

**EVALUACIÓN AMBIENTAL DE PLANES Y PROGRAMAS**

**PLAN ANDALUZ DE LA BICICLETA**

**MEMORIA AMBIENTAL**

## ÍNDICE

<b>1. INTRODUCCIÓN</b>	<b>2</b>
<b>2. OBJETO DE LA MEMORIA</b>	<b>2</b>
<b>3. TRAMITACIÓN</b>	<b>3</b>
<b>4. ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL</b>	<b>3</b>
<b>5. VALORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL</b>	<b>4</b>
<b>6. PROPUESTA DE ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN SELECCIONADA</b>	<b>4</b>
<b>7. IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS</b>	<b>5</b>
<b>8. EVALUACIÓN DEL RESULTADO DE LAS CONSULTAS REALIZADAS</b>	<b>7</b>
8.1. Principales modificaciones a introducir en la propuesta de Plan expuesta a Información Pública	<b>8</b>
<b>9. DETERMINACIONES AMBIENTALES A CONSIDERAR EN EL PLAN</b>	<b>12</b>
9.1. Objetivos del Seguimiento Ambiental	<b>12</b>
9.2. Sistema de Evaluación y Seguimiento Ambiental. Indicadores Ambientales	<b>13</b>

## 1. INTRODUCCIÓN

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39.4 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, sobre evaluación ambiental de planes y programas, se realiza y hace pública la Memoria Ambiental del Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB).

## 2.- OBJETO DE LA MEMORIA AMBIENTAL

En base al procedimiento de evaluación ambiental definido en la mencionada Ley 7/2007, de 9 de julio, y de acuerdo con lo establecido en su artículo 39.4, se formula y elabora la presente Memoria Ambiental de forma conjunta entre la Consejería de Fomento y Vivienda, que actúa en calidad de órgano promotor del Plan y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, que lo hace como órgano ambiental.

El objeto de la Memoria Ambiental es valorar la integración de los aspectos ambientales en la propuesta del Plan, analizar el proceso de evaluación, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, las consultas realizadas y la previsión de los impactos significativos de su aplicación. Asimismo, en la Memoria Ambiental se incluyen las determinaciones finales que deban incorporarse a la propuesta del Plan. La Memoria Ambiental es preceptiva y se debe tener en cuenta en el Plan antes de su aprobación definitiva.

### 3.- TRAMITACIÓN

El procedimiento de Evaluación Ambiental del Plan Andaluz de la Bicicleta se inició con la comunicación por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda a la entonces Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, actual Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, del inicio de la elaboración del Plan. Dicha comunicación se acompañaba de un avance del citado Plan en el que se aportaban los aspectos requeridos en el artículo 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. En base a este documento, la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio identificó las Administraciones públicas afectadas y el público interesado a los que se debía consultar, llevando a cabo dicho trámite de participación en el proceso de evaluación ambiental del Plan.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio ha elaborado y remitido al órgano promotor el preceptivo Documento de Referencia con los criterios ambientales estratégicos e indicadores de los objetivos ambientales y principios de sostenibilidad aplicables, el resultado de las consultas realizadas, así como la amplitud y nivel de detalle que habría de contemplar el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

La Consejería de Fomento y Vivienda elaboró el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) siguiendo los criterios establecidos en el Documento de Referencia y en coherencia con lo establecido en el artículo 39.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio. El ISA junto con la versión preliminar del Plan, fueron sometidos por el órgano promotor a información pública en cumplimiento de lo establecido en el artículo 39.3 de la citada Ley.

Finalizada esta fase de información pública, en aplicación del artículo 39.4 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, el órgano ambiental junto con el órgano promotor formulan la presente Memoria Ambiental.

### 4. ANÁLISIS DEL PROCESO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

El proceso de Evaluación Ambiental del Plan Andaluz de la Bicicleta se ha llevado a cabo según lo previsto en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

En él, se ha realizado una identificación de los potenciales impactos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales y la corrección de los posibles efectos negativos significativos.

En este sentido se han integrado, desde la fase inicial del proceso de planificación, las consideraciones ambientales en la toma de decisiones del proceso de planificación garantizando así soluciones sostenibles y eficaces.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada Ley, la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador.

## 5. VALORACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

El Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA) elaborado por la Consejería de Fomento y Vivienda describe y evalúa de forma correcta los posibles efectos significativos ambientales que pueden derivarse de la aplicación del Plan, respondiendo su contenido al fijado en el Anexo II.C de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Así mismo, incorpora el contenido y alcance del Documento de Referencia propuesto por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, respondiendo a las directrices marcadas en dicho documento en cuanto a criterios ambientales estratégicos, objetivos de planificación ambiental, principios de sostenibilidad, principios de conservación de la biodiversidad y sistema de indicadores ambientales.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha evaluado los siguientes aspectos:

- Aspectos relevantes de la situación actual y características medioambientales de las zonas que pueden verse afectadas significativamente.
- Problemas medioambientales existentes que puedan resultar de interés y concretamente problemas relacionados con zonas de especial importancia ambiental.
- Consideración en la elaboración del Plan de los objetivos de protección medioambiental internacionales, comunitarios, estatales y de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Valoración de los efectos significativos en el medio ambiente en aspectos tales como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, los factores climáticos, bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores.
- Medidas para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del Plan.
- Resumen de los motivos de la selección de las alternativas analizadas.
- Identificación y descripción de una batería de indicadores ambientales para poder realizar el seguimiento de los efectos negativos del Plan sobre el medio ambiente.

## 6. PROPUESTA DE ALTERNATIVAS Y JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Se han contemplado como alternativas la no redacción del Plan y la continuidad de las líneas de actuación previas en materia de Movilidad.

Las líneas de actuación orientadas al fomento de la movilidad no motorizada han sido una opción que aunque ha estado presente en algunos planes sectoriales (Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte, Planes de Transporte Metropolitanos, Planes de Movilidad Urbana Sostenibles) no han tenido hasta ahora, y salvo en el caso de la ciudad de Sevilla, un correcto y decidido impulso.

El Plan Andaluz de la Bicicleta tendrá como marco general la próxima Revisión del Plan de Infraestructura para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2014-2020, actualmente en tramitación, que incorporará sus objetivos y líneas de actuación.

En el marco económico y financiero actual, las políticas que requieren una inversión comparativamente muy inferior a las necesarias para las grandes infraestructuras de transporte público, son muy rentables. Tal como estima el PAB en su capítulo de evaluación, si se compara la inversión prevista con relación al retorno en beneficios para la salud, eficiencia energética, o mejora de la calidad atmosférica, el resultado es claramente positivo.

## 7. IMPACTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

Las actuaciones previstas en el Plan Andaluz de la Bicicleta, y su incidencia ambiental, se resumen en las siguientes tablas:

Efectos relativos a la movilidad		
Escala	Objetivos-Actuaciones	Efectos
Urbana y Metropolitana	Modificación del reparto modal en el transporte cotidiano: 15 % de movilidad en bicicleta: Infraestructuras ciclistas, medidas complementarias, programas sectoriales, difusión.	Mejora de la calidad atmosférica
		Eficiencia energética
Metropolitana y Regional	Fomento de prácticas de ocio y deporte. Fomento del cicloturismo.	Mejora de los niveles de ruido
		Mejora de salud y calidad de vida
		Menor consumo de espacio por la movilidad
		Mejora de salud y calidad de vida.
		Mayor frecuentación de Espacios Naturales Protegidos.
		Aumento de inversiones locales en negocios para el cicloturismo.
Metropolitana y Regional	Fomento de prácticas de ocio y deporte. Fomento del cicloturismo.	Reutilización de infraestructuras en abandono.
		Descenso de tráfico motorizado para visitas y tránsito en Espacios Naturales
		Descenso de la siniestralidad ciclista

Fuente: Informe de Sostenibilidad Ambiental del PAB.

Efectos relativos a la construcción de infraestructuras. Nuevas infraestructuras identificadas en apartado 4.	
Factores	Efectos
Biodiversidad	Potencial incidencia negativa sobre la biodiversidad (en conjunto y sobre especies clave, como el lince ibérico). Por destrucción de hábitats, fragmentación o alteraciones en el medio. Efectos a estudiar en cada actuación. Se determinan medidas de cautela.
Flora y Fauna Protegida	Los efectos sobre flora y fauna por destrucción directa del hábitat para la construcción de infraestructuras deben estudiarse en fase de proyecto, y evitarse. En cualquier caso, las zonas con presencia de especies protegidas suelen coincidir con Espacios de la RENPA o Red Natura 2000, y las actuaciones estarán sometidas a las cautelas que exijan sus planes de ordenación y gestión.

Fuente: Informe de Sostenibilidad Ambiental del PAB.

Efectos relativos a la construcción de infraestructuras. Nuevas infraestructuras identificadas en apartado 4.	
Factores	Efectos
Espacios Naturales, Parques Naturales y Nacionales	En estos espacios son posibles las actividades que permitan el desarrollo socioeconómico de las poblaciones sin comprometer los valores de conservación. Las actuaciones deberán siempre cumplir las condiciones impuestas por los PORN y PRUG de cada espacio, e integrarse en la oferta de uso público del mismo. Los proyectos que desarrollen las actuaciones adoptarán las medidas necesarias.
Reservas y Monumentos Naturales	Estos espacios tienen restringidos los usos a los de estudio y protección. Son incompatibles para cualquier infraestructura. Los trazados planteados evitan su afección. Únicamente el Eje litoral, entre Sanlúcar y Matalascañas bordea la zona de reserva de Doñana. A pesar de que no se prevé infraestructura, solo señalización, será necesario analizar la viabilidad de incluir este itinerario.
Red Natura 2000	Los espacios protegidos por la Directiva Habitats que no están en espacios de la RENPA son muy diversos en función de los hábitats y de las especies que han motivado su protección. Por ello las afecciones pueden ser diversas, y en consecuencia, lo serán las cautelas que se adopten.
Habitats comunitarios	Existe una gran superficie, aunque muy dispersa, de hábitats comunitarios que se encuentran fuera de los Espacios Naturales Protegidos o de los Lugares de la Red Natura 2000. Algunos trazados en ámbito metropolitano y Autonómico los afectan, debiéndose tomar en consideración, ya que estos hábitats tienen una protección cautelar por Ley estatal.
Montes	Los Montes Públicos poseen planes de gestión, que regulan las actividades a realizar en los mismos. Algunos tienen vocación de uso público, y no de aprovechamiento forestal, siendo compatibles los usos ciclistas. Si las obras se realizan con materiales térreos, sin pavimentar, no podrá considerarse que se produzca un cambio en el uso forestal del suelo.
Vías pecuarias	Buena parte de la red ciclista autonómica, y parte de la metropolitana se apoya sobre la extensa red de vías pecuarias de Andalucía. Se trataría por tanto de afecciones por ocupación. Estas afecciones serán inexistentes sin embargo, donde el Plan de Ordenación y Recuperación de vías pecuarias de Andalucía haya determinado un uso recreativo para estas vías. Si será en cambio una afección, cuando el uso asignado sea pecuario o de corredor de fauna.

Fuente: Informe de Sostenibilidad Ambiental del PAB.

## 8. EVALUACIÓN DEL RESULTADO DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y DE LAS CONSULTAS REALIZADAS.

El periodo de información pública y consultas finalizó el pasado 26 de septiembre de 2012. En este plazo se recibieron alegaciones presentadas por 33 alegantes. Posteriormente se han recibido alegaciones de 10 nuevos alegantes, 8 de ellos el día 27 de septiembre, es decir, un día posterior a la finalización del plazo. En el presente informe se tienen en consideración las 164 alegaciones presentadas por los 43 alegantes.

Se dispone de informes de dos entidades, Instituto Español de Cemento y sus Aplicaciones y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Demarcación de Andalucía. Estos informes, que hacen referencia al Manual de recomendaciones para el diseño de vías ciclistas y algunos apartados del Plan, se han tenido también en cuenta.

El presente informe de evaluación de resultados tiene como base las 164 alegaciones citadas. En el apartado correspondiente a las modificaciones a incorporar al Plan se ha tenido en consideración también los escritos e información facilitada como resultado de las gestiones citadas.

### Procedencia de alegaciones

Alegantes	Nº de alegantes	Nº de alegaciones
Ayuntamientos	13	<b>44</b>
Particulares	10	<b>30</b>
Grupos Políticos	8	<b>56</b>
Asociaciones	6	<b>29</b>
Administración Central	2	<b>2</b>
Comunidad de propietarios	2	<b>2</b>
Mancomunidades	1	<b>1</b>
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>164</b>

De las 164 alegaciones presentadas se considera que 26 no deben entenderse como tales, pues hacen referencia a valoraciones sobre cuestiones abordadas o relacionadas con el Plan sin formular alegación propiamente dicha. Entre éstas las hay que informan sobre actualización del inventario de vías ciclistas, indicaciones para el desarrollo posterior del Plan o coordinación necesaria y otras consideraciones.

Asimismo, se han presentado 34 alegaciones cuyas propuestas se consideran recogidas en la documentación sometida a información pública. Entre éstas, algunos Ayuntamientos solicitan su inclusión en el Plan, estando así previsto en la citada documentación. Igual puede indicarse respecto de medidas relacionadas con el impulso de la bicicleta, o incluso alguna vía ciclista ya prevista en el Plan.

Por otro lado, 47 alegaciones tienen resolución estimatoria con resultados en la documentación del Plan. En este capítulo debe hacerse mención singular respecto de alegaciones presentadas por Ayuntamientos incluidos en el grupo para cuyas ciudades (las capitales de provincia, Jerez de la Frontera y Algeciras) se incluyen trazados de vías ciclistas. Como se indicará en el apartado correspondiente, se considera que estas alegaciones son aceptadas, pues se relacionan con las gestiones iniciadas por la Consejería de Fomento y Vivienda para la firma de los correspondientes convenios.

Las alegaciones denegatorias ascienden a 57. Un buen número de estas alegaciones hacen referencia a nuevas vías ciclistas que, en todo caso y en general por su localización, se entiende pudieran ser objeto de incorporación en otro horizonte temporal al del Plan. También hay entre ellas iniciativas de ayuntamientos para la incorporación al programa de redes urbanas o definición de trazados de sus ciudades.

El Plan prevé definición de redes para las 8 capitales de provincia, Jerez de la Frontera y Algeciras, compromiso de definición de las correspondientes redes en otras 10 ciudades que superan los 50.000 habitantes y presupuesto para todas las ciudades mayores de 20.000 habitantes.

## **8.1 Principales modificaciones a introducir en la propuesta de plan expuesta a información pública.**

Como consecuencia de las alegaciones estimadas y de los informes recibidos, ha resultado conveniente introducir modificaciones puntuales en la documentación del Plan Andaluz de la Bicicleta sometida a información pública y audiencia. Estas modificaciones, que no tienen impactos ambientales significativos, afectan al Plan y a sus anexos. Asimismo, se corrigen errores materiales detectados y aspectos formales que resulten beneficiosos para la comprensión del Plan.

Se indican a continuación las principales modificaciones propuestas en cuanto a contenidos, las cuales, en su caso, tienen la consiguiente repercusión en la cartografía correspondiente y en el cuadro presupuestario.

## • Red Autonómica

En la red autonómica no se introducen cambios de trazado en ninguno de los 8 ejes que configuran el mallado propuesto, que tiene carácter básico y sujeto a ajustes en la validación de trazados. No obstante sí se recoge una referencia en relación a diferentes alegaciones que se plantean y que se diferencian en dos grupos.

Por una parte como alternativa se propone que el eje litoral en el tramo Motril-Almería siga por el litoral, fundamentalmente sobre la N-340, en lugar de adentrarse por el interior como se presenta en el Plan. Esta propuesta debe ponerse en relación con la dificultad de otros tramos de este eje también apoyados en principio sobre la N-340. En concreto el tramo entre la aglomeración de Algeciras y de Málaga, pendiente de definición en el Plan, y su continuación hasta Motril, planteado como obra nueva. Diversos trabajos impulsados por la Consejería de Fomento y Vivienda, como un proyecto de I+D+i que se está poniendo en marcha, pueden contribuir a una mejor definición de este eje autonómico.

Por otro lado, algunas alegaciones hacen referencia a trazados que discurren por infraestructuras ferroviarias en desuso. Precisamente otro proyecto de I+D+i incluye el estudio de la recuperación de antiguos trazados ferroviarios como nuevas vías verdes en Andalucía. Para la fecha prevista de inicio de actuaciones en la red de escala autonómica (2018-2020), será posible que se considere la incorporación de estas vías verdes como parte de la red o como trazados complementarios.

Se plantea pues que estos dos grupos de alegaciones puedan tener cabida en una posible revisión del Plan en el segundo periodo de aplicación (2018-2020) o desarrollo a otro horizonte temporal.

## • Redes metropolitanas

En los trazados metropolitanos se proponen algunos ajustes y la incorporación de nuevas vías.

En la aglomeración de Almería se introduce especial prioridad al estudio, ya previsto en el Plan, de la conexión entre Aguadulce y Almería que permita el enlace de la red metropolitana de la zona de Poniente con la capital provincial y municipios de su entorno. Asimismo, se atiende la petición de conexión del núcleo de la Cañada de San Urbano, si bien en el contexto del correspondiente acuerdo con el Ayuntamiento de Almería, máxime cuando se plantean diversas opciones para el enlace de este asentamiento con la capital.

Con carácter también metropolitano, en Almería se incorpora un trazado que permite acceder directamente al Complejo Hospitalario de Torrecárdenas desde el norte, en paralelo a la carretera denominada de Torrecárdenas y conexión con la red urbana de Almería.

En Córdoba se atiende una alegación correspondiente a dar una conexión alternativa al campus de Rabanales por la Vereda de la Alcaldía, si bien deberá concretarse en el convenio con el Ayuntamiento, pues aunque se trate de una conexión funcionalmente de

carácter metropolitano, es una vía que discurre íntegramente en término municipal de Córdoba. Se atiende también otra alegación, incorporando un nuevo trazado que permite acceder hasta Medina Azahara desde la vía ciclista existente en la A-431.

En Granada se estima alegación que plantea conexión alternativa entre Oguijares y Armilla.

En el área de Huelva se estiman propuestas que dibujan un circuito circular entre la capital y Gibraleón, Vía Verde-Aljaraque y de nuevo Huelva. Esta propuesta sustituye la propuesta anterior de conexión Huelva-Gibraleón y San Juan del Puerto. Esta se conecta ahora directamente con Huelva mediante un nuevo eje apoyado en la A-5000. Finalmente se incorpora un tramo de la Puerta Verde entre Moguer y Palos, facilitando accesos hacia Huelva.

En el área de Sevilla, diversas propuestas confluyen en la necesidad de conectar las ciudades situadas en Los Alcores (Carmona, Mairena del Alcor y El Viso del Alcor) con la red metropolitana. Se concluye con la conveniencia de que esta conexión se concrete por la vía verde de Los Alcores, con la adaptación del firme respetando su naturaleza inicial y al mismo tiempo permitiendo la movilidad cotidiana. Se estima además conveniente incluir una vía ciclista desde Mairena del Alcor apoyada sobre la A-398 hasta Alcalá de Guadaíra.

Asimismo, se estima alegación para conectar el importante núcleo de población que es Dos Hermanas en paralelo a la N-IV y ferrocarril, enlazándola con Bellavista y conectando con el eje urbano N-S de la Avenida de la Palmera. Diversas alegaciones plantean esta conexión.

En el entorno de la Universidad Pablo de Olavide y conexión con Dos Hermanas se incorporan nuevos trazados, que permiten la continuidad de las vías ciclistas ya existentes. En el PAB no se incluyeron por estar estas vías previstas en proyectos de carretera (mejora de la carretera Sevilla-Utrera) que en la actual coyuntura parece improbable que se ejecuten en un plazo próximo.

Finalmente en el Aljarafe se estiman alegaciones presentadas por el Ayuntamiento de Tomares que contribuyen de manera significativa a la vertebración del Aljarafe y su conectividad con la capital.

## • **Redes Urbanas.**

Los trazados planteados en las ciudades que constituyen centros de las aglomeraciones urbanas (capitales de provincia, Jerez de la Frontera y Algeciras), en el marco competencial municipal sobre la materia, deben entenderse como propuestas a partir de las cuales se concretarán las redes urbanas a desarrollar mediante los correspondientes convenios con los Ayuntamientos. En esta definición se seguirán los criterios generales sobre redes y los específicos que sobre estas vías ciclistas recoge el Plan. Una vez firmados los correspondientes convenios, las redes definidas en los mismos se incorporarán al Plan.

Si se procede en cambio, a la actualización del inventario de red urbana existente fruto de comprobaciones realizadas. Fundamentalmente en Algeciras por detección de error y que tiene repercusión en el cuadro presupuestario al pasar un eje norte-sur de red existente a propuesta.

- **Programación.**

Diversos alegantes hacen referencia a la necesidad de establecer una programación de actuaciones. Si bien en el apartado 7.8 del Plan sobre estrategias de programación se establecen líneas de actuación y medidas ligadas a las mismas que marcan prioridades de programación, se incorpora mayor concreción en el capítulo de presupuesto sobre capítulos de redes ciclistas .

Se establecen dos fases fundamentales de programación. En una primera fase, el primer año de ejecución del Plan se destina prioritariamente a la inversión en redes urbanas de las 10 principales ciudades andaluzas. Simultáneamente se definirán las redes en otra decena de ciudades que superan los 50.000 habitantes mediante convenios con los respectivos Ayuntamientos. En función a cuestiones coyunturales y localización de estas ciudades respecto de alguna de las nueve aglomeraciones, podrá también priorizarse actuaciones en las mismas. En una subfase posterior se abordará la definición de redes y ejecución de las mismas en las demás ciudades andaluzas que superan el umbral de los 20.000 habitantes, unas cuarenta ciudades adicionales.

A continuación la inversión se centrará en los ámbitos metropolitanos. Entre éstos, y siguiendo las estrategias de programación del apartado 7.8 ya citado, dada la consolidación del uso de la bicicleta en la ciudad central del área de Sevilla, se recogen actuaciones en esta red metropolitana con carácter preferente. En la medida que en alguna de las restantes ciudades centros de aglomeraciones la participación de la bicicleta en la movilidad de la población alcance mayores cotas, se priorizarán las actuaciones en sus respectivos ámbitos metropolitanos.

A mediados del periodo previsto para el desarrollo del Plan, se prevé la evaluación del cumplimiento de previsiones y, en su caso, los necesarios ajustes de reprogramación para cumplimiento de objetivos finales.

En la segunda fase, 2018-2020 el esfuerzo inversor se destinará fundamentalmente a la red autonómica.

- **Convenios.**

Un buen número de alegaciones hacen referencia a la conveniencia de definición de acuerdos en general que con seguridad van a ser necesarios para el desarrollo del Plan. Esos acuerdos podrán hacer referencia a una casuística muy variada, pero destacan los correspondientes a establecer el desarrollo de las redes urbanas entre los respectivos ayuntamientos y la Junta de Andalucía. Se incorpora en un nuevo anexo del Plan un modelo de convenio a partir de cual se concretaran los citados convenios.

- **Anexo I. Criterios para el planeamiento urbanístico.**

Se amplía la recomendación de ratio para reserva de plazas de aparcamientos para usos terciarios y dotacionales y se establece la localización de reserva en edificios públicos en el interior de parcela o edificio salvo justificación.

- **Anexo III. Manual de diseño de vías ciclistas en Andalucía.**

Se incorporan precisiones formales y técnicas. Entre ellas se aclaran y amplían medidas de protección respecto al viario para tráfico motorizado, se corrigen referencias a normas de diseño que corresponden a carreteras, y se precisan algunas cuestiones relativas a los firmes de hormigón.

## **9. DETERMINACIONES AMBIENTALES A CONSIDERAR EN LA PROPUESTA DEL PLAN**

### **9.1 Objetivos del Seguimiento Ambiental**

Entre las determinaciones ambientales a considerar en la propuesta del Plan se encuentran las medidas preventivas, de reducción, de compensación, de seguimiento y de control de los efectos negativos, así como el sistema de indicadores contemplado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental

Con la finalidad de alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible, se evaluará en continuo la integración ambiental del desarrollo del Plan objeto de Evaluación Ambiental.

Los principales objetivos de este seguimiento ambiental son los siguientes:

- Verificar la información que figura en el ISA.
- Constatar la idoneidad de la evaluación de los efectos significativos sobre el medio ambiente realizada durante el proceso de aprobación del Plan respecto a los efectos reales de su aplicación.
- Identificar con prontitud posibles desviaciones en dicha evaluación así como efectos adversos no previstos.
- Evaluar la aplicación de las medidas correctoras (preventivas, reducción, compensación) de dichos efectos, así como la información proporcionada por el sistema de indicadores.
- Identificar las oportunas medidas para corregir y evitar las desviaciones observadas y efectos no previstos.
- Valorar el grado de integración ambiental del Plan y su contribución al desarrollo sostenible en su ámbito de aplicación.

Se realizará por el órgano promotor una Memoria de Sostenibilidad, como parte de los correspondientes Informes de Seguimiento y Evaluación del propio Plan y con la periodicidad definida para éstos. En estas Memorias se analizará el grado de integración ambiental del Plan a través de las afecciones ambientales ejercidas y las posibles incidencias ambientales ocurridas, proponiendo las medidas necesarias que mejoren su contribución al desarrollo

sostenible, y en su caso la conveniencia de proceder a su posible modificación o revisión.

El seguimiento específico de las condiciones ambientales establecidas en el procedimiento de Evaluación Ambiental, será llevado a cabo por la Comisión de Seguimiento Ambiental, que de forma paritaria estará compuesta por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio y la Consejería de Fomento y Vivienda. Las principales funciones de esta Comisión serán las siguientes:

- Supervisión de la Memoria de Sostenibilidad
- Desarrollo de seguimiento ambiental del Plan que incluya las medidas de seguimiento y control identificados en el ISA.
- Verificación de la información que figura en el ISA en lo relativo a las repercusiones ambientales del Plan.
- Recabar la información que estime oportuna de las administraciones afectadas y público interesado.
- Supervisar y ajustar el sistema de indicadores para el seguimiento y control de los efectos ambientales descrito en el apartado 9.2 de esta Memoria Ambiental. Este sistema mostrará el grado de contribución de cada actuación a la sostenibilidad del ámbito del Plan.
- Proponer las medidas necesarias, en caso de necesidad, para corregir y evitar dichas desviaciones y efectos adversos.
- Hacer valoraciones globales y particularizadas de la integración ambiental de los objetivos estratégicos y actuaciones del Plan.
- Introducir la información relativa al seguimiento del Plan en el Fondo Documental de Evaluaciones Ambientales de Planes y Programas que creará la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en su página Web conforme a la legislación sobre acceso a la información ambiental y participación pública en materia de medio ambiente.
- Elaborar un organigrama de responsabilidades y funciones, así como un programa de trabajos/actividades, (visitas, calendario de reuniones, cronograma de informes, etc.) al objeto de cumplir adecuadamente con las labores y responsabilidades expuestas.

## **9.2. Sistema de evaluación y seguimiento ambiental. Indicadores Ambientales.**

Este sistema de indicadores ambientales, que se deberá integrar en la Memoria de Sostenibilidad, velará por el cumplimiento de los objetivos contemplados y proporcionará una valoración de las afecciones e integración ambiental del Plan durante su ejecución. Ello pondrá de manifiesto la tendencia de acercamiento o alejamiento a los principios de

sostenibilidad establecidos.

Las variables de medición de los efectos previstos del Plan tomarán como referencia el marco básico que seguidamente se establece. La Comisión de Seguimiento Ambiental desarrollará y ajustará progresivamente este grupo de indicadores atendiendo a los resultados que se desprendan de la propia ejecución del Plan y de los establecidos en la Memoria de Sostenibilidad.

El grupo de indicadores establecido es el siguiente:

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO Y AMBIENTALES	
INDICADORES DE CUMPLIMIENTO	UNIDAD
<b>Indicadores de cumplimiento de objetivos</b>	
Movilidad Ciclista en áreas metropolitanas	(%)
Movilidad Ciclista en las 10 ciudades principales	(%)
Intermodalidad. Usuarios Bici+TP.	(%)
Siniestralidad de ciclistas (Metropolitana y autonómica)	Nº accidentes y víctimas mortales
<b>Infraestructuras</b>	
Infraestructuras ciclistas (longitud puesta en servicio)	Km
Inversión	€/hab
Cobertura de red ciclista en las 10 ciudades principales (% población con vía ciclista a menos de 500 m).	%
Servicios públicos de préstamo de bicicletas	Nº
INDICADORES AMBIENTALES	UNIDAD
Eficiencia del sistema de movilidad	
Ahorro energético	Tep/hab/año
Emisiones de gases de efecto invernadero evitadas	kg/hab/año
Reducción de gases contaminantes (CO, NO <sub>2</sub> ,COV)	Kg/hab/año
Espacios naturales y biodiversidad	
Espacios con alto valor natural (ENP, LIC, ZEPA, etc.)	Km/año

INDICADORES DE CUMPLIMIENTO Y AMBIENTALES	
Hábitats prioritarios y no prioritarios de interés comunitario	Km/año
Afección a poblaciones de especies protegidas	Km/año
Afección a humedales del Inventario de Humedales de Andalucía.	Km/año
Superficies forestales y montes públicos	Ha/año
Vías pecuarias	Km/año
Suelo	
Ocupación de suelo	Ha/año
Aprovechamiento de espacios degradados y vías abandonadas	Ha/año

Esta memoria ambiental es preceptiva y se tendrá en cuenta en el Plan por parte del órgano promotor antes de su aprobación definitiva.

La Consejería de Fomento y Vivienda elaborará la propuesta de Plan tomando en consideración el Informe de Sostenibilidad Ambiental, las alegaciones formuladas en periodo de consultas y la presente Memoria Ambiental.

SEVILLA, a 11 de noviembre de 2013

**EL VICECONSEJERO DE MEDIO  
AMBIENTE Y ORDENACIÓN DEL  
TERRITORIO**



**Fdo: Ricardo Domínguez García-  
Baquero**

**EL VICECONSEJERO DE FOMENTO Y  
VIVIENDA**



**Fdo: José Antonio García Cebrián**