevo trazado desde Castilleja de Guzmán implicaría recuperar el trazado del antiguo Estudio Informativo «Nuevo Trazado de la carretera SE-510. Tramo: Castilleja de Guzmán-Int. N-630», no aprobado por los graves problemas que presentaba.

La nueva carretera planteada reducirá el tráfico de la actual A-8077. La problemática del paso por la travesía en Camas, deberá tener un estudio particularizado independiente que contemple la compatibilidad de movimiento del tráfico, la potenciación del transporte público y el entorno urbano.

Como consecuencia de esta fase de información pública se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tranco de la carretera A-8077.

### d) Resumen Alegación Tipo 12:

Se contempla 1 única alegación procedente del Ayuntamiento de Valencina de la Concepción, registrada en la base de datos de este informe como Tipo 12.

#### Alegación:

«Tanto desde el punto de vista del análisis urbanístico como patrimonial arqueológico, la alternativa nº 1 es la que resulta procedente. Si bien cabe articular algunas medidas correctoras.»

Respuesta:

Durante la fase de proyecto se recogerán en el «Estudio Ambiental y de Medidas Correctoras» los impactos causados por la nueva carretera y se analizarán las correspondientes medidas correctoras.

e) Resumen Alegación Tipo 30:

Se contempla 1 única alegación procedente del Ayuntamiento de Santiponce, registrada como Tipo 30.

Alegaciones:

«De las tres alternativas de variante estimamos que para nuestro municipio NO ES CONVENIENTE cualquier tipo de propuesta que discurra en las proximidades del suelo urbano residencial (propuestas 1 y 2), ya que genera una contaminación acústica y visual sobre el borde sur del término municipal. Crea una afección directa de zona de no edificación. Produce un efecto llamada a un proceso urbanizador que no sucederá con la alternativa 3.»

«En relación con la alegación presentada en su día al PGOU de Valencina de la Concepción, insistimos en la posibilidad del estudio de un trazado por el borde Norte de Santiponce.»

«El proyecto ha de dotarse de suficientes estudios técnicos previos, estudio acústico y mapa de ruidos.»

Respuesta:

Las edificaciones existentes no quedarán «fuera de ordenación». El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afección a la edificación.

Se estudiará en más profundidad en fase de Proyecto, la generación de ruidos, en función de los tráfico, rasant, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Respecto a la afección visual y paisajística, se tendrá en cuenta especialmente en el diseño de la rasante de la carretera así como en el del enlace con las carreteras A-3130, N-630 y A-66.

Este trazado quedaría fuera de la Orden de Iniciación de los trabajos. Por otra parte, la adopción de un trazado por el norte de Santiponce tendría como inconveniente principal el no dar un servicio adecuado, por alargar mucho el trazado y no coordinarse con las actuaciones previstas de nuevas carreteras.

Se tendrá en cuenta durante la fase de proyecto [las consideraciones relativas a estudios técnicos sobre ruidos].

f) Resumen Alegación Tipo 1:

Se contemplan un total de 29 firmas procedentes del Grupo Municipal IU-Los Verdes de Santiponce y otros particulares de este municipio. Estas alegaciones se registran como Alegación Tipo 1.

Alegaciones:

«Las alternativas número 1 y número 2 se adentran por el límite sur del término municipal de Santiponce procedentes de Valencina, pasando a menos de 50 metros de las viviendas de los vecinos de Santiponce. Dichas alternativas, al igual que la número 3, contarán con un ancho de 32 metros y dos carriles en cada sentido con la posibilidad de que, gracias a la mediana de 9 metros que se contempla en el anteproyecto, pueda dar lugar en el futuro a un carril más en cada sentido, a lo que habría que añadir la Plataforma Reservada de Transporte.»

«En el E.I.A. se incluye un Estudio de Ruido que deja mucho que desear, tanto por no analizar la afección del desdoble del actual trazado de la A-8077 como por la afección que se describe en la planimetría de dicho estudio frente a lo que refleja el estudio de ruido del Ministerio de Fomento de la autovía A-66 sobre el casco urbano de Santiponce. Autovía localizada mucho más lejos del borde del casco urbano, que contempla una afección de ruido mucho mayor. En el mismo Estudio de Ruido que aparece en el EIA del anteproyecto reconoce que se alcanzarán niveles de ruido por encima de los límites establecidos por la legislación vigente en la mayor parte de las fachadas residenciales consideradas y en algunas industriales.»

«De las propuestas mencionadas estimo que para nuestro municipio NO ES CONVENIENTE cualquier tipo de propuesta que discurra en las proximidades del suelo urbano residencial (propuestas 1 y 2), ya que entre otras afecciones: Crea una afección directa de «zona de no edificación» sobre el suelo urbano residencial, en unos casos, edificado recientemente y que quedaría fuera de ordenación, y en otros, pendiente de edificar, y para el cual no se podría otorgar licencias. Generará una contaminación acústica y visual sobre el borde sur del término municipal plenamente consolidado como zona residencial.»

«El informe de la Delegación Provincial de Cultura hace referencia a la afección que tendrá para el Bien de Interés Cultural del Monasterio de San Isidoro del Campo la variante de Valencina Camas. Las alternativas 1 y 2 invaden un espacio protegido por el Planeamiento Municipal de Santiponce que protege paisajísticamente el mencionado Bien de Interés Cultural»

«Por todo ello alego mi total oposición a que se lleve a cabo la construcción de la variante Valencina – Camas en base a los trazados de las alternativas 1 y 2 por todas las razones anteriormente expuestas y que la Junta de Andalucía las desestime al igual que en su día hizo en la 1ª Fase del Estudio Informativo con todas aquellas alternativas (nº 2, 4, 6 y 7) de las variantes que desembocaban en el Término Municipal de Santiponce a menos de 50 m de las viviendas del casco urbano de Santiponce. Y que la alternativa que escoja la Junta de Andalucía sea la nº 3, tal y como se comprometió con los ciudadanos en Octubre del 2006, y siempre respetando el enlace previsto con la N-630 a la altura que aparecía en el Estudio Informativo expuesto públicamente en el año 2006, dado que el Ayuntamiento de Camas en su día no alegó en contra al respecto.»

Respuesta:

Las edificaciones existentes no quedarán fuera de ordenación. El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afección a la edificación.

Se estudiará en más profundidad en fase de Proyecto, la generación de ruidos, en función de los tráfico, rasant, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Respecto a la afección visual y paisajística, se tendrá en cuenta especialmente en el diseño de la rasante de la carretera así como en el del enlace con las carreteras A-3130, N-630 y A-66.

El Estudio Informativo Nuevo Trazado de la carretera SE-510. Tramo: Castilleja de Guzmán-Int. N-630, al que se hace referencia en este comentario, se encontraba en otro ámbito mucho menor, por lo que no son de aplicación las conclusiones del mismo.

g) Resumen Alegación Tipo 25:

Se contempla 1 única alegación procedente de la Agrupación Municipal del PSOE en Valencina de la Concepción. Esta alegación se registra como del tipo 25.

Alegaciones:

«De las tres opciones propuestas, esta Agrupación se define por la menos agresiva y más segura y, posiblemente más económica, que transcurriría por debajo de la vía del ferrocarril para enlazar después con la N-630 en el punto en que se prevé la conexión con la misma de la futura SE-35.

«La ampliación de la A-8077 supondría una agresión a un riquísimo patrimonio arqueológico.»

«Si el actual trazado ya supone una barrera que parte en dos el Municipio de Valencina, ni que decir lo que agravaría la situación de ampliar dicha carretera, so pretexto de añadir plataformas para el transporte público.»

«En el municipio de Camas hay un cuello de botella que haría imposible dicha ampliación.»

«El hecho de que la nueva variante sea más amplia y más rápida que la antigua A-8077, estimularía a muchos vecinos del Aljarafe Norte a acudir a Sevilla por la misma, quedando disuadidos de circular por el actual trazado. Con ello el autobús no tendría necesidad de circular por una plataforma exclusiva.»

«La nueva variante de la carretera A-8077 debería desarrollarse con incorporación de carril bus y carril bici.»

«El anteproyecto no se encuentra informado por la Delegación de Sevilla de la Consejería de Cultura, respecto a la ampliación de la A-8077, por lo que además de improcedente, supone una alarma más para los ciudadanos de Valencina.»

Respuesta:

Como consecuencia de esta fase de información pública se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tronco de la carretera A-8077.

La nueva variante contempla reservar para bus y bici. Es cierto que al bajar los tráfico en la actual A-8077, todos los transportes, incluidos los públicos se verán favorecidos por la puesta en servicio de la nueva variante.

La Delegación Provincial de Cultura, tras conocer el Anteproyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, ha alegado respecto a la información completa incluida en dichos documentos.

h) Resumen Alegación Tipo 27:

Se contemplan 2 alegaciones procedentes de la Asociación Los Dólmenes. Esta alegación se registra como del tipo 27.

Alegaciones:

«Las tres alternativas de la variante transcurren paralelas al trazado ferroviario Sevilla-Huelva. Todas ellas evitan al máximo ir por el yacimiento arqueológico y respetan los acuerdos obtenidos en 2006 por la Administración.»

«Proponemos decididamente contemplar el estudio del mismo trazado de la alternativa 3 pegado a la vía férrea en dirección al nudo norte de Camas, pero discurriendo por la vertiente norte inmediatamente ceñido a la vía.»

«En general las alternativas 1 y 2 nos parecen no adecuadas pues incrementan la longitud en 2 kilómetros y aumentan los tiempos de desplazamiento, causarían impacto acústico y visual sobre los núcleos poblados de Santiponce colindantes y afectarían al entorno paisajístico del BIC del Monasterio de San Isidoro del Campo. Además ambas variantes plantean una peligrosa puesta en carga de todo ese sector de la campiña esteparia.»

«Que la Orden de Inicio del Anteproyecto no incluye el desdoble del actual trazado de la carretera A-8077. Ni el Plan de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible ni el POTAU recoge en su Plan de Actuaciones el desdoble del actual trazado de la carretera A-8077 para la construcción de una plataforma reservada para transporte público.»

«En la planimetría del Anteproyecto existen yacimientos romanos y medievales que no aparecen en su lugar correspondiente.»

«El Estudio de Impacto Ambiental ha tratado como una cuestión secundaria el patrimonio arqueológico ninguneando la importancia del mismo, no incluyendo además impactos por ciertas actuaciones que se acometerán en las obras del anteproyecto con la consiguiente falta de medidas correctoras. El EIA trata de forma somera los impactos en el caso de la Plataforma de Transporte 1 y 2.»

En el documento no se recoge los yacimientos correspondientes al calcolítico, y los yacimientos romanos, musulmanes y medievales aparecen desplazados. Alegamos la enorme afección arqueológica sobre la Zona Exclusiva de Necrópolis del Calcolítico. Se verán directamente afectados el Dolmen de la Curva y las estructuras megalíticas de Roquetitos y Mataherre. El desdoble implica la definitiva merma espacial del parque arqueológico.

«Alegamos la afección directa sobre el Paisaje Sobresaliente PS-4 del Plan Especial del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, así como sobre el paisaje cultural del Eje TORRIJOS-CERRO CATALÁN. La afección por impacto visual y paisajístico sobre el BIC de los Jardines Históricos de Forestier.»

«El desdoble creará una barrera urbanística. Generará una mayor congestión de tráfico en horas punta al terminar la carretera. Ese desdoble no solucionará ningún problema de tráfico. No podemos entender la sorpresiva y siniestra reaparición de este desdoble que sumado a la nueva variante implica multiplicar por dos las afecciones a Valencina.»

«Consideramos que este anteproyecto de desdoble constituye en toda regla un inadmisibles atentado contra los intereses de Valencina y su ciudadanía, además de afectar gravemente a los variados e importantes valores patrimoniales que este territorio puede aportar a la identidad de Sevilla y de Andalucía.»

«La Delegación Provincial de Cultura no ha sido informada del desdoble del actual trazado de la A-8077.»

«En el anteproyecto no aparece reseñada en color amarillo el nuevo trazado de carretera que manifiesta el informe de Cultura de fecha 05/09/2007.»

«El trazado del tranvía del Aljarafe que discurre por el término municipal de Valencina no se ajusta al corredor establecido en el Plan de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla ni en el POTAU.»

«Solicitamos revisar la redacción del anteproyecto, rechazar el desdoble de la actual carretera A-8077 y revisar la propuesta descrita de recorrido del tranvía.»

Respuesta:

Se estudiará en más profundidad en fase de Proyecto, la generación de ruidos, en función de los tráfico, rasantes, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Respecto a la afección visual y paisajística, se tendrá en cuenta especialmente en el diseño de la rasante de la carretera así como en el del enlace con las carreteras A-3130, N-630 y A-66.

La Orden de Inicio del Estudio en su apartado 1.1.2. «Sección Transversal Tipo» dice: «se estudiará además la inclusión de un carril bici, de una plataforma reservada para transporte público y una reserva de terreno para un futuro tercer carril en cada sentido.» No indica si debe ser solidario o independiente de la traza de las carreteras, nuevas o existentes.

El POTAU de Sevilla marca el trazado de la actual A-8077 como «Itinerario con determinadas preferencias para el bus» en su plano «Red de Transporte Público y Actuaciones Varias».

Como consecuencia de esta fase de información pública se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tronco de la carretera A-8077.

La Delegación Provincial de Cultura, tras conocer el Anteproyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, ha alegado respecto a la información completa, incluida en dichos documentos, incluida la plataforma reservada para el transporte público.

La observación que realiza Cultura sobre una carretera de nuevo trazado marcada en amarillo, es incorrecta. Se trata de la carretera existente A-3402 de Castilleja de la Cuesta a Castilleja de Guzmán, no afectada.

No es objeto de este Estudio Informativo. Sólo se incluyó una línea en referencia a un estudio en redacción por la Junta de Andalucía contemporáneo a este Estudio Informativo.

i) Resumen Alegación Tipo 5:

Se contempla 1 única alegación procedente del Grupo de Concejales de I.U.L.V.-C.A. de Santiponce. Esta alegación se ha registrado como del tipo 5.

Alegaciones:

«Las alternativas 1 y 2 no son convenientes para Santiponce ya que pueden acarrear importantes afecciones al mismo, por las razones siguientes:

Tendrán una amplia incidencia sobre el tejido social de la localidad, al echar encima de nuestro pueblo una vía de doble carril en ambas direcciones, es decir de alta capacidad. Ambas propuestas generarán una contaminación acústica y visual, in-

compatibles con el uso residencial sobre el borde sur del término municipal, pues estarán muy próximas a núcleos de población plenamente consolidados tras el desarrollo reciente de actuaciones urbanísticas.»

«Ambas alternativas de desdoble podrían ocasionar importantes perjuicios e impactos visuales en el paisaje del entorno del conjunto monumental del Monasterio de San Isidoro del Campo.»

«Solicito tenga por presentado este escrito en tiempo y forma admitiendo las alegaciones expuestas en el mismo y proceda a desarrollar en consecuencia la alternativa número 3 recogida en el anteproyecto, por cuanto dicha propuesta desemboca en las proximidades de la A-8078 y enlaces de acceso a Camas sin que atraviese ni tenga incidencia en núcleo urbano alguno.»

Respuesta:

El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afección a la edificación. En fase de proyecto, se estudiará en profundidad la generación de ruidos, en función de los tráfico, rasantes y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Respecto a la afección visual y paisajística, se tendrá en cuenta especialmente en el diseño de la rasante de la carretera así como en el del enlace con las carreteras A-3130, N-630 y A-66.

j) Resumen Alegación Tipo 31:

Se contempla 2 alegaciones procedentes de la Asamblea Local de Izquierda Unida. Los Verdes de Valencina de la Concepción. Esta alegación se registra como del tipo 31.

Alegaciones:

Con respecto al tranvía del Aljarafe; «El trazado no concuerda con el corredor establecido en el Plan de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla, ni en el Plan de Ordenación del Territorio del Área de Sevilla». «Estimamos que el dibujo de este itinerario por el término de Valencina no es casual, ni una equivocación, ni mucho menos una señalización banal como quieren hacernos creer desde la empresa INSERCO INGENIEROS. Afirmamos que este trazado ha sido dibujado a conciencia, por mandato de Obras Públicas.»

Con respecto al desdoble de la actual carretera A-8077: «El desdoble de la actual carretera A-8077 no es objeto de estudio de este anteproyecto por lo que no nos parece oportuno que haya sido incluido en el mismo». «El desdoble de la actual A-8077 dividirá a Valencina en dos partes de manera mucho más definitiva de lo que en la actualidad está, aumentaría el tránsito de vehículos por dicha autovía, y desde el punto de vista de la protección del patrimonio arqueológico no se considera viable ni autorizable ningún trazado de carretera que afecte a los Monumentos Catalogados y a la Zona I-1 con grado I de cautela arqueológica. El paso de esta autovía por el mismo centro urbano de Valencina o Castilleja de Guzmán o de Camas incidiría negativamente en la ciudadanía, en la convivencia y en el desarrollo futuro de cualquiera de los pueblos antes citados.»

Con respecto a la ubicación de los yacimientos arqueológicos en el anteproyecto: «En la totalidad de los planos del anteproyecto y que señalizan yacimientos arqueológicos de Valencina, éstos están mal ubicados y no están señalizados todos los yacimientos afectados.»

Con respecto al informe de la Delegación Provincial de Cultura: «El informe emitido el 5/09/2007 por la Delegación Provincial de Cultura sólo hace mención a las afecciones sobre el patrimonio arqueológico de las tres alternativas de la variante. No hace mención a la incidencia del desdoble de la actual A-8077. Cultura no ha sido informada del desdoble». «No es cierto que la Alternativa 3 afecte a los yacimientos número 3, 4, 5, 21 y 23, en todo caso, podría afectar al yacimiento más cercano número 22. Tampoco es cierto que afecte al entorno del Monasterio de San Isidoro del Campo, en todo caso son las alternativas 1 y 2 las que afectarían directamente a este Bien Cultural de Santiponce.»

Con respecto a las variantes al trazado de la A-8077: «Las alternativas 1 y 2 impactarán sobre el llamado Campo de Garena y la alternativa 3 sobre la base de la Cornisa». «Proponemos una intersección de las dos alternativas. Que la variante en su inicio coincida con el trazado de la alternativa 1 y que vaya paralela a la vía del tren, pero por el otro lado de la vía férrea, para volver a cruzar la misma en cuanto deje de afectar a la cornisa, para coincidir en su final con el trazado de la variante 3.»

Con respecto al Estudio de Impacto Ambiental: «El aspecto arqueológico y patrimonial no es tratado con la importancia que esta zona tiene y se merece. «No se hace mención al informe sobre el estudio geofísico que realizaron en 2005 la Archaeological Preospection Services of Southampton. En el EIA no hay referencia alguna a la incidencia del desdoble de la A-8077. El estudio de ruido no contiene un análisis pormenorizado del ruido que el desdoble significaría.»

Respuesta:

No es objeto de este Estudio Informativo. Sólo se incluyó una línea en referencia a un estudio en redacción por la Junta de Andalucía contemporáneo a este Estudio Informativo.

La Orden de Inicio del Estudio en su apartado 1.1.2. «Sección Transversal Tipo» dice: «se estudiará además la inclusión de un carril bici, de una plataforma reservada para transporte público y una reserva de terreno para un futuro tercer carril en cada sentido.» No indica si debe ser solidario o independiente de la traza de las carreteras, nuevas o existentes. Además, el POTAU de Sevilla marca el trazado de la actual A-8077 como «Itinerario con determinadas preferencias para el bus» en su plano «Red de Transporte Público y Actuaciones Varias».

Como consecuencia de esta fase de información pública se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tronco de la carretera A-8077.

La Delegación Provincial de Cultura, tras conocer el Anteproyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, ha alegado respecto a la información completa incluida en dichos documentos.

Técnicamente es viable esta opción. Supondría un coste mayor que la alternativa 3, pues habría que aumentar los costes de nuevas estructuras para el cruce del ferrocarril y los costes de un mayor volumen de movimiento de tierras al necesitar crear importantes terraplenes con material proveniente de préstamo. El resultado del multicriterio no superaría la valoración de las alternativas 1 y 2.

La conexión en el enlace de la SE-30 con la A-66 y N-630 correspondiente a la alternativa 3, es muy problemática por varios motivos:

- Graves dificultades técnicas para diseñar un enlace de autovía con 6 procedencias y destinos.
- Extrema dificultad para conectar a dicho enlace que provocaría oposición firme del Ministerio de Fomento.
- Altísimo coste económico de las modificaciones de dicho enlace.

Se han inventariado las figuras de protección de carácter patrimonial y arqueológico reconocidas oficialmente. Se encuentran descritas en texto y localizadas en plano.

Se ha procedido a la identificación y descripción de los impactos directos que se generan, e incluso de los potenciales, siendo inexistentes en el primer caso sobre entidades patrimoniales separables (monumentos, bienes de interés, yacimientos en general), y existiendo sobre suelo protegido de carácter arqueológico (cartas arqueológicas, planes de ordenación urbana, parques arqueológicos, zonas arqueológicas).

Solo se pueden valorar los impactos identificados. El patrimonio arqueológico ha sido valorado cuantitativamente en cuanto a los efectos causados sobre los suelos protegidos de carácter arqueológico. Asimismo, este factor ha formado parte en el cálculo del coeficiente ambiental, junto a otros como vías pecuarias o paisaje, por lo que ha estado especialmente presente en la definición de los valores de las matrices.

En cuanto a la propuesta de medidas correctoras sobre el patrimonio se recogen las indicaciones especificadas por la Delegación Provincial de Cultura de Sevilla, además de medidas adicionales como la vigilancia arqueológica durante el movimiento de tierras.

Hay que indicar que la plataforma reservada en la A-8077, si que ha sido tenida en cuenta en el Estudio de Impacto Ambiental.

En cuanto al análisis de ruido en la ampliación de plataforma de la A-8077, efectivamente no se ha considerado en el EIA, pues es de esperar un nivel de ruido inferior al existente en la actualidad debido a la reducción del tráfico.

#### k) Resumen Alegación Tipo 33:

Se contemplan 3 alegaciones procedentes de D. Eduardo Pablo Apellaniz Bastero, 2 en representación de la asociación «Plataforma Ciudadana Valencina Habitable» y 1 de la «Mesa Ciudadana de Valencina por Otro Trazado de la Carretera A-8077». Estas alegaciones se registran como del tipo 33 y 35.

#### Alegaciones:

«Consideramos que todas las cuestiones con respecto a los yacimientos no prehistóricos tiene su importancia a la hora de valorar cual es la mejor alternativa, teniendo muy claro que tanto la número 1 como la número 2 tienen que tener la misma valoración en su conjunto global. No entiendo que la Delegación de Cultura valore la alternativa 1 como mejor que la 2 y que la alternativa 3.»

«Las alternativas 1 y 2 de la variante de la carretera van en contra de la alternativa propuesta a la Junta por los ciudadanos en sus alegaciones al Estudio Informativo, expuesto públicamente en el año 2006, y que en octubre de 2006 la Junta aceptó, que se corresponde a la alternativa número 3.»

«Las alternativas 1 y 2 pasan a menos de 50 metros de las viviendas de los vecinos de Santiponce.»

«El nivel de ruido en el futuro tanto diurno como nocturno que generará el actual trazado de la carretera A-3407 (antigua SE-525) del tráfico rodado que discurrirá por el casco urbano de Santiponce se mantendrá, cuando lo lógico es que ésta disminuyera, pues se supone que con la variante el nivel de tráfico se vería reducido y por ende el nivel de ruido, mas eso no es así y se mantendrán los niveles de ruido en el actual trazado de la vía mencionada.»

«El 87,22% del trazado desdoblado de la actual carretera A-8077 discurre por zonas que disponen de un grado de cautela arqueológica. Además la plataforma discurre por aproximadamente 200 metros del Área Exclusiva de Necrópolis del yacimiento calcolítico de Castilleja de Guzmán.»

Con respecto al estudio de tráfico: «No podemos considerar que la cifra total de viviendas existentes que se prevé en el horizonte del año 2020 sea la total existente para esa fecha, pues en la actualidad Salteras y Olivares cuentan con un número de viviendas que supera la cifra proyectada a la que habría que sumar las que de aquí al 2020 se puedan construir. De ahí nuestras dudas sobre si la estimación del Estudio de Tráfico se ajusta a la realidad.»

«Tres son actualmente las líneas de autobuses que discurren por el actual trazado de la carretera A-8077... difícilmente se podrá justificar la construcción de la Plataforma de Transporte mediante el desdoblamiento del actual trazado de la carretera A-8077... A lo largo de un día laborable discurren 109 autobuses, de los cuales 37 son directos, por lo que quedarían 72 al día cuando los directos vayan por la variante Valencina-Camas.»

«Se recoge el desdoble del actual trazado de la carretera A-8077 para la construcción de una Plataforma de Transporte Público, aún cuando en el orden de inicio del anteproyecto esta no está contemplada. Además de no encontrarse dicha actuación recogida en los Planes de Actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible ni en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.»

«Un tratamiento del patrimonio arqueológico y de las afectaciones que, sobre él, causará el desdoble del actual trazado de la carretera A-8077 muy deficiente, en la que se ningunea la importancia del mismo y se acometen errores muy graves que siguen sin ser subsanados.»

«No se había dado conocimiento a la Delegación Provincial de Cultura de Sevilla del desdoble de la A-8077, lo que explica las incongruencias en el informe emitido el 05/09/07 por dicha Delegación.»

«Aparece en la planimetría el trazado del tranvía, que no se ajusta al corredor establecido en el Plan de Transportes Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible ni en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Que dicho trazado transcurre por la finca de la Hacienda Torrijos en Valencina, partiendo sus dos arboledas, lugar donde se celebra la tradicional Romería de Torrijos.»

#### Respuesta:

Hay que indicar que la Consejería de Cultura, en su informe de alegación, valoran positivamente tanto la alternativa 1 como la 2 en relación a la incidencia en los yacimientos arqueológicos del término municipal de Valencina de la Concepción y respecto a las posibles afectaciones a las distintas zonas de protección que se recogen en las normas subsidiarias municipales. No obstante, respecto al trazado que en ambas alternativas transcurre por el término municipal de Santiponce, existe un tramo que colinda con el suelo No Urbanizable de protección Paisajística vinculado al BIC «Monasterio de San Isidoro del Campo», contemplado en las vigentes Normas Subsidiarias Municipales.

El Estudio Informativo Nuevo Trazado de la carretera SE-510. Tramo: Castilleja de Guzmán-Int. N-630, al que se hace referencia en este comentario, se encontraba en otro ámbito mucho menor, por lo que no son de aplicación las conclusiones del mismo.

Las edificaciones existentes no quedarán fuera de ordenación. El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afectación a la edificación.

En fase de proyecto, se estudiará en profundidad la generación de ruidos, en función de los tráfico, rasantes y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

La Orden de Inicio del Estudio en su apartado 1.1.2. «Sección Transversal Tipo» dice: «se estudiará además la inclusión de un carril bici, de una plataforma reservada para transporte público y una reserva de terreno para un futuro tercer carril en cada sentido.» No indica si debe ser solidario o independiente de la traza de las carreteras, nuevas o existentes.

El POTAU de Sevilla marca el trazado de la actual A-8077 como «Itinerario con determinadas preferencias para el bus» en su plano «Red de Transporte Público y Actuaciones Varias».

Como consecuencia de esta fase de información pública se excluye del ámbito de esta actuación la plataforma reservada para el transporte público en el tronco de la carretera A-8077.

La Delegación Provincial de Cultura, tras conocer el Anteproyecto y el Estudio de Impacto Ambiental, ha alegado respecto a la información completa incluida en dichos documentos.

No es objeto de este Estudio Informativo. Sólo se incluyó una línea en referencia a un estudio en redacción por la Junta de Andalucía contemporáneo a este Estudio Informativo.

#### l) Resumen Alegación tipo 32:

Se contemplan 245 alegaciones procedentes de la Asociación de Vecinos Bulevar Santiponce y otros particulares. Estas alegaciones se contemplan como del tipo 32.

#### Alegaciones:

«Las alternativas 1 y 2 van en contra de la alternativa propuesta a la Junta de Andalucía por los ciudadanos en sus alegaciones al Estudio Informativo expuesto públicamente en el año 2006 y que en octubre del 2006 la Junta aceptó, que se corresponde a la alternativa número 3 del anteproyecto.»

«El Estudio de Ruido deja mucho que desear tanto por no analizar la afección del desdoble de la A-8077 como por la afección que se describe frente a lo que refleja el estudio de ruido del Ministerio de Fomento de la autovía A-66 sobre el casco urbano de Santiponce.»

«De las propuestas mencionadas estimo que para nuestro municipio no es conveniente cualquier tipo de propuesta que discurra en las proximidades del suelo urbano residencial, ya que crea una afección directa de zona de no edificación sobre el suelo urbano residencial, generará una contaminación acústica y visual sobre el borde sur del término municipal.»

«Las alternativas 1 y 2 invaden un espacio protegido por el planeamiento Municipal de Santiponce que protege paisajísticamente el Bien de Interés Cultural del Monasterio de San Isidoro del Campo.»

«El nivel de ruido en el futuro tanto diurno como nocturno que generará el actual trazado de la carretera A-3407 del tráfico rodado que discurrirá por el casco urbano de Santiponce se mantendrá, cuando lo lógico es que ésta disminuyera, pues se supone que con la variante el nivel de tráfico se vería reducido y por ende el nivel de ruido, mas eso no es así y se mantendrán los niveles de ruido en el actual trazado de la vía mencionada.»

«Nos decantamos por la alternativa número 3 como la mejor.»

Respuesta:

El Estudio Informativo Nuevo Trazado de la carretera SE-510. Tramo: Castilleja de Guzmán-Int. N-630, al que se hace referencia en este comentario, se encontraba en otro ámbito mucho menor, por lo que no son de aplicación las conclusiones del mismo.

Se estudiará en más profundidad en fase de Proyecto, la generación de ruidos, en función de los tráficos, rasantes, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Las edificaciones existentes no quedarán «fuera de ordenación». El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afección a la edificación.

Se estudiará en más profundidad en fase de Proyecto, la generación de ruidos, en función de los tráficos, rasantes, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles de ruido y ajustarlos a la normativa vigente.

Respecto a la afección visual y paisajística, se tendrá en cuenta especialmente en el diseño de la rasante de la carretera así como en el del enlace con las carreteras A-3130, N-630 y A-66.

m) Resumen Alegación Tipo 19:

Se contempla 2 alegaciones procedentes de un particular de Santiponce. Estas alegaciones se registran como del tipo 19.

Alegaciones:

«Las variantes de trazado propuestas 1 y 2 discurren a aproximadamente 60 m de la vivienda que hemos adquirido, por lo que se encuentra dentro de la zona de no edificación.»

«Estimamos que el anteproyecto es incorrecto ya que las variantes 1 y 2 no pueden considerarse variantes a la actual carretera A-8077 Valencina – Camas, puesto que en ningún caso llega al municipio de Camas.»

«La variante se conecta con una carretera convencional, la N-630, que ahora mismo cuenta con una sola calzada con un carril por sentido. Cabe preguntarse si los usuarios no van a ver más factible continuar 100 m más donde sigue existiendo la conexión propuesta en la alternativa 2 que es la A-66.»

«La variante de trazado número 3, la única que cumpliría la definición de variante a la carretera A-8077, salvo por la existencia de una serie de bienes de interés cultural, es el idóneo, conectando el municipio de Valencina de la Concepción con el enlace de Camas con la SE-30.»

«No parecería aceptable que desde las Administraciones Públicas se quiera resaltar la importancia que tiene erradicar un problema grave como es el de la contaminación acústica, desarrollando numerosa normativa para su control, y desde la propia Junta de Andalucía, se proponga la construcción de una carretera de doble calzada a escasos cincuenta metros de un núcleo residencial, sin adoptar medidas que garanticen el derecho al descanso y la calidad de vida óptima de las personas que residen en él.»

Respuesta:

Las edificaciones existentes no quedarán «fuera de ordenación». El trazado se ajusta al límite del término municipal con lo que se minimiza la afección a la edificación.

La actuación recogida para la alternativa 1 incluye aumentar hasta 4 los carriles de la N-630 en el tramo desde Santiponce hasta el enlace de la SE-30 con la A-66, y por tanto también redirige el tráfico hacia Camas.

En fase de Proyecto se estudiará en más profundidad la generación de ruidos, en función de los tráficos, rasantes, y tipos de firme, y se definirán las medidas correctoras adecuadas para minimizar estos niveles y ajustarlos a la normativa vigente.

11W-3599

## TESORERÍA GENERAL DE LA SEGURIDAD SOCIAL

### Dirección Provincial de Sevilla

#### Unidad de Impugnaciones

#### Edicto de notificación de resoluciones de actas de liquidación e infracción

Por haber resultado infructuosos los intentos de notificación, en el domicilio fijado a efecto de notificaciones, de las resoluciones dictadas por esta Unidad de Impugnaciones correspondientes a las actas de liquidación y actas de infracción levantadas conjuntamente con las anteriores por los mismos hechos, que se relacionan a continuación, de conformidad con lo establecido en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común («BOE» 27/11/92), se comunica mediante el presente edicto el resultado de tales resoluciones.

N.º del acta	Sujeto responsable	Domicilio	C.P.	Localidad	Importe	Resolución
4109008047405	CLUB PINO MONTANO, F.S.	Calle Agricultores, 11	41015	SEVILLA	20.437,20€	CONFIRMANDO
I411000006080	CLUB PINO MONTANO, F.S.	Calle Agricultores, 11	41015	SEVILLA	626,00 €	CONFIRMANDO
4110008001207	LOPEZ FERNANDEZ, GOLFIN JESUS	Calle Virgen de Fátima, 9	41010	SEVILLA	6.209,82€	CONFIRMANDO
I4110000002848	LOPEZ FERNANDEZ, GOLFIN JESUS	Calle Virgen de Fátima, 9	41010	SEVILLA	1.251,00€	CONFIRMANDO
4110008002318	RODRIGUEZ BOUZADA, MANUEL	Calle Simpecado, 4	41804	OLIVARES	10.164,60€	CONFIRMANDO