

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD, MEDIO AMBIENTE Y ECONOMÍA AZUL

Resolución de 3 de julio de 2023, de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

1. Marco legislativo.

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante ley GICA) establece, en su artículo 36, la necesidad de someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de la citada ley, siempre que sean elaborados por una Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMAH), se encuentra incluido en este ámbito de aplicación.

Analizada la documentación aportada y vistos los informes recibidos, la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la ley GICA y el Decreto 162/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, resuelve emitir la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PTMAH.

En este sentido, el PTMAH se considera viable desde el punto de vista ambiental, siempre que se cumpla lo establecido en el estudio ambiental estratégico y en la presente declaración ambiental estratégica, que constituye un informe preceptivo y determinante. El promotor incorporará en el PTMAH el contenido de la declaración ambiental estratégica. Asimismo, el contenido del estudio ambiental estratégico corregido, en su caso, por el resultado de la información pública y las consultas realizadas, deberá ser parte integrante del PTMAH.

Por otro lado, se procede a dar publicidad a la declaración ambiental estratégica del PTMAH en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme al artículo 38.6 de la ley GICA. Esta declaración también se podrá consultar en la sede electrónica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Esta declaración ambiental estratégica perderá su vigencia si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del PTMAH en el plazo máximo de dos años desde su publicación.

Contra la presente declaración no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el PTMAH.

2. Tramitación.

La evaluación ambiental del PTMAH se ha llevado a cabo de manera conjunta entre los órganos promotor y ambiental y según lo previsto en la ley GICA. Durante la tramitación del procedimiento se ha realizado una identificación de los efectos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales desde la fase inicial del proceso de planificación.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada ley GICA, que consiste en la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador y la invitación a realizar aportaciones en diversas fases del mismo.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica comenzó con la solicitud de inicio presentada por el promotor ante el órgano ambiental. Dicha solicitud se acompañaba del borrador del PTMAH y de un documento inicial estratégico con la inclusión de los correspondientes aspectos establecidos en la ley GICA.

En base a este documento inicial, para llevar a cabo el trámite de consultas, el órgano ambiental identificó a 68 agentes entre Administraciones públicas afectadas y entidades posiblemente interesadas, a quienes se consultó de forma particularizada. Para responder a esta consulta se dio un plazo de 45 días. En total se recibieron 6 escritos con información y observaciones.

La información y documentación inicial asociada a esta evaluación ambiental se publicó en la web del Portal Ambiental de Andalucía. Además, se habilitó el canal de administración electrónica para la tramitación de las consultas y, adicionalmente, se puso a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

El órgano ambiental, considerando el resultado de las consultas iniciales realizadas, elaboró el documento de alcance, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del posterior estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE) del PTMAH. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas (incluidas las recibidas desde los distintos centros directivos de la entonces Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible), fueron remitidas al promotor, proporcionando toda la información ambiental disponible de utilidad para lograr la máxima integración ambiental del PTMAH.

Toda esta información fue analizada y, en su caso, considerada por el órgano promotor en la elaboración de la versión preliminar del PTMAH y del EsAE.

Además de esta documentación inicial, también se fue publicando en la web del órgano ambiental toda la documentación posterior relacionada con el procedimiento de evaluación ambiental del PTMAH.

Posteriormente, en fase de información pública y segundas consultas de la versión preliminar del PTMAH y del EsAE, se recibieron 12 escritos, 7 de ellos con aportaciones al PTMAH, teniéndose en cuenta por el promotor en la elaboración de las propuestas finales del PTMAH y del EsAE.

Las modalidades de información y consulta definidas son coherentes con las garantías de participación pública establecidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El EsAE es, por tanto, el documento técnico clave de este procedimiento. Atendiendo a los contenidos mínimos exigidos en el Anexo II C de la ley GICA y a la información aportada en el documento de alcance, el promotor elaboró el EsAE en el que se han identificado los efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PTMAH, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.

El EsAE también ha considerado la coherencia externa con los principios y directrices de protección ambiental y desarrollo sostenible, así como su adecuación a las directrices derivadas de los planes y estrategias de naturaleza medioambiental y territorial con los que interactúa.

En cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA, el órgano ambiental publicará la presente declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en su sede electrónica.

En cumplimiento del artículo 38.7 de la ley GICA, el promotor publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía lo siguiente:

- Disposición por la que se aprueba el PTMAH.
- Dirección electrónica en la que el promotor pone a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público el PTMAH aprobado.
- Resumen con la siguiente información:
 - 1.º Integración de los aspectos ambientales en el PTMAH.
 - 2.º Forma de considerar en el PTMAH lo siguiente: el EsAE, la información pública, las consultas, la declaración ambiental estratégica y las posibles discrepancias surgidas en el proceso.
 - 3.º Razones de la elección de la alternativa seleccionada en relación con las alternativas consideradas.
- Medidas de seguimiento de los efectos en el medio ambiente del PTMAH.

3. Fundamentos del PTMAH.

El objetivo principal del PTMAH es elaborar un instrumento de planificación del sistema de transporte metropolitano persiguiendo un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad del transporte en el entorno metropolitano de Huelva.

Los objetivos estratégicos que se plantean en el PTMAH son los siguientes:

- Prevención y mitigación del cambio climático (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, aumento de la eficiencia energética y fomento de energías alternativas).
- Resiliencia y adaptación al cambio climático (reducción del riesgo asociado al cambio climático).
- Reducción de los valores de concentración de los contaminantes atmosféricos ligados al modelo de transporte (material particulado, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre). Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
- Seguridad vial (reducción de los niveles de siniestralidad: fallecidos y heridos con lesiones graves).
- Accesibilidad metropolitana (reducción de los tiempos de viaje en transporte público entre municipios del área metropolitana).
- Sostenibilidad financiera (mejora del balance de ingresos por tarifa/gastos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte público).

Para la consecución de los objetivos anteriormente relacionados se establecen las siguientes líneas estratégicas:

Núm. 1: Evitar. Tiene como objetivo reducir la cantidad total de desplazamientos y su longitud a través de medidas como la promoción del teletrabajo.

Núm. 2: Cambiar. Tiene como objetivo cambiar los viajes de modos contaminantes a los modos de transporte público y modos activos a través de medidas como:

- La mejora del transporte público.
- El fomento del coche compartido.
- La regulación de aparcamientos.
- Las restricciones al uso del automóvil.
- Sistemas de préstamos de bicicletas.
- Regulación del uso e implantación de nuevos medios de transporte eléctrico (PMD).

Micromovilidad.

- Impulso al transporte de bicicletas y PMD en el transporte público.
- Fomento de la movilidad no motorizada en los desplazamientos a los colegios.
- Plan de contingencia frente a la COVID-19 y otras futuras pandemias, etc.

Núm. 3: Mejorar. Esta línea estratégica tiene como objetivo la mejora del rendimiento y la sostenibilidad de los modos existentes a través de medidas como:

- Fomento de la movilidad eléctrica y de bajas emisiones.

- Apoyo a la renovación del parque móvil.
- Digitalización integrada de los sistemas de información del transporte público (web y app única de información).
- Implementación de sistemas de ayuda a la explotación y de gestión integrada de incidencias en el transporte público.
- Empleo de sistemas inteligentes de transporte para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante soluciones tecnológicas telemáticas, etc.

Núm. 4: Infraestructura y flota. Contempla medidas que abordan las mejoras en términos de infraestructura y flota:

- Fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte público.
- Mejora de paradas y marquesinas de la red urbana e interurbana de autobuses.
- Plataformas reservadas y carriles bus.
- Mejora de la infraestructura viaria.
- Implantación de aparcamientos disuasorios.
- Consolidación de la red estructurante de itinerarios ciclistas y vías verdes ciclopeatonales.
- Creación de itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público.
- Mejora de la accesibilidad en las estaciones ferroviarias.
- Creación de itinerarios peatonales completos, seguros y accesibles a los principales equipamientos públicos.
- Renovación de la flota de autobuses (accesibilidad PMR, eficiencia energética), etc.

Núm. 5: Operación. Contempla las medidas para afrontar los cambios en las frecuencias y la red de servicios de autobús, estructura tarifaria, seguridad, etc.:

- Reordenación del mapa concesional.
- Creación de nuevas líneas metropolitanas que se adapten mejor a la demanda y estacionalidad.
- Integración del sistema tarifario.
- Calmado de tráfico.
- Seguridad vial/Siniestralidad.

Núm. 6: Organización. Contempla medidas para abordar las mejoras en la configuración del sistema:

- Fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano.
- Sostenibilidad financiera.
- Política de precios de estacionamiento, etc.
- La realización de planes de movilidad en grandes centros generadores de viaje.
- La optimización del sector logístico y especialmente de la distribución urbana de mercancías para optimizar desplazamientos y evitar congestiones.
- La realización de campañas de sensibilización al público en general y de educación en colegios en materia de movilidad sostenible.
- Cursos de formación a técnicos municipales con responsabilidades en las áreas de movilidad, medio ambiente y urbanismo.
- Coordinación entre municipios y entre las áreas de transporte y movilidad y urbanismo de los ayuntamientos para una mejor planificación espacial, etc.

4. Principios estratégicos de sostenibilidad.

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con las referencias existentes a nivel nacional e internacional.

Con este enfoque, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, documento estructurado en 13 áreas temáticas que asume los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, tiene como finalidad orientar y reforzar las políticas e iniciativas públicas y privadas para avanzar hacia un modelo de

desarrollo sostenible en Andalucía basado en la transición a una economía verde y en la integración de las consideraciones ambientales, económicas y sociales. El PTMAH es coherente con el modelo de desarrollo sostenible que define la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.

5. Análisis de alternativas. Efectos significativos sobre el medio ambiente.

La ley GICA establece (artículos 15 y 37) que la evaluación ambiental estratégica es un instrumento de prevención y control ambiental, cuya finalidad es lograr la mayor integración de los aspectos ambientales en la planificación mediante la prevención y corrección de sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

El análisis de alternativas constituye un paso básico y esencial en la toma de decisiones al objeto de seleccionar la alternativa con mayor integración ambiental.

5.1. Alternativas.

El EsAE aporta, en su capítulo 7, un análisis de los efectos de las dos alternativas técnica y ambientalmente viables consideradas (escenario 1 y 2). El escenario 1: «Fomento de la movilidad activa y del transporte público» agrupa las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte público y de los modos no motorizados para modificar el reparto modal actual, que se encuentra muy desplazado hacia la utilización del vehículo privado, hacia modos más sostenibles. Por su parte, el escenario 2: «Fomento de la movilidad activa y del transporte público y gestión del tráfico» añade a las actuaciones contempladas en el escenario anterior aquellas destinadas a promover modos de transporte más limpios (incluidos vehículos eléctricos) mediante la restricción del uso de vehículos de combustión privados, definición de zonas de bajas emisiones y políticas de regulación de estacionamiento en los centros urbanos, etc.

Se emplearon tres metodologías de valoración de los posibles efectos estratégicos de las actuaciones de cada escenario sobre el medio ambiente.

La primera metodología, denominada análisis de viabilidad ambiental, valoraba los efectos de forma transversal sobre los aspectos ambientales (naturales, sociales y económicos) que constituyen el medio ambiente según la ley GICA. El balance global de efectos positivos y negativos identificaba al escenario 2 como el de mayor integración ambiental.

La segunda metodología, denominada análisis coste-beneficio, valoraba los efectos sobre aspectos económicos, ofreciendo el escenario 1 el mejor resultado.

La tercera metodología, denominada análisis multicriterio, valoraba los efectos sobre aspectos económicos, funcionales, sociales, territoriales y ambientales, siendo el escenario 2 el que resultaba como mejor opción.

Los resultados que arrojan conjuntamente estas metodologías aconsejan la alternativa 2 como la mejor opción técnica y ambientalmente viable, si bien se selecciona la alternativa 1 debido a los elevados costes de una de las actuaciones del escenario 2: la ampliación del puente sobre el río Odiel. El EsAE concluye que, si se analizan los porcentajes de variación en el reparto modal tras la puesta en marcha de cada uno de los dos escenarios, el trasvase de viajes que, de realizarse en vehículo privado pasan a producirse en transporte público o en modos no motorizados, no se considera significativa. La escasa variación se justifica, fundamentalmente, porque la inversión necesaria para desarrollar la actuación principal del escenario 2, que es la ampliación del puente sobre el río Odiel, no genera gran repercusión sobre el reparto modal en el plazo analizado. Por tanto, la no elección del escenario 2, a pesar de ser el escenario más favorable según la variable ambiental del análisis multicriterio, se debe fundamentalmente al efecto llamada al uso del vehículo privado que su desarrollo provocaría. La ampliación del puente con un carril adicional destinado a transporte público liberaría los viales existentes de todos los vehículos de transporte público que en la actualidad hacen uso, haciéndolos más atractivos para el uso del vehículo privado.

5.2. Efectos ambientales.

El EsAE aporta, en sus capítulos 8 y 9, un análisis de los efectos ambientales de las actuaciones del escenario elegido (1) sobre los aspectos ambientales que establece la ley GICA. El balance global de efectos estratégicos positivos y negativos es muy favorable, con ausencia de efectos ambientales negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que la ejecución del programa de medidas del plan se realice conforme a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo 10 del EsAE.

6. Seguimiento ambiental.

El capítulo 11 del EsAE recoge un sistema de seguimiento y evaluación de los efectos ambientales del PTMAH que vela por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, el cual debe integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución general del propio PTMAH, con los siguientes objetivos:

- Verificar la valoración de los probables efectos ambientales realizada en el propio EsAE.
- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como otros efectos adversos detectados durante el desarrollo del PTMAH no previstos inicialmente en el EsAE.
- Evaluar la ejecución de las medidas indicadas en el EsAE para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos significativos del PTMAH.
- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución del PTMAH al desarrollo sostenible y a la lucha contra el cambio climático de su ámbito territorial.

Para el cumplimiento de estos objetivos, se creará un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por el promotor y el órgano ambiental, si bien podrán colaborar las personas expertas que se considere oportuno, en particular para el seguimiento de determinados efectos, como el debido a la incertidumbre existente respecto al Plan especial de transporte y estudio de alternativas para la mejora del tráfico y la movilidad en el corredor de la A-483 (tramo: Almonte-El Rocío-Matalascañas).

El EsAE aporta, en su apartado 11, una batería inicial de indicadores para dar operatividad a los citados objetivos de seguimiento, pudiendo ser éstos objeto de modificación como resultado de las conclusiones que se desprendan de los correspondientes informes de seguimiento ambiental. En este sentido, los indicadores sobre los niveles de contaminación deberían referirse a una media de contaminación anual (inmisión) debida al tráfico, en coherencia con los planes de mejora de calidad del aire y la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. Para ello, se tenderá a la sustitución de los indicadores 1.1.2: Valoración de la calidad del aire y 1.1.3: Núm. de días con calidad del aire mala o muy mala por contaminante, por las concentraciones de óxidos de nitrógeno y PM10, principales contaminantes derivados del transporte. Los valores de estos indicadores pueden encontrarse en la web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

El seguimiento y evaluación ambiental de la ejecución del PTMAH se desarrollará mediante la emisión de informes de seguimiento en dos momentos diferentes: durante la evaluación intermedia (2024) y final de su vigencia (2026). Estos informes de seguimiento incorporarán el seguimiento ambiental como parte del seguimiento integral del plan y deberán ser remitidos al órgano ambiental, publicados en la web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y en la web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, así como en otros medios de difusión pertinentes.

7. Conclusión.

La Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental

y para asegurar un elevado nivel de protección del medio ambiente y una adecuada integración de los aspectos medioambientales, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible en los términos establecidos en la presente declaración ambiental estratégica y en el estudio ambiental estratégico.

La presente declaración ambiental estratégica se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en la sede electrónica del órgano ambiental, en cumplimiento del artículo 38.6 de la Ley GICA.

Sevilla, 3 de julio de 2023.- La Secretaria General, María del Mar Plaza Yélamos.

00286657