



Excmo. Ayuntamiento de
Espartinas

**DOCUMENTO RESUMEN AMBIENTAL PARA DECLARACIÓN
AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL
PLAN ESPECIAL PARA EL PROYECTO DE CONEXIÓN ENLACE
SATÉLITE A-49 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE ESPARTINAS
(SEVILLA)**



OCTUBRE 2022

INDICE:

1.	INTRODUCCION	4
2.	INTEGRACIÓN Y ADECUACIÓN DEL PROYECTO	4
2.1.	Alcance y justificación del Estudio Ambiental Estratégico.	4
2.2.	Justificación del cumplimiento del documento de alcance.....	5
2.3.	DESCRIPCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO	6
2.4.	Ámbito de actuación del planeamiento.	7
2.5.	Exposición de objetivos del planeamiento.	8
2.6.	Localización sobre el territorio de los usos globales e infraestructuras.	11
2.7.	Descripción pormenorizada de las infraestructuras asociadas a la gestión de agua, residuos y energía.	11
2.8.	Beneficios sociales de la ordenación.	12
3.	ESTUDIO Y ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO.	13
3.1.	Estudio y análisis ambiental del territorio.	13
3.2.	DETERMINACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LAS UNIDADES AMBIENTALES..	14
3.3.	ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES Y DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS.	15
3.4.	DESCRIPCIÓN DE LOS USOS ACTUALES DEL SUELO.	15
3.5.	INCIDENCIA SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.	17
3.6.	IDENTIFICACION DE AFECCIONES A DOMINIOS PÚBLICOS.....	17
3.7.	IDENTIFICACION Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.....	18
3.8.	EXAMEN Y VALORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS ESTUDIADAS. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA ELEGIDA	18
3.9.	METODOLOGÍA DE IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.....	21
3.9.1.	Identificación de impactos	21
Tabla 2:	Identificación de impactos.	21
3.9.1.1.	Efectos sobre la calidad del aire	22
3.9.1.2.	Efecto sobre la calidad acústica.....	22
3.9.1.3.	Efecto sobre las aguas	22
3.9.1.4.	Efecto sobre el suelo.....	23
3.9.1.5.	Efecto sobre el paisaje.....	23
3.9.1.6.	Efecto sobre la vegetación.....	23
3.9.1.7.	Efecto sobre la fauna	23
3.9.1.8.	Efecto sobre la socio economía	23
3.9.2.	Caracterización y valoración cualitativa de los impactos.	23
3.9.3.	Valoración del impacto ambiental global	24
3.10.	ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y CORRECCIÓN AMBIENTAL.....	26

3.11.	PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.	26
4.	INFORMES SECTORIALES Y CONSIDERACIONES DE LOS MISMOS.	27

1. INTRODUCCION

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, 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. Para ello se elabora el presente documento resumen en el que se refleja la integración en la propuesta final del y de su adecuación al documento de alcance, así como el resultado de las consultas realizadas y cómo éstas se han tomado en consideración.

2. INTEGRACIÓN Y ADECUACIÓN DEL PROYECTO

2.1. Alcance y justificación del Estudio Ambiental Estratégico.

La evaluación ambiental estratégica se plantea en términos de progreso incorporando la propia propuesta del documento urbanístico el modelo más respetuoso y dinamizador del medio ambiente, al margen de la necesaria evaluación del vigente modelo urbano-territorial que hasta hoy impera y las alternativas ambientalmente viables.















En este nuevo marco legislativo se redactó el documento de inicio formulado por el Ayuntamiento de Espartinas, que tuvo entrada en la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Sevilla el 25 de febrero de 2020, poniendo en marcha el procedimiento de evaluación ambiental conforme lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo. Tras la admisión a trámite del mencionado documento, se procedió a someterlo a las pertinentes consultas con las administraciones públicas afectadas y personas interesadas, a partir de las cuales se elaboró el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico correspondiente al Plan Especial para el proyecto de conexión anlace satélite A-49 en el termino municipal de Espartinas que delimita la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el presente Estudio Ambiental Estratégico.

En este marco de participación y proceso de reformulación de los criterios y directrices de la Innovación, el Documento de Aprobación Inicial y el propio Estudio Ambiental Estratégico (EAE, de aquí en adelante) asumen el Documento de Alcance emitido por la Delegación Territorial de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en Sevilla, para la relectura de condicionantes ambientales e interpretación en clave urbanística para la gestión adecuada del Plan y los recursos económicos disponibles. Es, por tanto, un ejercicio de evaluación sobre el documento de Aprobación Inicial con el necesario cumplimiento del procedimiento ambiental.

2.2. Justificación del cumplimiento del documento de alcance

En el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico emitido el 12 de mayo de 2021 por la Delegación Territorial de la Conserjería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Sevilla, se detallan los contenidos mínimos que se han incluido en el Estudio Ambiental Estratégico siguiendo lo expuesto en el Anexo II.B de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Los aspectos que el citado documento considera de especial relevancia y que son desarrollados en el presente E.A.E. y son los siguientes:








-  Estudio de alternativas. Justificación de la alternativa seleccionada.
-  Prevención ambiental.
-  Calidad del aire.
-  Contaminación acústica.
-  Contaminación lumínica.
-  Medio Natural.
-  Espacios Naturales Protegidos.
-  Cambio Climático.
-  Suelos Contaminados.
-  Medio Hídrico.
-  Dominio público pecuario.
-  Protección del patrimonio histórico.
-  Residuos-.
-  Adecuación paisajística.

El Estudio Ambiental Estratégico de la Innovación con Ordenación Pormenorizada, se acometa a partir de las siguientes líneas de actuación metodológica:

- 1) Una primera fase abordará la descripción detallada de la situación actual ambiental y territorial del ámbito, a partir del estudio del Medio Físico-Natural, de la delimitación de Unidades de Paisaje y de Unidades Ambientales Homogéneas y de la determinación de la Calidad Ambiental, la Fragilidad del Medio y los Riesgos y Limitaciones presentes en cada Unidad (Capacidad de Acogida), y de su evolución previsible en ausencia de planificación, identificando claramente cuáles son los procesos y cuál es su proyección ambiental. Se identificarán, así mismo, las Áreas Ambientalmente Relevantes y Especialmente Sensibles, y las Afecciones Territoriales actuantes en el ámbito de actuación, caracterizando con especial detenimiento aquellas zonas que puedan verse afectadas de manera significativa por el planeamiento.
- 2) Una siguiente fase consistirá en el análisis y valoración ambiental de las propuestas de la Innovación y de su incidencia previsible sobre los procesos ordenados y sobre su efecto en el ámbito local, de forma que se determine si las propuestas planteadas agravan o reducen los efectos ambientales negativos.
- 3) Paralelamente a esto, el análisis de las normativas y planificaciones con contenido ambiental que afectan al ámbito.

Ya en último lugar, un aspecto importante ha consistido en proponer un sistema de indicadores que se ajusten de la mejor manera posible al proceso que se pretende evaluar, y que permita realizar un seguimiento futuro de la evolución del planeamiento

Los efectos previsibles sobre el medio derivados de la Innovación del planeamiento han sido analizados también sectorialmente y medio a medio según el siguiente esquema:

-  La atmósfera.
-  El ciclo del agua.
-  El suelo
-  Los hábitats y la biodiversidad.
-  Los paisajes.
-  Los residuos y las emisiones.
-  Los riesgos.

2.3. DESCRIPCIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO

El Planeamiento General vigente en el municipio de Espartinas está integrado por el Texto Refundido de la Revisión de las Normas Subsidiarias Municipales aprobado definitivamente con fecha de 21-07-2000, por acuerdo de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo. Dicho planeamiento asimila su denominación a Plan General de Ordenación Urbanística (en adelante PGOU), en virtud de lo dispuesto por la Disposición Transitoria Cuarta. 3 de la LOUA.


Integran además el planeamiento general del municipio, las modificaciones o innovaciones del mismo aprobadas durante el periodo de vigencia del instrumento anterior.


Igualmente forman parte del planeamiento general, con el alcance determinado en la disposición Transitoria Primera de estas Normas Urbanísticas, el planeamiento de desarrollo definitivamente aprobado, identificado expresamente como [PA] tanto en los planos de Ordenación Estructural como en la Memoria Justificativa y Anexo de Normas de esta Adaptación Parcial.

Las determinaciones de los instrumentos de planeamiento anteriores quedarán innovados por la presente Adaptación Parcial a la LOUA, en los términos establecidos por las presentes Normas Urbanísticas.


La documentación del planeamiento general del municipio queda definida del siguiente modo respecto a la documentación exigible a un Plan General de Ordenación Urbanística:


— MEMORIA GENERAL: Integrada por la Memoria Justificativa de esta Adaptación Parcial y las Memorias de Información y Ordenación del Planeamiento General Vigente, sus modificaciones y sus documentos anexos. Contienen la información, los objetivos generales, justificación de criterios adoptados, y constituye el instrumento básico para la interpretación del Plan en su conjunto.


 PLANOS DE INFORMACIÓN: constituidos por los del planeamiento general vigente y sus modificaciones e innovaciones, así como aquellos planos de ordenación que constituyen la base de información de la presente Adaptación Parcial Clasificación de Suelo en la RNSSM [IN 0] y los suyos propios de información Modificaciones e Innovaciones a la RNSSM [IN 1a y 1b].

 PLANOS DE ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: Clasificación y categorías de Suelo Urbano y Urbanizable. Usos Globales. (OR-1a y OR-1b), Áreas Homogéneas. Usos, Densidades y Edificabilidades Globales en Suelo Urbano y Urbanizable [OR-2a y OR- 2b] Clasificación y categorías de Suelo No Urbanizable [OR-3a y OR-3b], Ámbitos de Protección [OR-4a y OR-4b], Sistemas Generales [OR-5a y OR-5b], Síntesis de Ordenación Estructural del Término Municipal [OR-6a y OR-6b], y Red estructural de Trafico Motorizado, No Motorizado, Peatonal y de Transporte Público [OR-7a y OR-7b], según las

determinaciones previstas en la legislación vigente (art. 10.1.A de la LOUA, modificado por el art. 23.1 de la Ley 13/2005 y los arts. 3 y 4 del Decreto 11/2008) y recogidos en esta Adaptación Parcial.

 **PLANOS DE ORDENACIÓN COMPLETA:** constituidos por la planimetría de ordenación de los instrumentos de planeamiento general y de desarrollo vigentes. Para su correcta interpretación de sus determinaciones se estará a lo dispuesto por el Artículo 5 de estas Normas Urbanísticas.

 **NORMATIVA URBANÍSTICA:** constituye el cuerpo normativo de la ordenación, y comprende, además de este Anexo a las Normas Urbanísticas, las correspondientes al planeamiento general vigente, sus modificaciones e innovaciones, así como las correspondientes también al planeamiento de desarrollo aprobado, siempre y cuando no sean expresamente derogadas o resulten inaplicables por las presentes Normas Urbanísticas, así como sus fichas de Planeamiento y Gestión con las innovaciones contenidas en el Anexo de estas Normas.

 Estudio de Impacto Ambiental y otros documentos complementarios del PGOU vigente.

2.4. **Ámbito de actuación del planeamiento.**

El ámbito de actuación se circunscribe al 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 POTAU.

El objetivo de este Plan Especial de infraestructura viaria es conectar el enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado del núcleo urbano de Espartinas. Núcleo urbano emplazado en el Aljarafe, al oeste de Sevilla. El objeto principal será ejecutar un vial de 350 metros de longitud de conexión con la población de Espartinas desde la glorieta norte del enlace satélite de la A-49/SE-40 ya existente. Esta conexión de Espartinas completará la funcionalidad prevista para dicho enlace y permitirá aliviar el tráfico en los enlaces nº6 (Gines/Bormujos) y nº11 (Umbrete/Bollullos de la Mitación) de la A-49.

La construcción del vial discurrirá por terrenos, de titularidad municipal, enclavado en las fincas “Las Provincias”, limitada por el norte con terrenos de la urbanización ya ejecutada C-18, por el este con terrenos de la finca “Las Huertas”, por oeste con terrenos de la finca “La Estacada Larga” y por el sur con camino de servicio, y de “Los Pollos”, limitada por el norte con el camino de servicio que la separa de la finca “Las Provincias”, por el oeste con terrenos de la finca “Las Esterdidillas y La Marquesa” y por el sur con terrenos de la autovía A-49.

La **superficie total** que ocupa la implantación del vial de conexión del entramado urbano de Espartinas con el enlace satélite de la A-49, es de una superficie aproximada de **20.055,00 m²**.

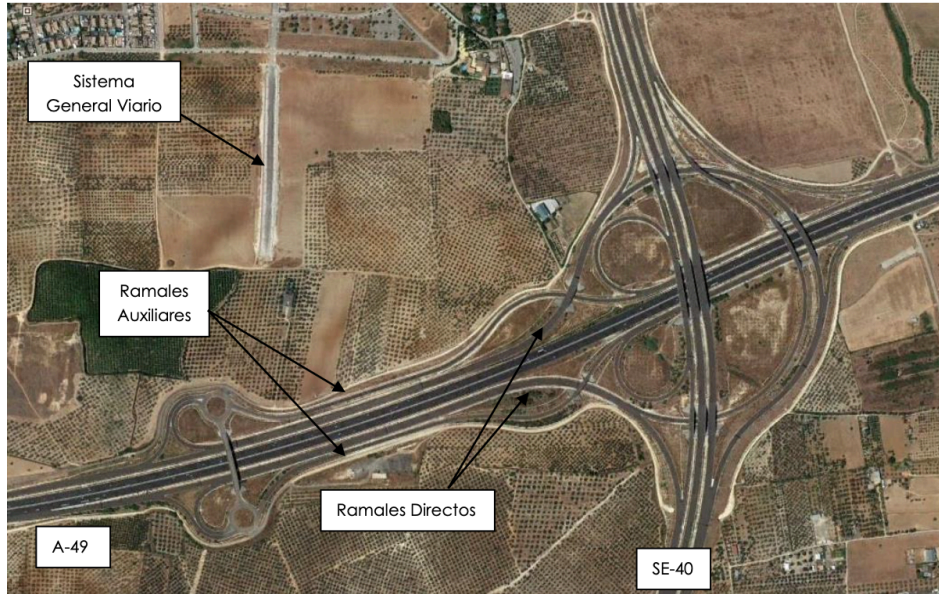


Imagen 1: Descripción zona de actuación. Infraestructuras existentes

2.5. Exposición de objetivos del planeamiento.

Los terrenos se encuentran clasificados por el “PGOU, Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias (NNS) de Espartinas a la Ley de Ordenación urbanística de Andalucía (LOUA), como **suelo no urbanizable de carácter natural-rural**, tal como se especifican en los planos OE, OR-3b: Clasificación y categorías del suelo no urbanizable y OR-6b: Síntesis.

Estos terrenos no están afectados por ámbitos de protección con legislación específica de dominios de vías pecuarias, patrimonio protegido, riesgos naturales de cauces y riberas, comunicaciones viarias o ferroviarias, como se puede comprobar por lo señalado en el plano OR-4b: Ámbitos de Protección.

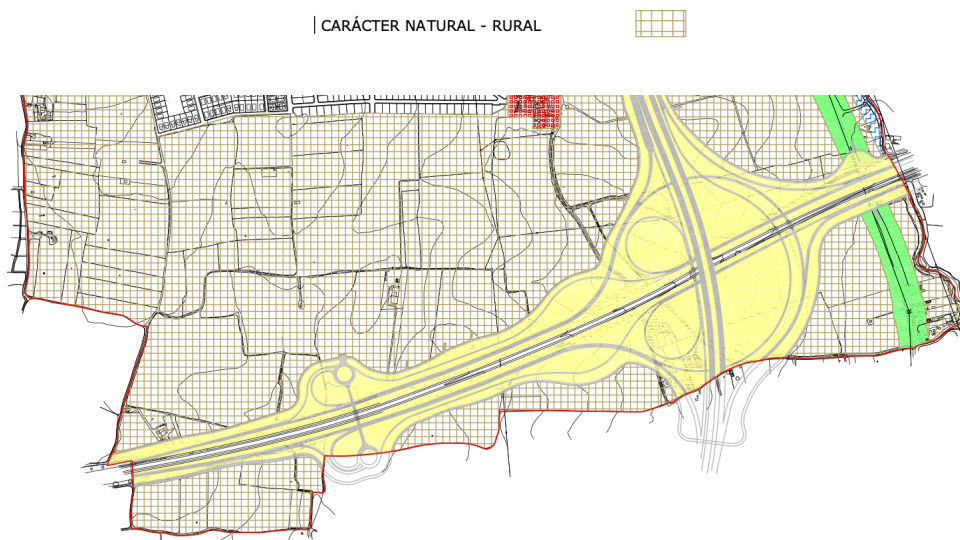
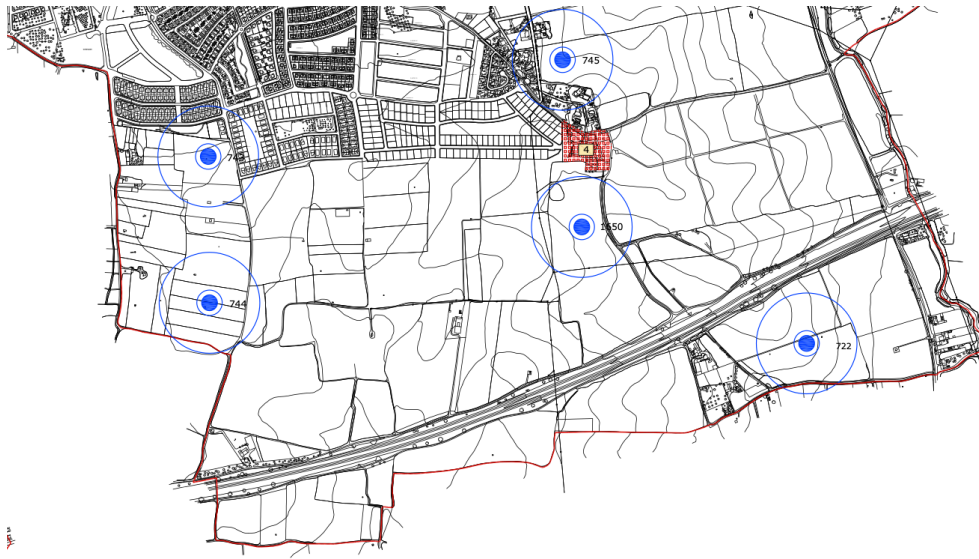


Imagen 2: Plano de ordenación OR-03



PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO	
1	IGLESIA DE NTRA. SRA. DE LA ASUNCIÓN
2	TORREMOCHA * CONVENTO Y HACIENDA DE EL LORETO
3 (B)	HACIENDA DE TABLANTE
4 (B)	HACIENDA DE MEJINA
5	HACIENDA DE LA FORTUNA (DEL TRIUNFO)
6	HACIENDA DE NTRA. SRA. DE LA MERCEDES
7 (B)	HACIENDA DE NTRA. SRA. DE LOS REMEDIOS
8	HACIENDA DE MARCHALOMAR
9	TORRE CONTRAPISO
10	ANTIGUA BODEGA (REAL)
11	ANTIGUA BODEGA (ROCIGERA)
12	JARDÍN "VILLA BAUDADE"
13 (B)	PLAZA DE LA CRUZ Nº 20

YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO	
722	EL PALANCAR
726	CAZALLA ALMANZOR
727	VILLALBILLA
741	ESPARTINAS
742	CHAMORRO
743	LAS SESENTA
744	FINCA DEL VILLAR
745	HACIENDA DE MEJINA
746	CORTIJO DE LORETO
747	HACIENDA DE TABLANTE
748	FINCA DE CARRASCO
755	PATERNILLA DE LOS JUJOS
1648	VILLAMAYOR
1650	MEJINA
1652	MESNADA

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

1650 LOCALIZACIÓN

1 NÚMERO

YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO

LOCALIZACIÓN

1 NÚMERO YACIMIENTO

ENTORNO DE PROTECCIÓN

(A) BIEN DE INTERÉS CULTURAL BIC (BIC)
 (B) INVENTARIO DE ARQUITECTURA POPULAR
 (C) C.G.P.H.A. (CARÁCTER GENÉRICO)

Imagen 3: Plano de ordenación OR-04

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 comunicará con toda el área metropolitana de Sevilla y con las salidas a las distintas vías de comunicación nacionales.

Los objetivos y criterios de ordenación así expuestos podrán sintetizarse de forma genérica en:

- El objetivo principal de esta Innovación es establecer una **vía de conexión desde el núcleo urbano de Espartinas con la autovía A-49**, que suponga la descongestión de la actual carretera A-8076.
- **Regulación** de las condiciones de desarrollo en la innovación.
- **Evaluación de la idoneidad medioambiental de las determinaciones de la innovación**, mediante la formulación de un Estudio Ambiental cuyas conclusiones serán concluyentes en los criterios de ordenación y, con arreglo a la legislación aplicable.

Esta necesidad de conectar el entramado urbano con el enlace satélite de la A-49, ya en servicio, que no solo lo comunica con la A-49, sino también con SE-40, se puede considerar sin lugar a dudas, **por su utilidad pública**, de Interés Público. Además, su interés deriva por el propio servicio que presta, que se considera imprescindible para este núcleo urbano de no tener una

infraestructura que lo comunique directamente con estas autovías y no lo tenga que realizar a través de otros municipios.

Los terrenos sobre los que se pretenden implantar el futuro vial de conexión, tal y como se definen en “PGOU, Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias (NNSS) de Espartinas a la Ley de Ordenación urbanística de Andalucía (LOUA)” aprobada definitivamente con fecha 30 julio de 2009, con el trazado de la autovía SE-40, recogida dentro de los planos de Ordenación Estructural, en adelante planos OE, plano OR-5b: Sistemas Generales y OR-7b: Red estructural de tráfico motorizado, están clasificados como suelo no urbanizable de carácter natural- rural, tal como se especifican en los planos OE, OR-3b: Clasificación y categorías del suelo no urbanizable y OR-6b: Síntesis. Este último, como síntesis, también recoge el trazado de la SE-40 como sistema general de tráfico.

Estos terrenos no están afectados por ámbitos de protección con legislación específica de dominios de vías pecuarias, patrimonio protegido, riesgos naturales de cauces y riberas, comunicaciones viarias o ferroviarias, como se puede comprobar por lo señalado en el plano OR-4b: Ámbitos de Protección.

La legislación de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía, (LOUA), en el Capítulo V, “Actuaciones de Interés Público en terrenos con el régimen del suelo no urbanizable” Art. 42, en su apartado 1 define: *Son Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable las actividades de intervención singular, de promoción pública o privada, con incidencia en la ordenación urbanística, en las que concurran los requisitos de utilidad pública o interés social, así como la procedencia o necesidad de implantación en suelos que tengan este régimen jurídico. Dicha actuación habrá de ser compatible con el régimen de la correspondiente categoría de este suelo y no inducir a la formación de nuevos asentamientos.*

Dichas actividades pueden tener por objeto la realización de edificaciones, construcciones, obras e instalaciones, para la implantación en este suelo de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como para usos industriales, terciarios turísticos no residenciales u otros análogos.

Según el mismo artículo, en su apartado 3, *Las Actuaciones de Interés Público requieren la aprobación de un Plan Especial o Proyecto de Actuación pertinente y el otorgamiento, en su caso, de la preceptiva licencia urbanística, sin perjuicio de las restantes autorizaciones administrativas que fueran legalmente preceptivas.*

De conformidad con lo previsto en la vigente legislación urbanística, es posible la ejecución de un sistema general viario en el suelo no urbanizable. Así se dispone en la LOUA, en el Capítulo II: *El régimen de las distintas clases de suelo*, en su *Sección Segunda, régimen de suelo no urbanizable, Artículo 52, régimen del suelo no urbanizable*, en su apartado 1. *En los terrenos clasificados como suelo no urbanizable que no estén adscritos a categoría alguna de especial protección, pueden realizarse cualesquiera de los actos que recoge el apartado. En este caso particular el caso “B) ... construcciones, obras o instalaciones que, estando expresamente permitidas por el Plan General de Ordenación Urbanística o Plan Especial de desarrollo sean consecuencias de, según el sub- apartado e) La ejecución y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios, dotaciones y equipamiento públicos”.* El apartado C) del mismo

artículo, se refiere también como actos permitidos en el suelo no urbanizable “*las Actuaciones de Interés Público en terrenos que tienen el régimen de suelo no urbanizable en esta Ley, previa aprobación del correspondiente Plan Especial o Proyecto de Actuación*”.

La gestión, tratándose de suelo no urbanizable, no plantea problema su ejecución a través de la expropiación de los terrenos y aprobación de un proyecto de obras. El artículo 96.1.d) de la LOUA determina que la “ejecución de los sistemas generales se llevarán a cabo, bien directamente, bien mediante la aprobación de Planes especiales o, cuando así este previsto en el instrumento de planeamiento, en el seno de la correspondiente unidad de ejecución”.

2.6. Localización sobre el territorio de los usos globales e infraestructuras.

Se justifica esta implantación por vincularla a la situación del enlace satélite desde la A-49, ya ejecutado y en servicio, con relación a la trama viaria propuesta en la parcelación ya ejecutada C-18, colindante, por su lado sur, con la franja de terrenos de cultivos que discurren entre ese límite y el límite norte de la autovía A-49. Esta franja de suelo está clasificada como **suelo no urbanizable de carácter natural-rural**, no perteneciente a ningún ámbito de protección, con lo que parece **idóneo para esta implantación**.

La incidencia urbanístico-territorial viene avalada por la necesidad de dotar un acceso desde las autovías A-49 y SE-40 al núcleo urbano de Espartinas y así conectar al sistema general del área metropolitana de Sevilla.

En todo caso, se deberá asegurar la preservación de la naturaleza de esta clase de suelo y la no inducción a la formación de nuevos asentamientos, adoptando las medidas que sean precisas para corregir su incidencia urbanística, territorial y ambiental, y garantizar el mantenimiento de la calidad y funcionalidad de las infraestructuras y los servicios públicos correspondientes.

2.7. Descripción pormenorizada de las infraestructuras asociadas a la gestión de agua, residuos y energía.

La actuación urbanística objeto de la innovación deberá resolver la conexión de su red básica a las diferentes redes infraestructurales generales. No es objeto del contenido documental de un Plan Parcial determinar la configuración precisa de las condiciones de diseño y cálculo de las redes infraestructurales que es necesario ejecutar para el racional funcionamiento.

Deberá ser el Proyecto constructivo del vial, la figura de planeamiento que determine los aspectos infraestructurales de la actuación.

De forma general, **las infraestructuras** de saneamiento, abastecimiento, red eléctrica y telecomunicaciones en el ámbito de la innovación **no van a verse afectadas**.

 **GESTIÓN DEL AGUA:**

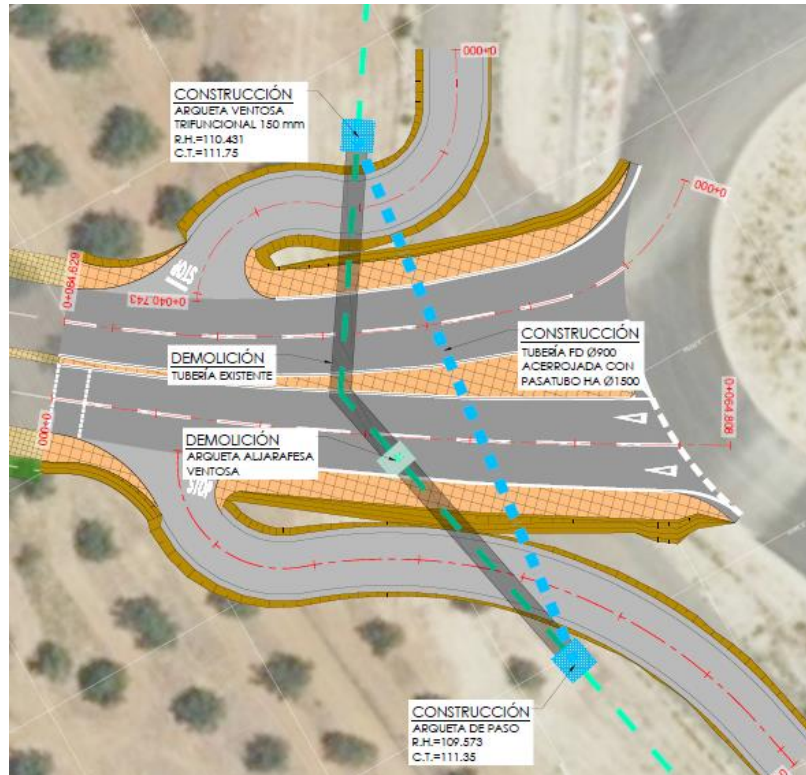


Imagen 4: Infraestructuras de gestión de aguas.

El Sistema General Viario tendrá una red separativa de recogida de aguas en la calzada. Por tanto, las cunetas definidas en el proyecto constructivo del tramo de vía son más que suficientes para garantizar el drenaje de la conexión.

La influencia de este proyecto en la red de drenaje del entorno es nula, pues no altera en nada las cuencas existentes ni la canalización de las mismas.

2.8. Beneficios sociales de la ordenación.

En la actualidad, la única vía de acceso directo a Espartinas desde Sevilla es la carretera A-8076, cuyo diseño y capacidad, se planearon para una densidad de tráfico rodado, que actualmente, por el gran crecimiento experimentado en los últimos 20 años, ha quedado absolutamente sobrepasada. Actualmente soporta un tráfico que no puede atender de manera adecuada, que genera daños continuos en la infraestructura, y colapsos de tráfico en las horas punta del día, que hacen que para un trayecto de apenas 2 Kilómetros se sufran periodos de paso de hasta 45/50 minutos, debido a retenciones. Esta situación, además, genera un perjuicio en el comercio y los servicios de los operadores que actúan en nuestro municipio, que ven como esta saturación repercute también en el desarrollo de sus actividades por temas logísticos, lo que finalmente fomenta la deslocalización de las empresas instaladas en Espartinas por el deterioro continuo que produce esta situación.

En 2018, se ejecuto el tramo de La Autovía de Circunvalación del Área Metropolitana de Sevilla SE-40 entre Almensilla y Espartinas – abierto al tráfico en el mes de julio de 2018 – materializa un enlace con la Autovía A-49 Sevilla – Huelva cuyo punto central está en el entorno del p.k. 7+500 de la A-49 y que permite todos los movimientos de conexión entre ambas vías.

Sus ramales directos de conexión de SE-40 norte – A-49 sentido Huelva, y A-49 sentido Sevilla – SE-40 sur disponen de plataforma propia con dos carriles por sentido cada uno de ellos, que se

incorporan al tronco de la A-49 en el p.k. 9+100 aproximadamente. Además, desde el enlace entre la SE-40 y la A-49 se prolonga en cada sentido de circulación un ramal auxiliar de un carril, que conectan con un enlace - llamado “bucle” – de tipo “pesas” a la altura del p.k. 8+600 para dar acceso a Espartinas, Bollullos de la Mitación, Almensilla y Palomares, que en la actualidad tiene cerrado el acceso a Espartinas por no estar ejecutada la salida de la glorieta y el Sistema General de la Red Viaria del municipio de Espartinas.

La infraestructura que desarrolla el plan especial, conectaría el viario urbano de Espartinas con este acceso.

La conexión del viario urbano de Espartinas gracias a la infraestructura que se plantea ejecutar, conseguiría aliviar los problemas comunicación viaria de Espartinas con Sevilla y el resto de los municipios cercanos del Aljarafe y Algarbe, al ser la vía directa de acceso a las vías de alta capacidad A-49 y SE-40.

Esta conexión generará un beneficio directo en los usuarios de la vía, al reducir los tiempos de paso de una manera significativa, y agilizaría la implantación de nuevos negocios y empresas (y la no deslocalización de los existentes), al mejorar la plataforma logística del municipio. Ambas circunstancias tendrán un impacto directo muy beneficioso en la sociedad de Espartinas, y sus pueblos colindantes, al mejorar la calidad de vida de sus ciudadanos, y mejorar la eficiencia de su tejido comercial y empresarial.

Esta mejora además generara un impulso positivo para la futura implantación de nuevo tejido productivo en Espartinas, que facilitara la fijación de población a nuestro territorio.

3. ESTUDIO Y ANÁLISIS AMBIENTAL DEL TERRITORIO.

En el presente capítulo se analiza el estado del medio en la situación inicial, fase pre operacional o estado cero, con el objeto de aportar una visión general de las condiciones físicas, ecológicas, socioeconómicas, urbanísticas, dotacionales, etc., de la zona a ordenar. Esta documentación servirá como base para detectar, describir y evaluar los posibles procesos de deterioro preexistentes y los impactos producidos por las determinaciones propuestas por el planeamiento. Estas características se han analizado tomando de referencia la infraestructura de enlace satélite cuyo proyecto posee un amplio estudio de características ambientales extrapolables a la alternativa de conexión propuesta en el Plan Especial.

3.1. Estudio y análisis ambiental del territorio.

La determinación de las Unidades Ambientales es un sistema de clasificar el territorio siguiendo determinados criterios, de modo que las parcelas distinguidas reúnan ciertas propiedades comunes. Se trata de definir y delimitar unas unidades homogéneas cuyos rasgos determinantes sean los de sus cualidades naturales o ambientales. Se busca una división espacial de la totalidad del territorio en unidades ambientales buscando la homogeneidad de los elementos definitorios mediante la combinación de indicadores ambientales como la homogeneidad fisiográfica (topografía y pendientes), la vegetación, los usos del suelo o el paisaje. En la definición de las unidades ambientales homogéneas se busca también que reaccionen con comportamientos similares en lo relativo a aptitudes y limitaciones de uso.

Utilizando esta metodología, reconocemos una sola unidad ambiental homogénea en la zona a ordenar, que no es otra que la Plataforma Condado del Aljarafe.

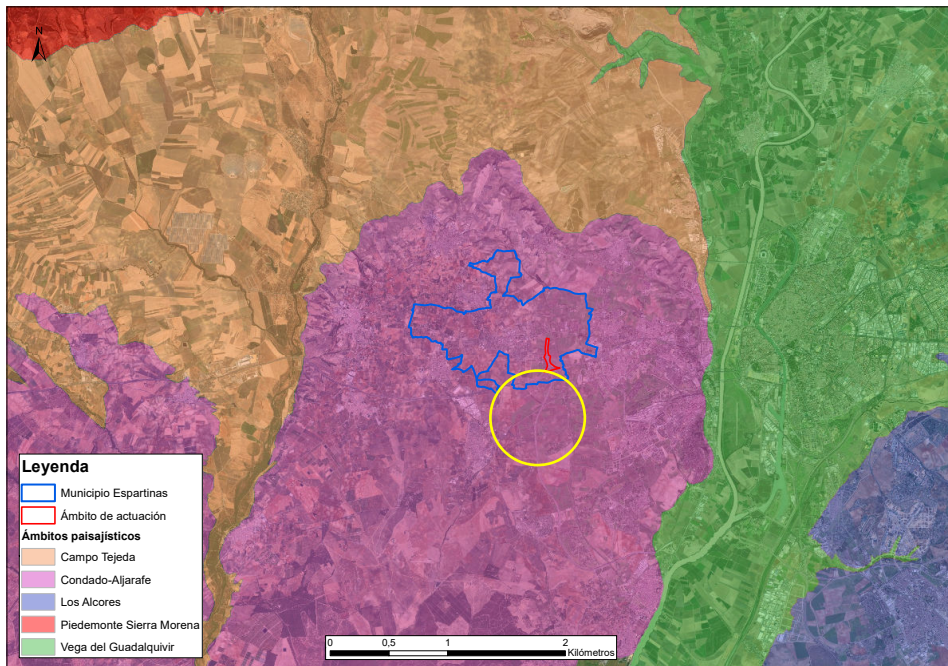





Imagen 5: Unidades Homogéneas del área de estudio

3.2.DETERMINACIÓN DE LA CAPACIDAD DE ACOGIDA DE LAS UNIDADES AMBIENTALES

El objeto del presente apartado es analizar la capacidad de acogida de las unidades ambientales del territorio frente a posibles actuaciones/actividades urbanas, urbanizables e infraestructuras.


Antes de comenzar dicho análisis, es necesario definir los siguientes conceptos:

-  **Aptitud:** Es la disponibilidad o facilidad de un determinado territorio para el desarrollo de una determinada actividad.
-  **Impacto:** Es el efecto de las posibles actividades sobre el territorio (el medio natural).
Depende de la resiliencia de los ecosistemas
-  **Acogida:** La relación entre la aptitud y el impacto de cada actividad sobre cada unidad ambiental da como resultado la capacidad de acogida (de esa unidad para esa actividad).

De esta forma, en una relación cualitativa Impacto/Aptitud, se obtiene la capacidad de acogida de la unidad ambiental.

Los impactos y la aptitud se medirán en intervalos cualitativos de muy bajo, bajo, medio, alto y alto. De esta forma queda la siguiente matriz de capacidad de acogida:

		Aptitud frente al impacto				
		Valor	Muy Baja	Baja	Media	Alta
Impactos	Erosión	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Sismicidad	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Geotécnico	Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Inundación	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Afección a recursos hídricos	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Pérdida de valores paisajísticos	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Pérdida de valores agrobiológicos	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta
	Pérdida de valores ecológicos	Muy Bajo	Muy Baja	Baja	Media	Alta



 Capacidad de acogida

Imagen 6: Matriz de impacto y aptitudes.

El resultado de la matriz nos deja ver como la parcela de actuación tiene una gran capacidad de acogida frente a actuaciones que generen riesgos debido a su aptitud alta ya que está lejos de cualquier factor que produzca inundaciones, sismos y los materiales litológicos presentan un comportamiento mecánico estable. El motivo por el que la capacidad de acogida frente a la erosión es muy baja es debido a que la falta de vegetación arbórea—actualmente la parcela solo presenta vegetación herbácea—, impide una fijación del suelo edáfico.

Respecto a los valores paisajísticos, agrobiológicos, y ecológicos, hay que entender que es una parcela cuyo entorno ya está urbanizado y su urbanización ya ha sido comenzada, por lo que los impactos que se puedan producir en este sentido son muy bajos pues ya se han perdido esos valores primigenios. Dicho esto, se puede afirmar que poseen una gran capacidad de acogida frente a estos procesos debido a su gran aptitud al no poseer valores excepcionales a conservar.

En resumen, la unidad ambiental Plataforma de Aljarafe posee una capacidad de acogida alta.

3.3. ANÁLISIS DE LAS NECESIDADES Y DISPONIBILIDAD DE RECURSOS HÍDRICOS.

Debido al carácter de la obra a realizar las necesidades hídricas son nulas, puesto que se trata de una red viaria cuyo consumo hídrico solamente se produce en la fase de construcción.

Teniendo en cuenta las tendencias demográficas de Espartinas se puede asegurar que no se darán grandes crecimientos que provoquen una escasez de recursos hídricos asociados a la infraestructura, salvo en casos de sequía extrema.

Es por ello que se considera la correcta disponibilidad de los recursos hídricos en la zona.






3.4. DESCRIPCIÓN DE LOS USOS ACTUALES DEL SUELO.

El municipio de Espartinas representa la distribución de usos según SIOSE:

Tabla 1: Ocupación del suelo del municipio de Espartinas SIOSE.

Ocupación de suelo en el municipio de Espartinas	Superficie (ha)
AGRÍCOLA RESIDENCIAL	64,16
AGRÍCOLA/GANADERO (Instalaciones)	8,01
BALSA DE RIEGO O GANADERA	0,02
CASCO	15,69
CÍTRICOS	65,09
COMPLEJO COMERCIAL Y/O DE OCIO	0,71
COMPLEJO EDUCACIONAL	5,19
COMPLEJO RELIGIOSO	4,57
CULTIVO HERBÁCEO DISTINTO DE ARROZ	199,75
DESGUACES Y CHATARRERÍA	0,97
DISCONTINUO	102,34
ENSANCHE	348,78
FORMACIÓN ARBOLADA MUY DENSA: EUALIPTOS	0,98
INDUSTRIA AISLADA	12,03
INSTALACIONES DE FÚTBOL	3,26
INSTALACIONES DE PÁDEL	0,34
MATORRAL DISPERSO CON PASTIZAL	0,73
MATORRAL DISPERSO CON PASTO Y ROCA O SUELO	0,00
OLIVAR EN REGADÍO	9,37
OLIVAR EN SECANO	1043,49
OTRAS INSTALACIONES DEPORTIVAS	0,53
OTROS CULTIVOS LEÑOSOS EN REGADÍO	18,57
OTROS CULTIVOS LEÑOSOS EN SECANO	18,37
PARQUES, PLAZAS, JARDINES, PASEOS MARÍTIMOS	5,33
PASTIZAL ARBOLADO: OTRAS FRONDOSAS	4,17
PASTIZAL CON CLAROS (ROCA, SUELO)	8,90
PASTIZAL CONTINUO	34,83
PLANTACIÓN RECIENTE DE ACEBUCHES	12,03
POLIDEPORTIVOS	1,46
POLÍGONO INDUSTRIAL ORDENADO	0,01
POLÍGONO INDUSTRIAL SIN ORDENAR	12,27
RED FERROVIARIA	4,17
RED VIARIA	75,44
RÍOS Y CAUCES DE AGUA	19,95
SAUCEDA	1,53
SUELO DESESTRUCTURADO	104,07
SUELO NATURAL	0,17
VÍA DE COMUNICACIÓN NO ASFALTADA	14,82
VIAL, APARCAMIENTO O ZONA PEATONAL SIN VEGETACIÓN	21,95
VIÑEDO EN SECANO	24,87
ZONA DE EXTRACCIÓN O VERTIDO	1,94

Las parcelas atravesadas por la infraestructura, afectadas y a expropiar tienen naturaleza rústica/urbana, siendo los usos actuales los siguientes:

-  Olivos secano.
-  Labor de regadío.
-  Pastizal.
-  Vía de comunicación de dominio público.
-  Suelo sin edificar.

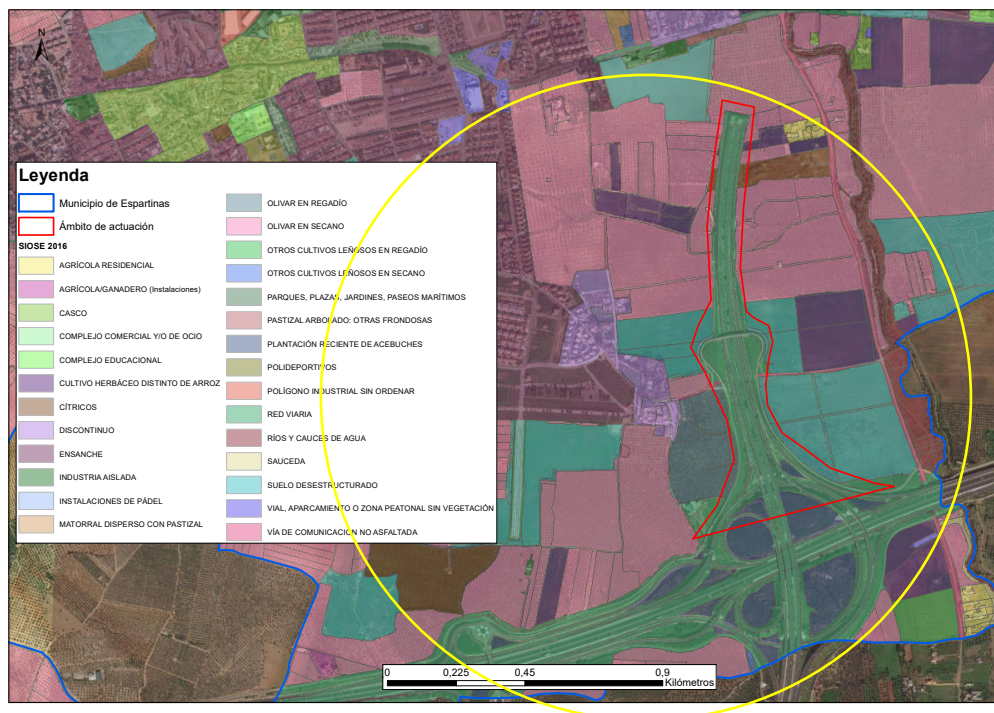


Imagen 7: Usos del suelo ámbito de actuación.

3.5. INCIDENCIA SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

La Innovación con carácter de Ordenación Pormenorizada, del planeamiento general urbanístico de Espartinas, para favorecer la adecuada coordinación territorial y urbanística incorporará los objetivos, directrices y proyectos, que afecten a su ámbito de actuación, formulados en el marco planificador supramunicipal sectorial y territorial concurrente en vigor, que se tendrán en cuenta durante su Evaluación Ambiental Estratégica y en la redacción del documento urbanístico. Debido al gran aumento de la intensidad del uso residencial propuesto por esta innovación, lo que provoca un impacto considerable, los cambios producidos sobre el medio ambiente deberán no contrariar o cumplir aquellos planes y legislación que tengan competencias sobre los mismos. En este caso será muy importante lo que se exponga en los planes y legislación en materia de aguas, residuos, paisaje, cambio climático, infraestructura, etc. El Estudio Ambiental Estratégico determinará la coherencia entre los objetivos del instrumento de planeamiento y los objetivos de los distintos planes interrelacionados, poniendo de manifiesto posibles conflictos.

En una primera aproximación se identificaron los planes y programas sectoriales incluyendo aquellos planes y directrices más directamente relacionados con la planificación urbanística y con los objetivos y contenidos de la misma.

3.6. IDENTIFICACION DE AFECCIONES A DOMINIOS PÚBLICOS

El plan especial de infraestructura viaria para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado urbano de Espartinas, en el T.M. de Espartinas (Sevilla), tiene como objeto establecer, desarrollar y definir las actuaciones necesarias para ejecutar la infraestructura, en terrenos que tienen régimen de suelo no urbanizable, para conectar el entramado urbano de

Espartinas con el enlace satélite A-49, ocupando una superficie aproximada de 20,055 m². Esta superficie de infraestructura no tiene afecciones sobre carreteras, ni afecciones metropolitanas, siendo inexistentes las afecciones a los dominios públicos.

3.7. IDENTIFICACION Y VALORACIÓN DE IMPACTOS

En el presente apartado, se recoge el estudio de tres alternativas diferentes de posibles desarrollos de la innovación en infraestructuras.

El uso de modelos predictivos para la generación de alternativas de escenarios futuros de cambios de uso del suelo en el contexto de la planificación urbana o en la evaluación de impacto ambiental, representa una importante oportunidad para anticipar, prevenir y mitigar dinámicas y propuestas insostenibles de las actuales formas de crecimiento.

La Alternativa 0 correspondiente a la continuidad del planeamiento vigente, y las Alternativas 1 y 2, que constituyen opciones planteadas durante el trabajo de redacción de la Innovación, donde uno de ellas al final termina siendo la propuesta de ordenación seleccionada. Del estudio se deriva la comprobación del mejor ajuste de la Alternativa 1 a la Capacidad de Acogida del Territorio municipal, determinada a partir de la consideración de los riesgos y limitaciones.

En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna de la Innovación del Plan desde el punto de vista ambiental, determinando si las alternativas planteadas implicarían una mejoría o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producirían desajustes o efectos negativos sobre las porciones del municipio con mayores valores ambientales y verificando si la Innovación se adapta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servirle de referencia.

3.8. EXAMEN Y VALORACIÓN DE LAS 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 el mantenimiento de la situación actual que provocará na 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 de! 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 Esperdidilla 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 uso público deberán dotarse de la adecuada recogida de residuos.
-  Implantación de la mayor proporción posible de vegetación, con especial atención a las zonas que presenten más riesgos de erosión.
-  Implantación de dispositivos pasivos para la mejora de la fauna, especialmente la más 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, trámites 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 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.

3.9.METODOLOGÍA DE IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE IMPACTOS.

3.9.1. Identificación de impactos




Para la identificación de los impactos ambientales que la ALTERATIVA puede producir sobre el medio ambiente en su conjunto, o sobre alguno de los elementos del mismo, se ha utilizado una matriz cruzada de acciones del proyecto-elementos del medio.

Tabla 2: Identificación de impactos.



ACCIONES IMPACTANTES	FACTORES AMBIENTALES											
	Atmósfera		Aguas		Suelos		Paisaje	Vegetación	Fauna	Socioeconomía		
	Composición	Ruido	Superficiales	Subterráneas	Eliminación	Características	Calidad visual	Especies y comunidades	Especies y comunidades	Economía	Equipamiento	Usos del suelo
1. FASE DE CONSTRUCCIÓN												
EMPLEO MAQUINARIA Y TRANSPORTE	-	-	-	-		-	-			+		
DEMOLICIONES, EXCAVACIONES Y MOVIMIENTOS TIERRA	-		-		-		-	-	-			-
EJECUCION DE OBRAS E INSTALACIONES		-					-		-	+	+	
2. FASE DE PUESTA EN SERVICIO Y FUNCIONAMIENTO												
PUESTA EN SERVICIO	-						-		-	+	+	
MANTENIMIENTO INSTALACIONES									-	+		

En las filas de la matriz de identificación de impactos se han incluido, agrupadas en dos grandes grupos correspondientes a las denominadas fases de construcción y fase de puesta en servicio y funcionamiento, cinco actuaciones individuales del proyecto, cada una de las cuales comprende a su vez distintas acciones individuales del proyecto con repercusiones ambientales similares. De esta forma, se han diferenciado las siguientes acciones del proyecto:






Fase de construcción

-  Empleo de maquinaria y transporte de materiales. Se incluyen aquí el empleo, y permanencia en el área afectada por el proyecto, de la maquinaria necesaria para la ejecución de excavaciones y movimientos de tierra, grúas que intervendrán en el montaje de las instalaciones y demás subsistemas, así como los vehículos para el transporte de materiales o personas.
-  Demoliciones, excavaciones y movimientos de tierra. Abarca todas aquellas actuaciones contempladas en el proyecto de urbanización que suponen modificaciones del terreno:
 - Demolición de los elementos constructivos que se encuentran en ruinas en el interior del sector, además de la retirada de elementos existentes correspondientes con usos anteriores de la parcela objeto de proyecto.
 - Excavaciones para nivelar el terreno.
 - Excavaciones necesarias para la construcción de zanjas para la colocación de los diferentes elementos de las instalaciones diseñadas para el proyecto.
-  Ejecución de obras. Comprende las obras para la construcción del proyecto de urbanización:
 - Obras de trazado del viario.
 - Obras de construcción de los diferentes sistemas de instalaciones: cruces red de abastecimiento, red de saneamiento, red de aguas residuales, red de aguas pluviales, red de telecomunicaciones, red de gas, red de distribución de energía y alumbrado público, y red de riego.
 - Obras de jardinería y mobiliario urbano.
 - Obras de instalación de la señalización correspondiente.

Fase de puesta en servicio y funcionamiento

-  Funcionamiento de la urbanización. Una vez finalizadas las obras se procederá a la puesta en servicio y funcionamiento del construido, así como se prestarán los servicios que se requieran en cuanto a las diferentes instalaciones presentes en el proyecto.
-  Mantenimiento de instalaciones. Comprende los trabajos de reparación o sustitución de los elementos pertenecientes al proyecto de conexión viaria (señalización, firme, etc.).

Para la identificación de los impactos resultantes de la interacción entre los factores ambientales y las acciones del proyecto se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

-  Representatividad del entorno implicado.
-  Relevantes o portadores de información significativa.
-  Excluyentes unos de otros.
-  Fácil identificación.
-  Fácil cuantificación.

A continuación, se describirán los principales efectos que se prevén sobre cada uno de los factores ambientales implicados.

3.9.1.1. Efectos sobre la calidad del aire

El impacto se considera NEGATIVO y NO-SIGNIFICATIVO.

3.9.1.2. Efecto sobre la calidad acústica

El impacto identificado es NEGATIVO y NO SIGNIFICATIVO.

3.9.1.3. Efecto sobre las aguas

El impacto considera por tanto NEGATIVO y NO SIGNIFICATIVO.

3.9.1.4. Efecto sobre el suelo

El impacto se considera NEGATIVO y NO SIGNIFICATIVO.

3.9.1.5. Efecto sobre el paisaje.

El impacto identificado es NEGATIVO y NO SIGNIFICATIVO.

3.9.1.6. Efecto sobre la vegetación

El impacto se considera NEGATIVO y SIGNIFICATIVO (siendo POSITIVO para la restauración ambiental a desarrollar tras la fase de construcción).

3.9.1.7. Efecto sobre la fauna

El impacto global se considera NEGATIVO y NO SIGNIFICATIVO (siendo POSITIVO para la restauración ambiental a desarrollar tras la fase de construcción).

3.9.1.8. Efecto sobre la socio economía

 , será positivo el impacto que va a generar la actividad sobre la economía de la zona.

El impacto se considera POSITIVO y SIGNIFICATIVO.

3.9.2. Caracterización y valoración cualitativa de los impactos.

La caracterización de impactos, identificados mediante la matriz de interacciones de factores ambientales-acciones del proyecto reflejada en la tabla anterior, se va a realizar siguiendo unos atributos.

Con tal fin se elabora, para cada una de las acciones consideradas en la matriz de identificación de impactos, una matriz de importancia, que proporcionará, a partir de los atributos considerados, una valoración cualitativa de la importancia del impacto ambiental que cada interacción descrita anteriormente ocasionará sobre los distintos elementos del medio.

Para la caracterización de los impactos de naturaleza beneficiosa no se han utilizado los atributos que presuponen un efecto adverso (reversibilidad y recuperabilidad) y no se ha realizado una calificación de su magnitud, pues el sentido negativo intrínseco que tiene la escala de valoración de impacto ambiental empleada impide su aplicación, recurriendo en estos casos a la intensidad del impacto como criterio para la valoración de su la magnitud.

Las matrices de caracterización resultantes de la interacción entre las acciones del proyecto y los factores del medio muestran que la construcción y la puesta en servicio y funcionamiento, ocasionará un total de 27 impactos. En la fase de construcción se producen un total de 20 impactos, de los cuales 12 impactos sobre el medio físico, 4 impactos sobre el medio biótico y 4 impactos sobre el medio socioeconómico. De los impactos generados, 3 son de carácter beneficiosos sobre el medio socioeconómico.

Para la fase de explotación se producen un total de 7 impactos. 2 sobre el medio físico, 2 sobre la fauna y 3 beneficiosos sobre la socioeconomía.

A continuación, para cada uno de los elementos de los sistemas físico, biótico y social, se realiza un análisis de los factores más significativos que concurren en la caracterización y valoración de los impactos identificados.

3.9.3. Valoración del impacto ambiental global

Para efectuar la valoración del impacto ambiental global que causará el funcionamiento del PROYECTO DE CONEXIÓN, se va a utilizar un sistema cuantitativo global, basado en los distintos métodos existentes, en el que se efectúa un cálculo de la magnitud de los efectos en los distintos componentes del medio y una interpretación de los resultados obtenidos.

A partir de una ponderación de los elementos del medio ambiente considerados y de la cuantificación de los efectos que resultan de la interacción elementos del medio/acciones del proyecto, resultado de la valoración a partir del cálculo del índice I_p efectuado en las matrices de importancia de la acción del proyecto, se obtendrá un valor numérico, adimensional, que cuantificará el impacto global de la actividad sobre el medio.

Para adjudicar el peso de los distintos elementos del medio considerados se realiza, en primer lugar, una asignación porcentual a cada medio y a cada elemento del medio, en función de la relevancia que muestran en el entorno del proyecto, basada en la valoración ambiental efectuada a partir del inventario ambiental recogido en este estudio de impacto ambiental. A continuación, se realiza el producto en cascada de los porcentajes correspondientes, dividiendo el resultado final por una constante. En esta ocasión, el resultado del producto se ha dividido por 10.000.

El impacto del proyecto sobre cada elemento del medio se obtiene del producto de la sumatoria de los valores obtenidos en la cuantificación de los impactos y el valor obtenido en la ponderación del medio. El impacto total ocasionado por el proyecto de conexión viaria sobre el conjunto del medio ambiente se obtiene tras la sumatoria sucesiva del impacto resultante en los distintos elementos y medios diferenciados, alcanzando para el conjunto de las actividades proyectadas un valor -1.342,00 (tabla de matriz de impacto).

Tabla 3: Matriz de impacto global resultante del proyecto.

FACTORES AMBIENTALES		CUANTIFICACION DE IMPACTOS										IMPACTO RESULTANTE (ponderación x suma de impactos)	
		VALORACION DEL IMPACTO											SUMA PONDERADA
		Ponderación	Signo	FASE DE CONSTRUCCION			FASE DE PUESTA EN SERVICIO Y FUNCIONAMIENTO		SUMATORIA		IMPACTO RESULTANTE (ponderación x suma de impactos)		
Empleo de maquinaria y transporte	Excavaciones y movimientos de tierras			Ejecución de obras e instalaciones	Funcionamiento	Mantenimiento							
MEDIO FÍSICO (40)	Atmósfera (15)	3	-	-8	-8	0	0	0	0	-16	-48	-120	
	Ruidos (50)	3	-	-8	0	-8	-8	0	0	-24	-72	-753,6	
	Aguas (20)	4	-	-8	-10	0	0	0	0	-18	-72	-104	
	Superficial (50)	4	-	-8	0	0	0	0	0	-8	-32	-145,6	
	Subterránea(50)	8,4	-	0	-12	0	0	0	0	-12	-100,8	-44,8	
	Suelos (35)	5,6	-	-8	0	0	0	0	0	-8	-32	-384	
MEDIO BIÓTICO (30)	Paisaje (30)	12	(+/-)	-8	-8	-8	-8	0	0	-15	-180	-180	
	Vegetación(40)	18	(+/-)	-10	-13	-8	-10	-8	-8	-49	-882	-882	
	Fauna (60)	9	+	0	-10	0	0	0	0	-10	-90	474	
MEDIO SOCIAL (30)	Uso del territorio (30)	9	+	0	0	6	10	0	0	16	144	474	
	Socioeconomía (100)	12	(+/-)	8	0	6	13	8	8	35	420	-1.342	
	Equipamiento (30)												
	Economía (40)												

Tabla 4: Clases de impacto y valores porcentuales y absolutos del impacto resultante global que incluye cada una de ellas.

LÍMITES IMPACTO RESULTANTE		
CLASES IMPACTO	PERCENTIL	VALOR
COMPATIBLE	1 → 20	-412 → -1.210,4
COMPATIBLE-MODERADO	20 → 30	-1.210,4 → -1.609,6
MODERADO	30 → 45	-1.609,6 → - 2.208,4
MODERADO-SEVERO	45 → 55	-2.208,4 → - 2.607,6
SEVERO	55 → 70	-2.607,6 → -3.206,4
SEVERO-CRÍTICO	70 → 80	-3.206,4 → - 3.605,6
CRÍTICO	80 → 100	-3.605,6 → - 4.404,0






Finalmente, el impacto resultante estaría dentro de la clase **COMPATIBLE - MODERADO**, ya que por un lado una parte de los impactos debido a su carácter temporal de corta duración presentan una recuperación inmediata tras el cese de la actividad que los originaron, y por otro lado porque la mayor parte de la recuperación no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo.

3.10. ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y CORRECCIÓN AMBIENTAL.

Tras la descripción de la actuación proyectada, el medio receptor y la identificación y caracterización del impacto ambiental que ocasionará el proyecto, ha hecho necesario señalar y describir las medidas previstas para suprimir o atenuar los efectos ambientales negativos de la actuación que se encuentran contenidas en el documento ambiental. La mayor parte de esas medidas son protectoras o cautelares, teniendo por objetivo reducir al mínimo los daños que puedan producirse sobre el medio.

3.11. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL.

El programa de vigilancia ambiental asociado a cualquier proyecto que incida sobre el medio ha de conformar un sistema que garantice el cumplimiento de las indicaciones y medidas protectoras, correctoras o compensatorias. Con tal fin, los objetivos básicos que ha de cumplir el Programa de Vigilancia son:


-  El seguimiento directo de todas las fases del proyecto controlando que se ejecutan adecuadamente desde el punto de vista ambiental y en base a la legislación vigente.
-  El desarrollo e implantación de las indicaciones y medidas protectoras y correctoras contenidas en el estudio de impacto ambiental.
-  Realizar el seguimiento de su implantación y eficacia.
-  Controlar impactos potenciales asociados a la construcción, explotación y desmantelamiento.
-  Asegurar el cumplimiento permanente de la legislación ambiental aplicable.

4. INFORMES SECTORIALES Y CONSIDERACIONES DE LOS MISMOS.


Se han recibido los siguientes informes sectoriales de los que se transcriben sus consideraciones que hacen viable la continuidad de la actuación:

 MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL de 24/02/2021. CONCLUSIÓN:


“En consecuencia con todo lo anteriormente expuesto, este Centro Directivo informa favorablemente el “Plan Especial de Infraestructura Viaria para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado urbano de Espartinas”, en el término municipal de Espartinas (Sevilla), en lo que a servidumbres aeronáuticas se refiere, siempre y cuando las construcciones propuestas u objetos fijos (postes, antenas, carteles, etc.) no vulneren las servidumbres aeronáuticas.”

 CONSEJERÍA DE SALUD Y FAMILIAS. DELEGACIÓN PROVINCIAL EN SEVILLA de 06/08/2021. CONCLUSIÓN:

“Se ha recibido en este centro directivo su solicitud en relación al expediente “Plan Especial de Infraestructura Viaria, para la Conexión del enlace satélite de la Autovía A-49 con el entramado urbano de Espartinas.” Examinada y evaluada la documentación recibida por personal técnico de esta Delegación, se le comunica que de acuerdo con el artículo 3.1.b.2o del Decreto 169/2014, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva en Andalucía, dicho instrumento de planeamiento no está sometido a evaluación de impacto en salud.”


 MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCIA OCCIDENTAL de 05/11/2021. CONCLUSIÓN:

“Tras estudiar la documentación presentada y visto el informe del Área de Planeamiento, Proyectos y Obras II, esta Demarcación resuelve informar favorablemente con las prescripciones recogidas en el presente informe, el Plan Especial de Infraestructuras viaria para la conexión del enlace satélite de la Autovía A-49, con el entramado urbano de Espartinas y su Estudio Ambiental Estratégico, considerando el mismo compatible con el enlace de la A-49 y la SE-40, así como con el referido proyecto clave 39- SE-5190, indicando asimismo, como se ha referido anteriormente, y de acuerdo al artículo 16 de la Ley de Carreteras 37/2015, que la redacción y aprobación del referido Plan Especial que está tramitando el Ayuntamiento, no es un requisito previo para la ejecución por parte del Ministerio de Transportes, movilidad y agenda urbana del tramo de vial de conexión que actualmente está proyectando.”


 MINISTERIO DE TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO. CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR de 12/11/2021. CONCLUSIÓN:

“Por lo anteriormente expuesto este Servicio Técnico emite para su consideración por la superioridad informe sectorial FAVORABLE, al DOCUMENTO DE LA APROBACIÓN INICIAL DEL PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA, PARA LA CONEXIÓN DEL ENLACE SATÉLITE DE LA


AUTOVÍA A- 49 CON EL ENTRAMADO URBANO DE ESPARTINAS, a la vista de la legislación estatal de aplicación.”

 INFORME DE INCIDENCIA TERRITORIAL DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DELEGACIÓN TERRITORIAL DE SEVILLA de 07/12/2021.

Se justifica que el Plan Especial no genera una incidencia negativa en la ordenación del territorio en el apartado a.2.1. de la Memoria y se completa la documentación requerida en este informe en el documento de aprobación provisional.

 INFORME COMPLEMENTARIO. MINISTERIO DE TRANSPORTE, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCIA OCCIDENTAL de 17/05/2022. CONCLUSIÓN:

“Que en base a todo lo anterior, esta Demarcación considera que las prescripciones impuestas en el informe de fecha 5 de noviembre de 2021 (numeradas del 1 al 7) relativas a las zonas de protección de la carretera, régimen jurídico de las autorizaciones, vertidos y drenaje, ruido, publicidad, iluminación y contaminación atmosférica, quedan sin efecto al no ser de aplicación a los terrenos objeto del Plan Especial, y por tanto el informe emitido por esta Demarcación de fecha 5 de noviembre de 2021 debe entenderse emitido con carácter favorable sin prescripciones.”

 DELEGACIÓN TERRITORIAL DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO EN SEVILLA. SERVICIO DE BIENES CULTURALES. 09/03/2021.

Remitida la solicitud de informe con fecha 27/07/2021 y registro de salida no 2292, entregado el 30 de julio de 2021 a las 10:15 h, no se ha recibido respuesta, si bien, en el documento de alcance del EAE se indicaba tras consulta al Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico:

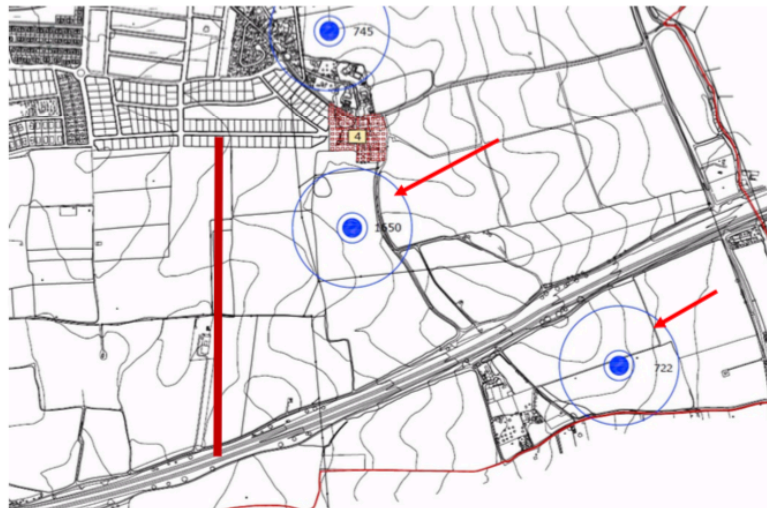
“...podemos informar que en la zona donde se quiere desarrollar tal actuación, se encuentran situados dos yacimientos recogidos en las Normas Subsidiarias de esta población, en el apartado de Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos. Los yacimientos son: el 722- denominado “El Palancar” de época romana y el 1650 denominado “Mejina” de época romana y medieval, por lo tanto, antes de realizar tal actuación se debe realizar una prospección arqueológica superficial para poderlos perimetrar y ver cómo afecta a los yacimientos tal actuación.

CONCLUSIÓN: Por todo lo expuesto, en esta actuación resulta necesaria la realización, de una actividad arqueológica, en el marco de la actuación descrita en el párrafo anterior, a desarrollar en el término municipal de Espartinas consistente en una prospección arqueológica superficial, contemplado en el apartado b del artículo 2, del Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas, todo ello a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 32 Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía”

Igualmente, hemos de recordar a los promotores que, en el supuesto de producirse cualquier hallazgo arqueológico casual en los movimientos de tierras que se hubieren de realizar para

cimentaciones de los apoyos conforme a lo establecido en el artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía.”

Según el Plano de Ordenación Estructural OR4B del PGOU Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias a la LOUA, el tramo ejecutado del viario así como el previsto ejecutar por el Ministerio, no se encuentran dentro de Área de Protección de los Yacimientos de Interés Científico indicados.



YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO	
722	EL PALANCAR
726	CAZALLA ALMANZOR
727	VILLALBILLA
741	ESPARTINAS
742	CHAMORRO
743	LAS SESENTA
744	FINCA DEL VILLAR
745	HACIENDA DE MEJINA
746	CORTUJO DE LORETO
747	HACIENDA DE TABLANTE
748	FINCA DE CARRASCO
755	PATERNILLA DE LOS JUDÍOS
1648	VILLAMAYOR
1650	MEJINA
1652	MEDNADA

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO


 LOCALIZACIÓN

1 NÚMERO

YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO

 LOCALIZACIÓN

1 NÚMERO YACIMIENTO

 ENTORNO DE PROTECCIÓN

En Málaga, a 03 de noviembre de 2022.

Fernando Calvo Redruejo

Ing. Caminos Canales y Puertos.

Colegiado: 14.258