



Excmo. Ayuntamiento de
Espartinas

**DOCUMENTO RESPUESTA SUBSANACION ESTUDIO
AMBIENTAL ESTRATÉGICO
PLAN ESPECIAL PARA EL PROYECTO DE CONEXIÓN
ENLACE SATÉLITE A-49 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL
DE ESPARTINAS (SEVILLA)**

ÍNDICE:

1.	ANTECEDENTES	3
1.1.	Administración pública promotora de la actividad.....	3
1.2.	Descripción detallada de la actividad.	3
2.	INTRODUCCION	5
3.	ESTUDIO DESARROLLADO DE ALTERNATIVAS	6
3.1.	EXAMEN Y VALORACIÓN DE AS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA	7
4.	CAMBIO CLIMÁTICO	10

1. ANTECEDENTES

Redactado el Plan Especial de infraestructura viaria para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado de urbano de Espartinas, por los arquitectos Fernando Carrascal Calle y José María Fernández de la Puente Irigoyen, colegiados con número 1522 y 1557 respectivamente del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla (COAS), aprobado inicialmente por resolución de alcaldía de fecha 23 de julio de 2021, se completa el documento técnico como documento de aprobación provisional, para dar cumplimiento a las observaciones señaladas en el informe de Incidencia Territorial de 7 de diciembre de 2021.

1.1. Administración pública promotora de la actividad.

El promotor de este Plan Especial de Infraestructura Viaria para la conexión del enlace Satélite de la Autovía A-49 con el entramado Urbano de Espartinas es el Ayuntamiento de Espartinas, con CIF P4104000G y sede en Parque Nuestra Señora del Rocío, número 1, y código postal 41807.

1.2. Descripción detallada de la actividad.

a) Objeto del Plan Especial.

El objeto del Plan Especial Viario es la regularización urbanística de los terrenos afectados por el vial de conexión de la A-49 con el núcleo urbano de Espartinas, mediante la delimitación de un nuevo sistema general viario en suelo no urbanizable, ya que dicho vial no tiene reflejo en el planeamiento urbanístico vigente. En ningún caso forman parte de su objeto los terrenos colindantes con su trazado ni ordena más suelos que los comprendidos en el trazado del mismo.

b) Situación, emplazamiento y delimitación de los terrenos afectados.

Estos terrenos, están situados entre el límite sur del núcleo urbano de Espartinas, límite sur de la urbanización ya ejecutada C-18, y el límite norte del enlace satélite de la A-49, ya ejecutado y en servicio desde julio de 2018, enlace realizado para el acceso al núcleo urbano de Espartinas y de apoyo al Área de Oportunidad prevista por el POT AUS.

En la infraestructura viaria objeto de este plan se diferencian dos tramos, el primero, tramo norte, desde el sector C-18 hasta antes de la glorieta intermedia y el segundo, tramo sur, desde la referida glorieta, incluida ésta, hasta el límite norte del enlace satélite de la A-49.

La diferenciación de estos dos tramos obedece a la distinta situación en que se encuentran los mismos.

El primero de ellos, de unos 395 metros, fue ejecutado por el Ayuntamiento de Espartinas de acuerdo con la siguiente secuencia temporal y al amparo de los documentos técnicos que se señalan a continuación:

- 30.11.2012 Acuerdo de la CPOTU de aprobación definitiva de la modificación de planeamiento general vigente de Espartinas por la que se clasificaban como suelo urbanizable los terrenos necesarios para desarrollar el Área de Oportunidad TS-5 Centro Comercial APROCOM del POT AUS, destinada a Parque Terciario, Comercial y de Ocio, incluyendo los suelos correspondientes al viario objeto del presente Plan Especial.
- 16.04.2015 Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Espartinas por el que se aprueba definitivamente el Plan Parcial Parque Terciario, Comercial y de Ocio Aprocom del PGOU, adaptación Parcial de las NNSSMM a la LOUA, que ordenaba de manera pormenorizada el ámbito del Área de Oportunidad.
- 09.04.2015 Convenio para la puesta a disposición anticipada a favor del Ayuntamiento del suelo destinado a sistema general viario suscrito con los propietarios don Sotero Romero Anguiano y doña Dolores Salado Pichardo de los terrenos sobre los que ha de discurrir la infraestructura viaria en su tramo norte.
- 22.05.2015 Aprobación proyecto de urbanización de mayo de 2015 por el Pleno.
- 04.12.2015 Acta de comprobación del replanteo y autorización del inicio de la obra “Urbanización del sistema general viario de conexión del núcleo urbano de Espartinas con el enlace de la A-49 con la SE-40 en el tramo desde la parcela T-1 al núcleo del plan parcial Aprocom”.
- 22.04.2016 Acta de recepción de obra “Urbanización del sistema general viario de conexión del núcleo urbano de Espartinas con el enlace de la A-49 con la SE-40 en el tramo desde la parcela T-1 al núcleo del plan parcial Aprocom”.
- 10.11.2016 STSJ AND 8839/2016 por la que se anula el Acuerdo de 16 de abril de 2015 del Pleno del Ayuntamiento de Espartinas por el que se aprobó definitivamente el Plan Parcial Parque Terciario, Comercial y de Ocio APROCOM del PGOU, sin que se pronuncie sobre la existencia del tramo ejecutado.
- 06.02.17 Acta de comprobación del replanteo y autorización del inicio de la obra “Urbanización del sistema general viario de conexión del núcleo urbano de Espartinas con el enlace de la A-49 con la SE-40 en el tramo desde la parcela T-1 al núcleo del plan parcial Aprocom”.
- 21.06.2017 Acta de recepción de obra “Urbanización del sistema general viario de conexión del núcleo urbano de Espartinas con el enlace de la A-49 con la SE-40 en el tramo desde la parcela T-1 al núcleo del plan parcial Aprocom”.
- 18.01.2018 Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Espartinas por el que se aprueba el Plan Parcial subsanando las deficiencias declaradas en la sentencia anterior.
- 27.06.2019 STSJ AND 14981/2019 por la que se anula la resolución de 4 de marzo de 2013 de la Delegación Territorial de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente de la JA por la que se dispone la publicación de la Resolución de la Sección de Urbanismo de la CPOTU de Sevilla de 30 de noviembre de 2012 por la que se aprueba definitivamente la Innovación, can carácter de modificación del PGOU, Adaptación Parcial de las NNSS de Espartinas para cambio de

clasificación del suelo de ámbito Parque Terciario, Comercial y de ocio APROCOM, sin que se pronuncie sobre la existencia del tramo ejecutado.

- 23.07.2021 aprobación inicial del presente Plan Especial por Resolución de Alcaldía nº 721.
- 11.12.2021 Aprobación por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana del expediente de información oficial y pública del Proyecto de Trazado de la conexión con Espartinas desde el enlace satélite de la A-49/SE-40 y de mejora de la capacidad estructural y del drenaje de los caminos existentes en ambas márgenes de la SE-40 y de la A-49. En el apartado 1.- ADAPTACIÓN DEL PROYECTO AL PLANEAMIENTO, del anexo 10 del mismo, se señala la urgente necesidad de lograr la conexión del término municipal de Espartinas con la infraestructura viaria supramunicipal, para lo que se redacta este Plan Especial ajustándose a las actuaciones proyectadas por el Ministerio.

Una vez aprobada la modificación del planeamiento general y el planeamiento de desarrollo, así como el proyecto de obras y teniendo la disponibilidad de los terrenos, el Ayuntamiento ejecutó el tramo norte del viario en dos fases con sendos Planes Supera de Diputación. Posteriormente, tras la ejecución de la primera fase, la STSJ AND 8839/2016 de 10.11.2016 anula el Acuerdo de 16.04.2015 del Pleno del Ayuntamiento de Espartinas por el que se aprobó definitivamente el Plan Parcial Parque Terciario, Comercial y de Ocio Aprocom del PGOU, sin pronunciarse sobre la existencia del tramo ejecutado, cuestión pacífica hasta el momento.

El tramo sur, de 314 m, se incluye a efectos informativos, toda vez que será el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, quien lo ejecute y expropie los terrenos necesarios de acuerdo con el “Proyecto de trazado y construcción de la conexión con Espartinas desde el enlace satélite de la A-49/SE-40 y mejora de la capacidad estructural y del drenaje de los caminos existentes en ambas márgenes de la SE-40 (PP.KK. 35,1 al 42,8) y de la A-49 (PP.KK. 6 a 11)” aprobado el 9 de agosto de 2.022.

2. INTRODUCCION

Con fecha **25 de noviembre de 2022** ha tenido entrada en el Ayuntamiento de Espartinas el requerimiento de subsanación de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Delegación Territorial en Sevilla¹, relativa al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica para el Plan Especial de infraestructura viaria, para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado urbano de Espartinas. En él se indica que el **Estudio Ambiental Estratégico**, no contempla todos los aspectos establecidos en el Anexo II.B de la Ley 7/2002 de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Por ello, se solicita ser actualizado al objeto de contemplar los siguientes puntos:

¹ Referencia: SPA/DPA/SRJ Expediente: EAE/SE/458/2020 Municipio: Pedrera (Sevilla).

- Estudio desarrollado de **alternativas** razonables, técnica y ambientalmente viables (no solo la 0 y la elegida), así como los efectos ambientales de cada una de ellas;

“Sobre esta Alternativa 1 seleccionada en el Plan Especial propuesto se evaluará en el estudio de alternativas del E.A.E. una nueva Alternativa cuya variación tendrá lugar a partir de la finca Las Provincias, realizando otro enlace con la urbanización C-18. Este análisis está contenido en el Estudio Ambiental Estratégico, apartado de justificación de alternativas de la innovación.”

Tras analizar dicho documento se observa que no se recoge esa nueva alternativa y que sólo se hace mención a la alternativa 0 y la elegida.

- **Cambio Climático:** Identificación y valoración de los impactos inducidos por las determinaciones de la alternativa seleccionada, sobre los factores relacionados con el cambio climático. En particular, **deberá realizar una evacuación adecuada de la huella de carbono asociada al plan o programa**, así como la reducción o compensación de emisiones que supone la actuación

A continuación, se da respuesta a estos aspectos requeridos.

3. ESTUDIO DESARROLLADO DE ALTERNATIVAS

Se analizan tres alternativas diferenciadas. La alternativa nº0 hace referencia a la no actuación, la Alternativa nº1 determina una traza para la conexión cuya superficie total de actuación es de 20.055 m², mientras que la alternativa nº2 se diferencia de la alternativa nº1 en la traza de la actuación que discurre por terrenos diferenciados, siendo la superficie de actuación de 22.364 m², existiendo una diferencia de superficie entre la alternativa nº1 y nº2 de 2.309 m². Por lo que se evidencia que la alternativa nº2 tiene una mayor ocupación de superficie para su ejecución, tramites de expropiación o de acuerdo para la disponibilidad de los terrenos afectados por el vial, irrupción en una trama en una trama cuadrangular de olivar de un vial que lo atraviesa en diagonal y, por tanto, con mayor afección ambiental.

En la siguiente tabla puede observarse la diferencia de superficie entre alternativas, diferenciando entre superficie de actuación en terreno priva y público.

ALTERNATIVA	SUPERFICIE DE ACTUACIÓN (m2)		
	PUBLICA	PRIVADA	TOTAL
Nº0	No se actúa	No se actúa	No se actúa
Nº1	10.988,60	9.066,40	20.055,00
Nº2	9.066,40	13297,6	22.364,00

El E.A.E. contempla estas tres alternativas en el apartado 4.- Identificación y valoración de impactos, sub apartado 4.1. Examen y valoración de as alternativas estudiadas. Justificación de la alternativa elegida.

A partir de la elección de estas alternativas se realiza el examen y valoración de las mismas que se expone a continuación.

3.1.EXAMEN Y VALORACIÓN DE AS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA

Tal y como establece el artículo 19 de la ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integral de la Calidad Ambiental, se han identificado, descrito y evaluado los posibles efectos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables, técnicas y medioambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito territorial de la aplicación del citado plan o programa, con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente derivados de su aplicación. Por ello, se entiende que esta. Las alternativas proponen un modelo de crecimiento lógico y sostenible.

A partir del Documento Inicial Estratégico presentado por el Ayuntamiento de Espartinas se estudian *tres alternativas* que responden a las necesidades detectadas:

ALTERNATIVA 0

Es la no actuación que provocará una situación de carencia de accesibilidad de Espartinas a la autovía A-49 y a la SE-40 desde su propio municipio, viéndose obligada a realizarlo a través de otros municipios.

Esta alternativa, no permite la adaptación del planeamiento vigente a las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Aglomeración Urbana de Sevilla, POT AUS, que dentro de las Áreas de Oportunidad identifica la "TSS. Centro Comercial (APROCOM)", en el municipio de Espartinas, con una superficie de hectárea y tipo de área Terciaria, recogiendo en la justificación de su implantación, que los terrenos del área se sitúan al norte de la A-49, y al sur del núcleo urbano de Espartinas, área bien situada respecto a las infraestructuras de transportes metropolitanas, pero con deficiencias actualmente en la accesibilidad, no provocadas por el nudo satélite ya ejecutado, sin continuidad y conexión actual con el núcleo urbano de Espartinas.

ALTERNATIVA 1:

La "Alternativa 1" es la ejecución del Plan Especial de infraestructura viaria para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado de urbano de Espartinas, dando así la continuidad y accesibilidad desde la autovía a-49 y la SE-40, no solo con Espartinas si no con poblaciones como Villanueva del Ariscal, Olivares y Albaida del Aljarafe.

Se actúa sobre una superficie de 20.055,00 m², partes de los cuales son de propiedad pública (10.988,60m²), terrenos que ocupan la finca "Las Provincias" hasta el camino que da servicios a las fincas La Estacada Larga, Las Provincias, Las Huertas, La Esperdilla y los Polios, entre otras. El resto hasta el nudo satélite, están pendiente de la formalización del acuerdo entre la propiedad y el ayuntamiento de la disponibilidad de esos terrenos.

La formalización de ese vial se ha realizado siguiendo las directrices indicadas por la Demarcación de Carreteras de Sevilla del Ministerio de Fomento, incluso de la rotonda para resolver los cruces de los caminos que dan servicio a las distintas fincas de la zona

y continuidad a través de la rotonda del camino de servicio que discurre junto a la autovía A-49 y la SE-40.

La " Alternativa 1" apuesta por las siguientes propuestas:

- Características socioeconómicas de la actividad.

La implantación de este viario que enlace el entramado urbano de Espartinas con el enlace satélite de la autovía A-49, contribuirá al desarrollo socioeconómico ya que facilita la conexión no solo con la A-49 si no con la SE-40, que la comunicara con toda el área metropolitana de Sevilla y con las salidas a las distintas vías de comunicación nacionales.

La instalación de esta infraestructura, queda plenamente justificada, por la inexistencia de otra instalación de este tipo en el municipio de Espartinas. Además, esta inversión se justifica por los consiguientes ahorros debidos a disminuir los recorridos y tiempo de los desplazamientos, mejorando las condiciones de seguridad, sostenibilidad y eficiencia. El plazo de duración de esta infraestructura promovida por el Ayuntamiento de Espartinas es ilimitado.

- Características de las instalaciones

La implantación que se prevé realizar quedara perfectamente definida en el proyecto que se tramitara en el Ayuntamiento de Espartinas, en el que, aparte de la configuración geométrica, se definen las instalaciones que soportan en incluyen de acuerdo con los puntos de acometidas recogidas en el Planeamiento vigente. La superficie total de la actuación es de 20.055,00 m².

Se persigue el acondicionamiento del área de acuerdo con las condiciones físico naturales, paisajísticas y funcionales, así como la restauración de las zonas deterioradas, minimizando los impactos provocados por la implantación del vial.

Los criterios tenidos en cuenta para la ejecución del vial, son:

- Mínima afección ambiental del equipamiento propuesto.
- Modelo de ordenación de acuerdo a las condiciones naturales del medio en donde se va a implantar
- Mínima ocupación de terreno para el desarrollo del vial, siempre en cumplimiento con las Normas Urbanísticas municipales
- Máxima integración de los caminos públicos en le geometría de la solución propuesta del vial de conexión.
- Aprovechamiento máximo de los recursos, con empleo de energías renovables, dispositivos y sistemas de ahorro
- Máxima integración en el medio físico del equipamiento
- Todas las instalaciones de use publico deberán dotarse de la adecuada recogida de residuos.
- Implantación de la mayor proporción posible de vegetación, con especial atención a las zonas que presenten mas riesgos de erosión.
- Implantación de dispositivos pasivos para la mejora de la fauna, especialmente la mas amenazada.

ALTERNATIVA 2:

Al igual que la anterior, la "Alternativa 2", esta destinada a resolver mediante la redacción del Plan Especial la posibilidad de ejecutar la infraestructura viaria para la conexión del

enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado de urbano de Espartinas con un trazado diferente, pero apostando por las mismas propuestas que se realizan en la Alternativa 1.

Este vial se enlaza con el entramado viario urbano en otro punto de la urbanización C-18, hasta la rotonda común tanto a la alternativa 1 como a la alternativa 2, que sugiere la Demarcación de Carreteras de Sevilla del Ministerio de Fomento, y que resuelve los cruces con los caminos que dan servicio a las distintas fincas y dan continuidad al camino de servicio que discurre junto a la A-49 y SE-40. Hasta esta rotonda, es decir el primer tramo, ocupa parte de la finca La Estacada Larga y parte de la finca Las Provincias (13.297,60 m²). La superficie total que ocuparía esta propuesta alcanzaría los 22.364,00 m².

Esta, apostaría por las mismas propuestas de la 1, en cuanto a las características socioeconómicas de la actividad y a las características de las instalaciones pero afectaría negativamente a algunos de los criterios para la ejecución del vial como, por ejemplo, mayor ocupación de superficie para su ejecución, tramites de expropiación o de acuerdo para la disponibilidad de los terrenos afectados por el vial, irrupción en una trama en una trama cuadrangular de olivar de un vial que lo atraviesa en diagonal y, por tanto, con mayor afección ambiental.

JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA.

En relación con los criterios y propuestas de cada una de las alternativas, se selecciona como más adecuada para el Plan Especial la Alternativa 1, en base a la conveniencia de un proceso de ordenación de uso público que responda mejor a la realidad territorial, social, económica, natural y cultural del ámbito, que atienda las demandas sociales que se están planteando en relación con el uso público, la educación ambiental y al turismo sostenible en el medio natural y rural, que apueste por la calidad de vida de los ciudadanos.

El Plan Especial atiende a dar cobertura a las necesidades locales y comarcales de accesibilidad, a estimular la creación y mantenimiento de las empresas e incrementa la seguridad de los usuarios.

La Alternativa 1, frente a la Alternativa 0 y a la Alternativa 2, no solo resuelve el problema de accesibilidad al núcleo urbano de Espartinas y que mejor se adecua a los criterios para la ejecución del vial definidos en apartados anteriores, sino que da cumplimiento a las determinaciones del Plan de Ordenación de Territorio de Aglomeración Urbana de Sevilla, para la implantación del Área de Oportunidad T-5 en terrenos del municipio de Espartinas.

La instalación de esta infraestructura queda plenamente justificada y avalada, por la inexistencia de otra instalación de este tipo en el municipio de Espartinas. Además, esta inversión se justifica por los consiguientes ahorros debidos a disminuir los recorridos y tiempo de los desplazamientos, mejorando las condiciones de sostenibilidad y eficiencia. El plazo de duración de esta infraestructura promovida por el Ayuntamiento de Espartinas es ilimitado.

La alternativa seleccionada (alternativa nº1) responde principalmente a:

- El equilibrio, conectividad y cohesión socioeconómica de la ciudad. El principal objetivo de la Ordenación, debe ser proponer un Modelo de ciudad que genere

equilibrio entre los usos y las actividades urbanas, que exista una buena conectividad de transporte sostenible que favorezca los desplazamientos y las comunicaciones, y todo ello bajo unos principios de sostenibilidad económico-social de la ciudad que garantice el futuro del municipio y la calidad de vida de sus ciudadanos.

- La movilidad. Búsqueda de un modelo de movilidad urbana sostenible. La movilidad debe orientarse hacia un modelo de sostenibilidad, integrando decisiones estratégicas en la localización de usos y actividades, con formas de transporte menos agresivos. El objetivo no es prohibir el uso del vehículo privado. Se trata de su racionalización, reduciendo lo máximo posible su presencia derivándolo a las líneas de comunicación donde sea estrictamente necesario. La propuesta de movilidad sostenible parte de la compatibilización e hibridación de usos, en las zonas urbanas existentes en pos de la recuperación del espacio público por parte del ciudadano. Se pretende, a través de la nueva ordenación, mejorar la conectividad en general, facilitando los accesos del Área Metropolitana y Sevilla. Por otra parte, se evita una dispersión innecesaria de la población en zonas mal comunicadas.

4. CAMBIO CLIMÁTICO

En el estudio ambiental estratégico quedan identificadas y valorados los impactos inducidos por las determinaciones de la alternativa seleccionada, sobre los factores relacionados con el cambio climático². La normativa específica que determina la necesidad de la realización de la huella de carbono hace referencia a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, hasta esta fecha su inscripción era voluntaria como se indica en Real Decreto 163/2014, de 14 de marzo, por el que se crea el registro de huella de carbono, compensación y proyectos de absorción de dióxido de carbono. En la disposición final duodécima de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética se hace referente a la necesidad de la *Huella de carbono y planes de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de las empresas, especificándose:*

“1. El Gobierno, previo acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, establecerá, en el plazo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, la tipología de empresas con actividad en el territorio nacional que deberán calcular y publicar su huella de carbono, así como los términos iniciales a partir de los cuales dicha obligación será exigible, su periodicidad y cualesquiera otros elementos necesarios para la configuración de la obligación.”

En base a lo dispuesto y al condicionante de que la obra fue ejecutada en el año 2017, no se considera necesaria una evacuación de la huella de carbono asociada al plan o programa, ni la reducción o compensación de emisiones que supuso la actuación.

² E.A.E: Apartado 4.- *Identificación y valoración de impactos*. Apartado 4.1. *Examen y valoración de las alternativas estudiadas. Justificación de la alternativa elegida.*



Subsanación Estudio Ambiental Estratégico plan especial proyecto de conexión a-49

Espartinas. Sevilla

Ayuntamiento de Espartinas

Enero 2023

En Espartinas, a 11 de enero de 2023.

Fernando Calvo Redruejo

Ing. Caminos Canales y Puertos.

Colegiado: 14.258