



PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA PARA LA CONEXIÓN DEL ENLACE SATÉLITE DE LA AUTOVÍA A-49 CON EL ENTRAMADO URBANO DE ESPARTINAS. SEVILLA.

MEMORIA.

Antecedentes.

Se redacta 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 encargo del Ayuntamiento de Espartinas, notificando la adjudicación del contrato, menor de servicio de tramitación ordinaria, con fecha 12 de diciembre de 2019, número de referencia 0100MJC/SEC00592, resolución número 1288/2019 y fecha 12/12/2019, conjuntamente a los arquitectos Fernando Carrascal Calle y José María Fernández de la Puente Irigoyen, colegiados números respectivos 1522 y 1557 del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla (COAS).

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.

La conveniencia de la redacción del Plan Especial viene apoyada por el artículo 14 de la LOUA que tienen como objetivo, dentro de sus finalidades *“establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen de suelo no urbanizable”*.

El enlace satélite de la autovía A-49 se proyectó y se ejecutó por el Ministerio de Fomento, al suroeste del nudo de la autovía A-49 con la SE-40, tramo

Espartinas –Almensilla, también realizado por el Ministerio, para posibilitar el acceso del núcleo urbano de Espartinas tanto a la A-49 como a la SE-40, a través de este enlace satélite.

Ámbito de Actuación.

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

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.

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 POTAUS.

La implantación del vial discurrirá por terrenos, en gran parte 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. Los terrenos para este último tramo, entre las dos rotondas, están pendientes de la formalización del acuerdo entre la propiedad y el Ayuntamiento.

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 20.055,00m².

b). Caracterización física y jurídica de los terrenos.

Los terrenos se encuentran clasificados por el “PGOU, Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias (NNSS) 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.

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

d). Características de las instalaciones.

La implantación que se prevé realizar quedará perfectamente definida en el proyecto que se tramitará en el Ayuntamiento de Espartinas, en el que, aparte de la configuración geométrica que se diseñe, se definirán las instalaciones que soporten e incluyan de acuerdo con los puntos de acometidas recogidas en el Planeamiento vigente. La superficie total de la actuación es de 20.055,00m².

Principales Afecciones.

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 concurren 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.*

El Plan general de Ordenación Urbanística, Adaptación Parcial de las Normas Subsidiarias de Espartinas a la LOUA, clasifica los terrenos, de acuerdo a lo dictado en el artículo 46 de esta última, como suelo no urbanizable y, dentro de esta, con la categoría de carácter natural o rural, tal como se aclara en párrafos anteriores.

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”.

De esto se deduce la voluntad legislativa de someter este tipo de actos, sobre suelo no urbanizable, a la previa existencia de su previsión en el planeamiento, bien a través del PGOU, bien a través de un Plan Especial.

Los Planes Especiales, constituyen instrumentos de planeamiento de desarrollo. De acuerdo con el artículo 14 de la LOUA pueden tener por objeto *“establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen del suelo no urbanizable”*. Si existiera PGOU, estas finalidades del Plan Especial se establecerían en el desarrollo de aquél.

Como resumen, ambas figuras, PGOU y Plan Especial, pueden, según el caso, recoger la previsión de un viario sobre el suelo no urbanizable, permitiendo incorporarlo al sistema general viario.

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”.

De lo anterior se deduce que una vez previsto en el Planeamiento, la ejecución del vial podría hacerse directamente a través de la aprobación del proyecto de obras y adquisición de los terrenos. No obstante, podría ordenarse todo ello a través de un Plan Especial de ejecución.

Como conclusión, las obras de ejecución de un viario, sistema general, en el suelo no urbanizable no protegido, debe venir previsto en el Planeamiento vigente, bien a través del PGOU, bien a través de un Plan Especial como es el caso, que una vez establecida en el Planeamiento, su ejecución pueda llevarse a cabo directamente a través de la aprobación de un proyecto de obra y tener la propiedad de los terrenos donde se implantará.

De acuerdo con la ficha que se adjunta del PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA, POT AUS, dentro de las ÁREAS DE OPORTUNIDAD identifica la “TS5. Centro Comercial (APROCOM)”, en el municipio de Espartinas, con una superficie de 25 hectáreas y tipo de área Terciaria. En la justificación recoge que los terrenos se sitúan al norte de la A-49, y al sur del núcleo urbano de Espartinas, bien situado respecto a las infraestructuras de transportes metropolitanas, pero con deficiencias actualmente en la accesibilidad, insertándose dicha área, en un ámbito dominado por los usos residenciales y plantea una oferta diferenciada, pequeño y mediano comercio, de la existente en este sector metropolitano.

El POT AUS recoge, en la ficha, unos criterios de ejecución:

- El uso global de los terrenos será Terciario-Comercial, destinados a la instalación de pequeño y mediano comercio, huyendo de las grandes superficies comerciales.
- El planeamiento general municipal sectorizará y programará los terrenos de forma que garantice el crecimiento ordenado de la ciudad, acreditando la ejecución previa de las infraestructuras de conexión con la ciudad consolidada.

- El planeamiento general municipal deberá justificar la viabilidad de la propuesta en relación con la infraestructura viaria supramunicipal en la que se apoya, aportando el correspondiente estudio de movilidad en el marco del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla y la conformidad de los organismos responsables de las carreteras afectadas y de la gestión del transporte público.
- Será condición previa al desarrollo de los terrenos la ejecución del nudo secundario de acceso a Espartinas desde la SE-40, nudo satélite.

Con respecto a este último punto, hoy ya realizado, hay, a una pregunta formulada al Congreso, una respuesta del Gobierno que dice textualmente (se adjunta fotocopia):

El acceso a Espartinas desde la A-49 y la SE-40 fue resuelto en su momento, con alegación del Ayuntamiento de Espartinas, en la tramitación de la Información Pública del Estudio Informativo de la Autovía SE-40, en concreto del Estudio Informativo EI4-SE-15, que fue aprobado definitivamente el 20 de septiembre de 2004 (Boletín Oficial del Estado del 9-12-2004).

Como conclusión de dicho Estudio Informativo se previó un enlace satélite para el acceso a Espartinas, incluido en el enlace previsto entre las autovías SE-40 y A-49, con una configuración tal que permita los accesos hacia y desde Espartinas con relación a ambas autovías. Así se recoge y se prevé también en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAU), que crea un Área de Oportunidad en terrenos de Espartinas, inmediatos a dicha conexión, para desarrollar comercialmente esa área, así como la expansión urbanística de Espartinas.

Para ello el Ayuntamiento de Espartinas debe acometer un vial municipal que permita la conexión de dicha zona de expansión y el núcleo urbano del municipio con el enlace satélite proyectado, ejecutado y en servicio desde el pasado mes de julio de 2018, adquiriendo el enlace en ese momento la funcionalidad prevista en la planificación de carreteras estatal.

Por tanto, los accesos a Espartinas con las grandes vías de comunicación del entorno (A-49 y SE-40) quedarían resueltos cuando se culmine la ejecución del citado vial municipal por parte del Ayuntamiento.

Objeto.

a). Utilidad Pública o Interés Social de su Objeto.

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.

b). Viabilidad Económica-Financiera y plazo de duración de la cualificación urbanística.

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 sostenibilidad y eficiencia. El plazo de duración de esta infraestructura promovida por el Ayuntamiento de Espartinas es ilimitado.

c). Procedencia o necesidad de la implantación de la actividad en suelo no urbanizable. Incidencia urbanístico-territorial y ambiental.

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.

En relación con las medidas correctoras, son las previstas para este tipo de infraestructuras incluidas en el Anexo I de la Ley 7/2007 de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía (GICA), situación recogida en el apartado 7. Proyectos de Infraestructuras, 7.1 Carreteras: a) construcción de autopistas y autovías, vías rápidas y carreteras convencionales de nuevo trazado, Autorización Ambiental Unificada.

d). Compatibilidad con el régimen urbanístico de la categoría de suelo no urbanizable, correspondiente a su situación y emplazamiento.

De conformidad con lo previsto en la vigente legislación urbanística es posible la ejecución de un sistema general viario en el suelo no urbanizable, tal como lo establece la LOUA en su artículo 52.1 que regula los actos que se pueden realizar en terrenos clasificados como suelo no urbanizable no protegido, establece en su apartado “B)...construcciones, obras o instalaciones que, estando expresamente permitidas por el PGOU o Plan Especial de desarrollo, sean consecuencias de:...e)la ejecución y el mantenimiento de las infraestructuras y los servicios, dotaciones y equipamientos públicos” y el apartado, del mismo artículo, “C).. las actuaciones de Interés Público en terrenos que tienen el régimen del suelo no urbanizable en esta Ley, previa aprobación del correspondiente Plan Especial o Proyecto de Actuación”.

e). No inducción de nuevos asentamientos.

Por tratarse de una infraestructura viaria, vía de característica de circulación rápida, de solo conexión del entramado urbano de la población de Espartinas con el enlace satélite de la A-49, parece poco probable que induzca a la formación de un nuevo asentamiento.

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.

El Plan Especial de infraestructura viaria para la conexión del enlace satélite de la autovía A-49 con el entramado de urbano de Espartinas, recoge las alternativas siguientes:

Alternativa 0.

Es el mantenimiento de la situación actual 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 "TS5. Centro Comercial (APROCOM)", en el municipio de Espartinas, con una superficie de 25 hectáreas 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, entre otras.

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 Pollos, 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 comunicará 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 quedará perfectamente definida en el proyecto que se tramitará en el Ayuntamiento de Espartinas, en el que, aparte de la configuración geométrica que se diseñe, se definirán las instalaciones que soporten e incluyan de acuerdo con los puntos de acometidas recogidas en el Planeamiento vigente. La superficie total de la actuación es de 20.055,00m².

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

Por otro lado, según se recoge en la ficha del POTAUS del Área de Oportunidad T-5 recoge “el planeamiento general municipal deberá justificar la viabilidad de la propuesta en relación con la infraestructura viaria supramunicipal en la que se apoya, aportando el correspondiente estudio de movilidad en el marco del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla y la conformidad de los organismos responsables de las carreteras afectadas y de la gestión del transporte público”.

Los criterios a tener 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 la 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**”, está 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, de 13.297,60m², ocupa parte de la finca La Estacada Larga y parte de la finca Las Provincias, que tendría que hacerse un proceso expropiatorio o de acuerdo de ocupación de los terrenos para su implantación con los dos propietarios de esas fincas y el ayuntamiento. La superficie total que ocuparía esta propuesta alcanzaría los 22.364,00 m².

Esta, apostaría por las mismas propuestas de la Alternativa 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 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.

Espartinas, junio de 2021



Los arquitectos.

**PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN
URBANA DE SEVILLA (PTAUS). ÁREAS DE OPORTUNIDAD. TS5.**

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

ÁREAS DE OPORTUNIDAD	
IDENTIFICACIÓN	TS5. Centro Comercial (APROCOM)
MUNICIPIO	Espartinas
SUPERFICIE	25 hectáreas
PLANEAMIENTO	Normas Subsidiarias. 2000. Suelo no urbanizable.
TIPO DE ÁREA	Terciaria.
JUSTIFICACIÓN	<p>Los terrenos se sitúan al norte de la A-49, y al sur del núcleo urbano de Espartinas, bien situado respecto a las infraestructuras de transporte metropolitanas, pero con deficiencias actualmente en la accesibilidad. El área se inserta en un ámbito dominado por los usos residenciales y plantea una oferta diferenciada (pequeño y mediano comercio) de la existente en este sector metropolitano.</p>
CRITERIOS DE ACTUACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> - El uso global de los terrenos será Terciario - Comercial, destinados a la instalación de pequeño y mediano comercio, huyendo de las grandes superficies comerciales. - El planeamiento general municipal sectorizará y programará los terrenos de forma que se garantice el crecimiento ordenado de la ciudad, acreditando la ejecución previa de las infraestructuras de conexión con la ciudad consolidada. - El planeamiento general municipal deberá justificar la viabilidad de la propuesta en relación con la infraestructura viaria supramunicipal en la que se apoya, aportando el correspondiente estudio de movilidad en el marco del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla y la conformidad de los organismos responsables de las carreteras afectadas y de la gestión del transporte público. - Será condición previa al desarrollo de los terrenos la ejecución del nudo secundario de acceso a Espartinas desde la SE-40.



**RESPUESTA DEL GOBIERNO A PREGUNTA FORMULADA AL
CONGRESO.**



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/39544

19/10/2018

107587

AUTOR/A: BUSTAMANTE MARTÍN, Miguel Ángel (GCUP-ECP-EM)

RESPUESTA:

El acceso a Espartinas desde la A-49 y la SE-40 fue resuelto en su momento, con alegación del Ayuntamiento de Espartinas, en la tramitación de la Información Pública del Estudio Informativo de la Autovía SE-40, en concreto del Estudio Informativo EI4-SE-15, que fue aprobado definitivamente el 20 de septiembre de 2004 (Boletín Oficial del Estado del 9-12-2004).

Como conclusión de dicho Estudio Informativo se previó un enlace satélite para el acceso a Espartinas, incluido en el enlace previsto entre las autovías SE-40 y A-49, con una configuración tal que permita los accesos hacia y desde Espartinas con relación a ambas autovías. Así se recoge y prevé también en la Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAU), que crea un área de oportunidad en terrenos de Espartinas, inmediatos a dicha conexión, para desarrollar comercialmente esa área así como la expansión urbanística de Espartinas.

Para ello el Ayuntamiento de Espartinas debe acometer un vial municipal que permita la conexión de dicha zona de expansión y el núcleo urbano del municipio con el enlace satélite proyectado, ejecutado y en servicio desde el pasado mes de julio de 2018, adquiriendo el enlace en ese momento la funcionalidad prevista en la planificación de carreteras estatal.

Por tanto, los accesos de Espartinas con las grandes vías de comunicación del entorno (A-49 y SE-40) quedarían resueltos cuando se culmine la ejecución del citado vial municipal por parte del Ayuntamiento.

Madrid, 24 de enero de 2019

DOCUMENTACIÓN GRÁFICA.

PLANOS DEL “PGOU ADAPTACIÓN PARCIAL DE LAS NNSS MUNICIPALES”

OR-3b. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS SUELO NO URBANIZABLE.

OR-4b. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: ÁMBITOS DE PROTECCIÓN.

OR-5b. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: SISTEMAS GENERALES.

OR-6b. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: SÍNTESIS.

OR-7b. ORDENACIÓN ESTRUCTURAL: RED ESTRUCTURAL DE TRÁFICO MOTORIZADO, NO MOTORIZADO, PEATONAL Y TRANSPORTES PÚBLICOS.

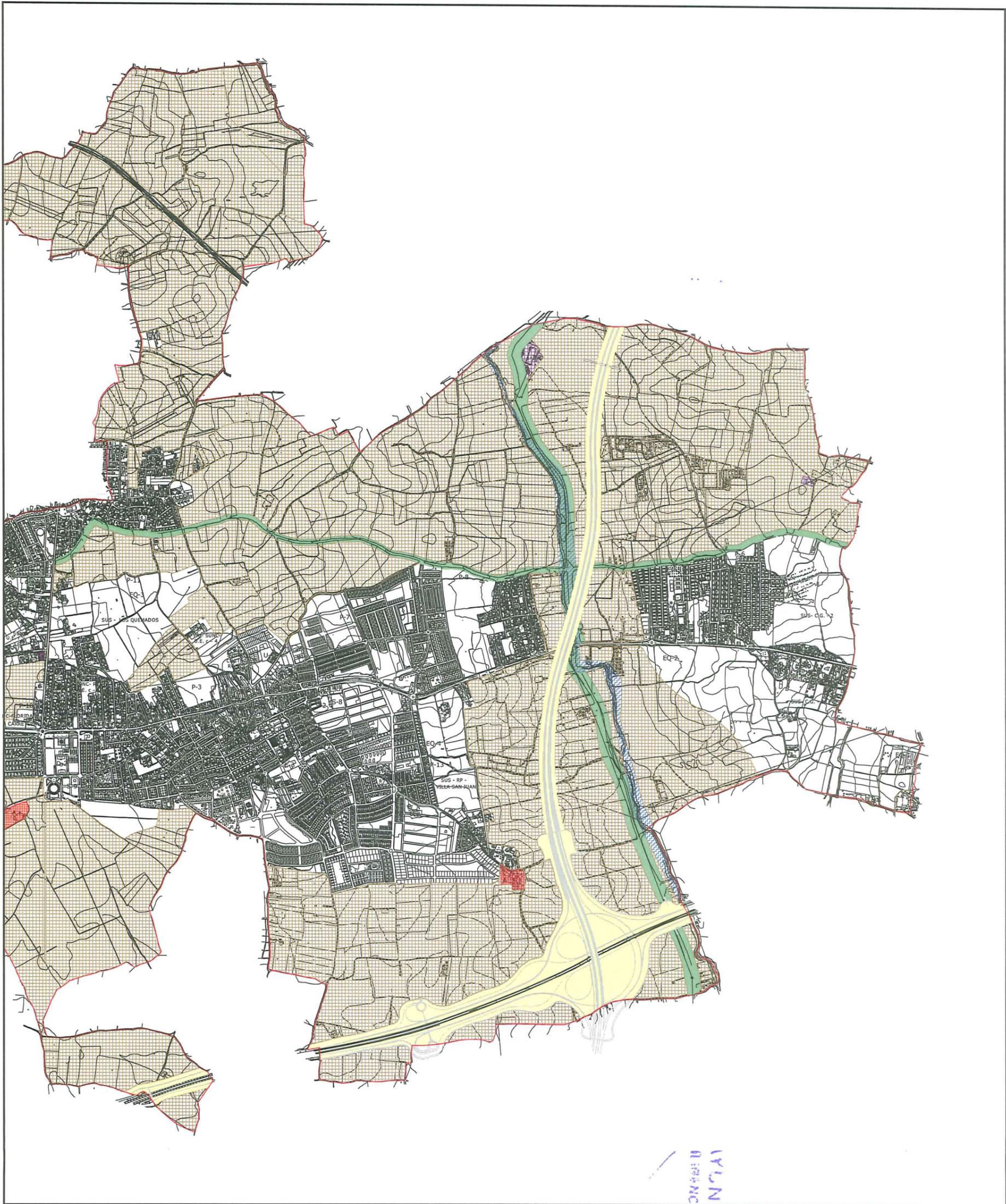
PLANOS DEL PLAN ESPECIAL:

01. ÁMBITO ALTERNATIVA 0.

02. ÁMBITO ALTERNATIVA 1.

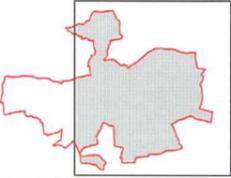
03. ÁMBITO ALTERNATIVA 2.

PLANOS DEL “PGOU ADAPTACIÓN PARCIAL DE LAS NNSS MUNICIPALES”:



SUELO NO URBANIZABLE

<p>ESPECIAL PROTECCIÓN POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA</p> <p>DOMINIO PÚBLICO VÍAS PECUARIAS </p> <p>PATRIMONIO PROTEGIDO</p> <p>ENTORNO BIC HACIENDA Y CONVENTO EL LORETO </p> <p>RIESGOS NATURALES CAUCES Y RIBERAS  (*)</p> <p><small>(*) ESTUDIO INENDEBILIDAD P.G.O.U. APRIMADO INICIALMENTE</small></p> <p>COMUNICACIONES VIARIAS Y FERROVIARIAS</p> <p>PV: VIARIAS </p> <p>PF: FERROVIARIAS </p>	<p>ESPECIAL PROTECCIÓN POR PLANEAMIENTO URBANÍSTICO</p> <p>PATRIMONIO PROTEGIDO </p>	<p>CARÁCTER NATURAL - RURAL</p>
---	---	---------------------------------



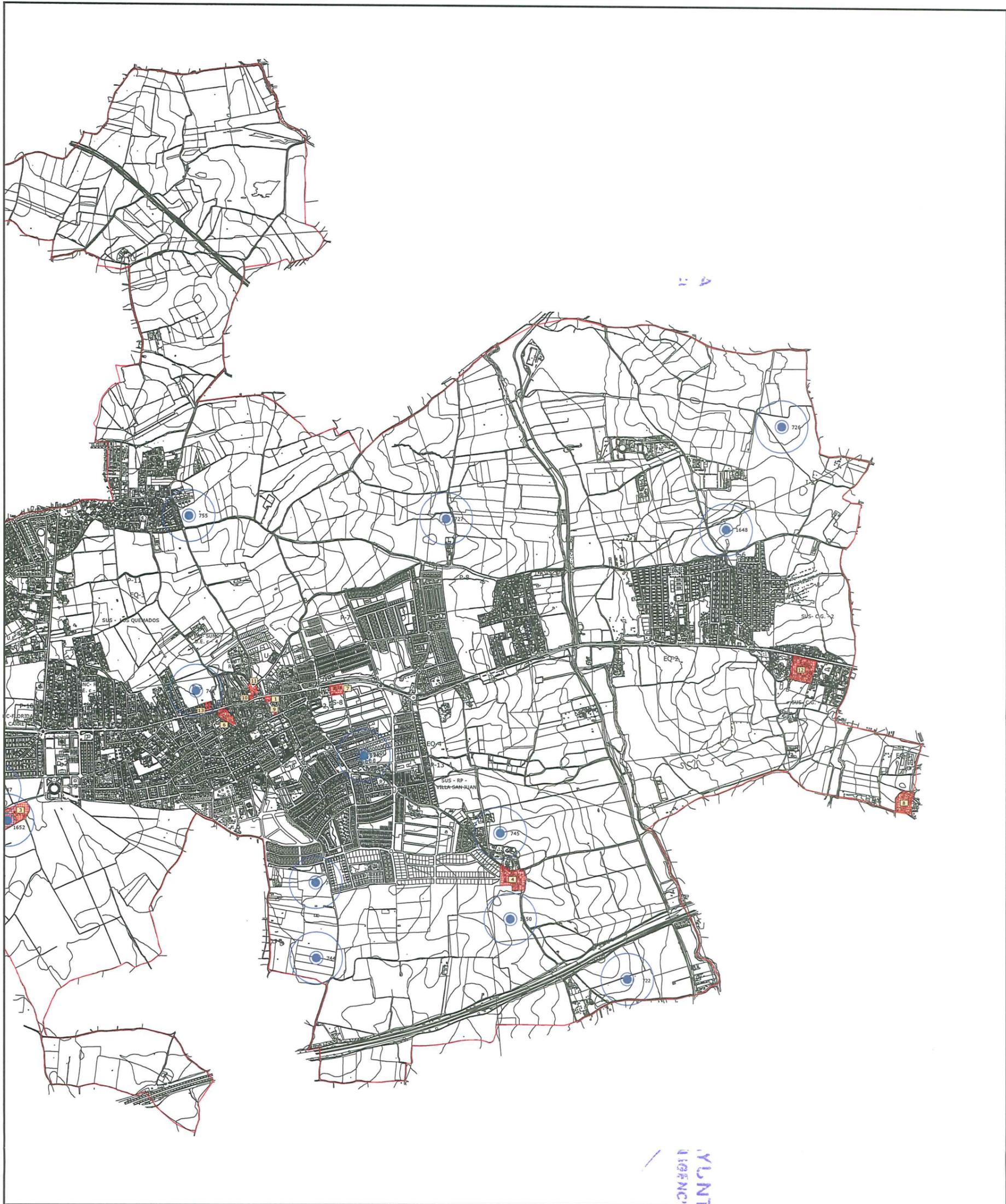
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS

PGOU ADAPTACIÓN PARCIAL
NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES

	ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS SUELO NO URBANIZABLE
	<p>DIBUJADO: ROCÍO MARTÍNEZ GARCÍA</p> <p>ARQUITECTO: ALMUDENA ARIAS SIERRA</p>	<p>FECHA: JULIO 2009</p> <p>ESCALA: 1/10.000</p> <p>PLANO: OR-3b</p>

AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 IL. IBERNICA. Para hacer constar que el presente plano o documento sometido a información pública ha sido APROBADO el pleno de este Ayuntamiento en sesión celebrada el día 30 Julio 2009 por Espartinas a 28 de agosto 2009
 EL SECRETARIO





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 CONTRAPEÑO
10	ANTIGUA BODEGA (REAL)
11	ANTIGUA BODEGA (ROCIERA)
12	JARDÍN "VILLA SAUDADE"
13 (B)	PLAZA DE LA CRUZ Nº 20

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

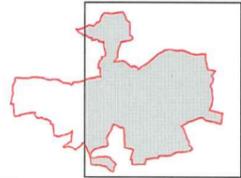
YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO	
722	EL PALANCAR
726	CAZALLA ALMANZOR
727	VILLALBILLA
741	ESPARTINAS
742	CHAMORRO
743	LAS SESENTA
744	FINCA DEL VILLAR
745	HACIENDA DE MEJINA
746	CORTIJO DE LORETO
747	HACIENDA DE TABLANTE
748	FINCA DE CARRASCO
755	PATERNILLA DE LOS JUICIOS
1648	VILLAMAYOR
1650	MEJINA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

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO
 LOCALIZACIÓN
 NÚMERO YACIMIENTO

YACIMIENTOS DE INTERÉS CIENTÍFICO
 LOCALIZACIÓN
 NÚMERO YACIMIENTO

ENTORNO DE PROTECCIÓN

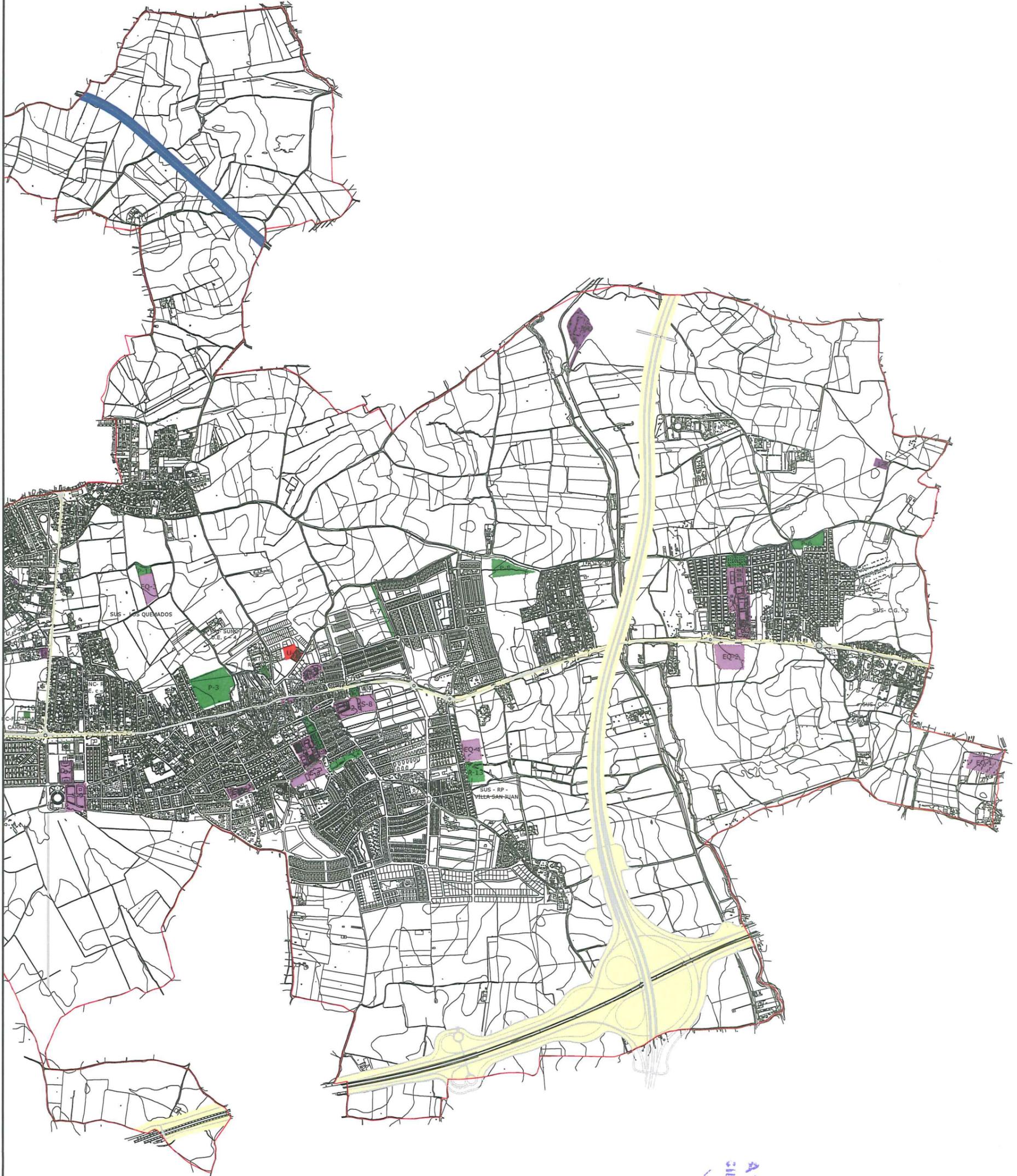
AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 SECRETARÍA
 Espartinas a 14 de Julio de 2009
 El secretario municipal



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 PGOU . ADAPTACIÓN PARCIAL
 NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES

 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL	ÁMBITOS DE PROTECCIÓN

PLANO: OR-4b



SISTEMA GENERAL

EQUIPAMIENTO

- DEPORTIVO
 - D-1 POLIDEPORTIVO MUNICIPAL
 - D-2 CAMPO DE FÚTBOL
- EDUCATIVO
 - E-1 BIOTERIO
 - E-2 COLEGIO EUROPA
 - E-3 INSTITUTO
- EQUIPAMIENTO
 - EQ-1 PÉTALO A
 - EQ-2 PÉTALO B
 - EQ-3 LOS QUEMADOS
 - EQ-4 VILLA SAN JUAN

- SIFS
 - S-1 POLICIA
 - S-2 AMBULATORIO
 - S-3 ASISTENCIA "JESÚS ABANDONADO"
 - S-4 IGLESIA PARROQUIAL, RELIGIOSO
 - S-5 MONASTERIO EL LORETO, RELIGIOSO HACIENDA PRIVADA
 - S-6 JUZGADO DE PAZ
 - S-7 AYUNTAMIENTO
 - S-8 SIFS GENERAL
 - S-9 CAMPO DE FERIA

SISTEMA GENERAL

ÁREAS LIBRES

- P-1 AYUNTAMIENTO
- P-2 NOVO PARQUE
- P-3 NORTE
- P-4 EL LORETO (4 ÁREAS)
- P-5 EUROPA
- P-6 CASALLEJA
- P-7 LOS FRALLES
- P-8 SANTA CECILIA
- P-9 CENLO
- P-10 FLORIDA CARRETERAS
- P-11 LOS QUEMADOS
- P-12 CUATRO ROSAS
- P-13 VILLAS DE SAN JUAN

SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES

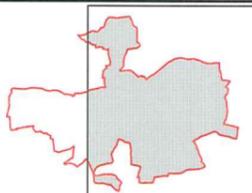
VIARIAS

- AUTOVIA A-49
- AUTOVIA SE-40
- CARRETERA A-8076 (SEVILLA - SANLÚCAR)
- RAMAL VILLANUEVA A-8075 (ESPARTINAS - OLVIVARES)
- RAMAL UMBRETE A-8059 (UMBRETE - BOLLULLOS)
- FERROVIARIAS
- FERROCARRIL

SISTEMA GENERAL INFRAESTRUCTURAS

URBANAS BÁSICAS

- I-1 CENTRAL TELEFÓNICA
- I-2 DEPÓSITOS DE AGUAS DEPÓSITOS
- I-3 TRANSFERENCIA DE RESIDUOS
- SISTEMA GENERAL
- SERVICIOS URBANOS
 - U-1 CEMENTERIO
 - U-2 APARCAMIENTOS EL LORETO

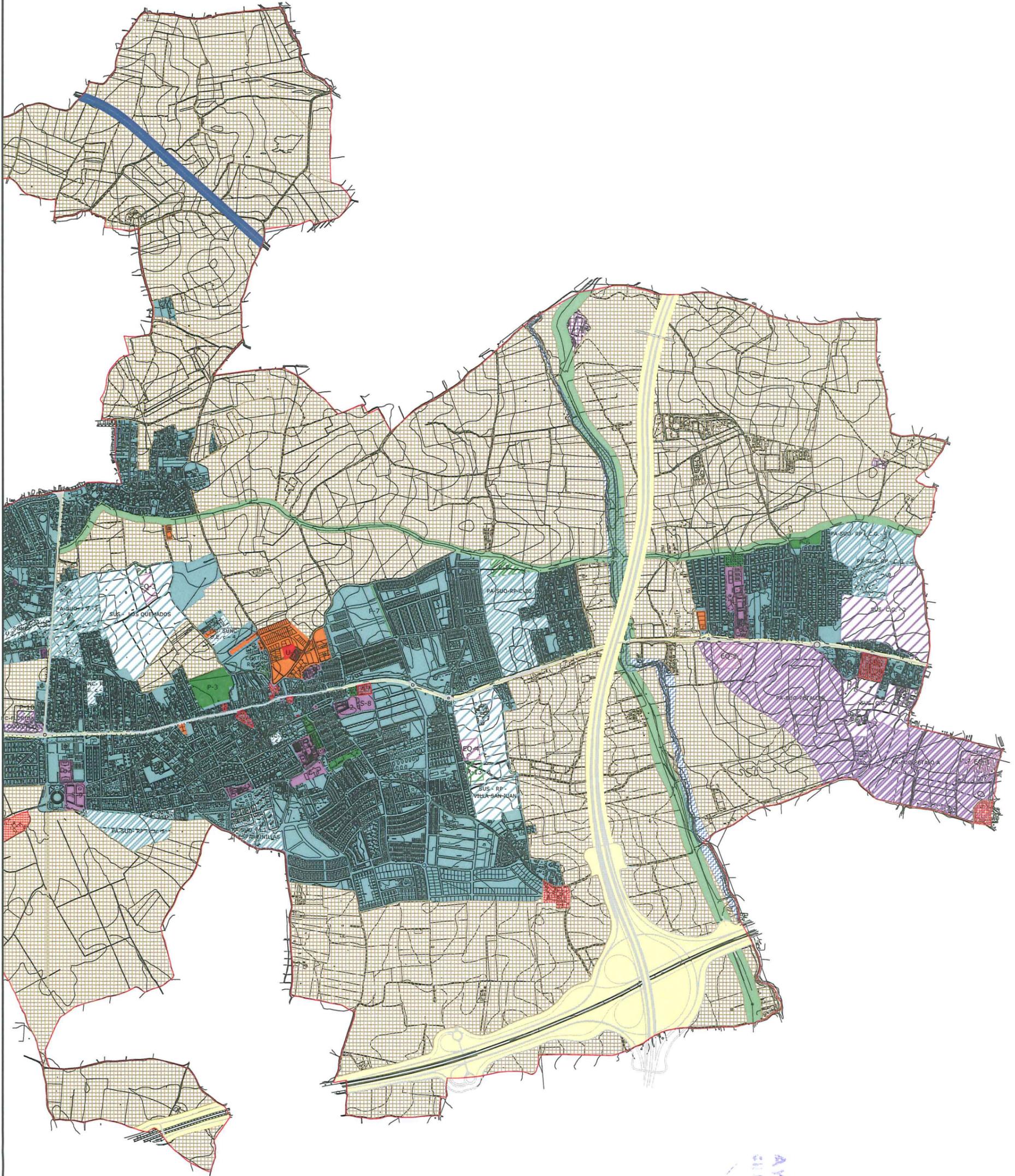


EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 PGOU . ADAPTACIÓN PARCIAL
 NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL **SISTEMAS GENERALES**

DIBUJADO: ROCÍO MARTÍNEZ GARRIDO ARQUITECTO: ALMUDENA ARIAS SIERRA FECHA: JULIO 2009 PLANO: OR-5b
 ESCALA: 1/10.000

AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 ORDENACIÓN ESTRUCTURAL
 SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS URBANOS
 PARA EL PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE ESPARTINAS
 DE JULIO DE 2009



CLASIFICACIÓN DE SUELO

SUELO URBANO	CONSOLIDADO [SUC]	
	NO CONSOLIDADO [SUNC]	
SUELO URBANIZABLE	ORDENADO [SUO]	
	SECTORIZADO [SUS]	
SUELO NO URBANIZABLE	ESPECIAL PROTECCIÓN POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA	
	DOMINIO PÚBLICO VÍAS PEQUERAS	
	PATRIMONIO PROTEGIDO	
	BEN INTERÉS CULTURAL, BIC	
	INTERÉS BIC	
	HACIENDA Y CONVENTO EL LORETO	
	RIESGOS NATURALES CAUCES Y RIBERAS	
	[1] ESTUDIO DE RIESGOS NATURALES	
	COMUNICACIONES VIARIAS Y FERROVIARIAS	
	AV. VIMARA	
	AV. FERROVIARIAS	
	ESPECIAL PROTECCIÓN POR PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	
	PATRIMONIO PROTEGIDO	
	CARÁCTER NATURAL - RURAL	

USOS GLOBALES

RESIDENCIAL	
PARQUE INDUSTRIAL	
TERCIARIO	
OTRAS DETERMINACIONES	
PATRIMONIO PROTEGIDO	
SISTEMA GENERAL	
ÁREAS LIBRES	
P-1 AYUNTAMIENTO	
P-2 NOVO PARQUE	
P-3 NORTE	
P-4 EL LORETO (4 ÁREAS)	
P-5 EUROPA	
P-6 CASALLEJA	
P-7 LOS FRAILES	
P-8 SANTA CECILIA	
P-9 CENIL	
P-10 FLORIDA CARRETERAS	
P-11 LOS QUEMADOS	
P-12 CUATRO ROSAS	
P-13 VILLAS DE SAN JUAN	

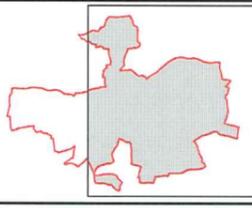
SISTEMA GENERAL

EQUIPAMIENTO	
DEPORTIVO	
D-1 POLIDEPORTIVO MUNICIPAL	
D-2 CAMPO DE FÚTBOL	
EDUCATIVO	
E-1 BIOTERIO	
E-2 COLEGIO EUROPA	
E-3 INSTITUTO	
EPS	
S-1 POLICIA	
S-2 AMBULATORIO	
S-3 ASISTENCIAL "JESÚS ABANDONADO"	
S-4 IGLESIA PARROQUIAL RELIGIOSO	
S-5 MONASTERIO EL LORETO, RELIGIOSO	
S-6 JUZGADO DE PAZ	
S-7 AYUNTAMIENTO	
S-8 SIPS GENERAL	
S-9 CAMPO DE FERIA	

EQUIPAMIENTO	
EQ-1 PÉTALO A	
EQ-2 PÉTALO B	
EQ-3 LOS QUEMADOS	
EQ-4 VILLA SAN JUAN	

SISTEMA GENERAL COMUNICACIONES

VIARIAS	
AUTOVÍA A-49	
AUTOVÍA SE-40	
CARRETERA A-8076 SEVILLA-SANLUCAR	
RAMAL VILLANUEVA A-8075 (ESPARTINAS-OLIVARES)	
RAMAL URBIBETE A-8059 (URBIBETE-DOLLIDÓS)	
FERROVIARIAS	
FERROVIARIAS	
SISTEMA GENERAL	
SERVICIOS URBANOS	
U-1 CEMENTERÍA	
U-2 APARCAMIENTOS MADRETE	
SISTEMA GENERAL INFRAESTRUCTURAS URBANAS BÁSICAS	
I-1 CENTRAL TELEFÓNICA	
I-2 DEPÓSITOS DE AGUA (4 DEPÓSITOS)	
I-3 TRANSFERENCIA DE RESIDUOS	



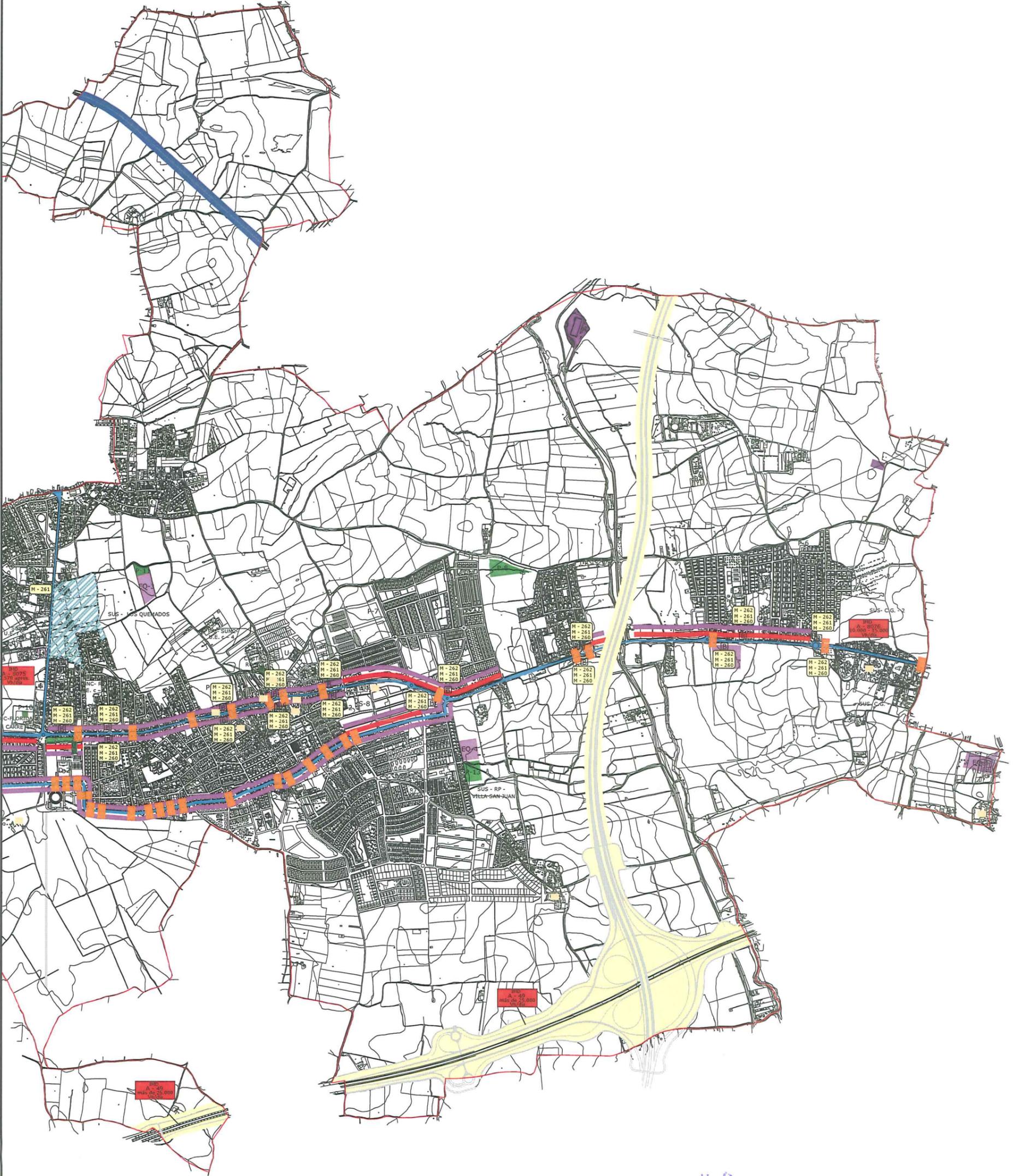
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 PGOU . ADAPTACIÓN PARCIAL
 NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL **SÍNTESIS**

DIBUJADO: ROCÍO MARTÍNEZ GARRIDO ARQUITECTO: ALMUDENA ARIAS SIERRA FECHA: JULIO 2009 PLANO: OR-6b
 ESCALA: 1/10.000

AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 Para haber constituido el presente plano e documento sin menoscabo a información pública ha sido APROBADO el pleno de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 30 de Julio de 2009, por el Sr. Alcalde.

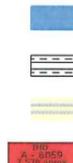




RED TRÁFICO

TRÁFICO MOTORIZADO

- CARRETERAS
- AUTOVIA A - 49
- AUTOVIA SE - 40
- INTENSIDAD MEDIA DIARIA



TRÁFICO NO MOTORIZADO

- CARRIL BICI



TRÁFICO PEATONAL

- ACERADO
- PASO PEATONES



RED TRANSPORTES PÚBLICOS

AUTOBÚS

- LÍNEAS PRINCIPALES
- FERROCARRIL



APARCAMIENTOS

ZONA DE APARCAMIENTOS

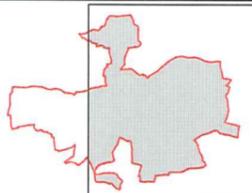


TERRITORIO

LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL



AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 Para hacer constar que el presente plano
 documento sometido a información pública
 ha sido APROBADO
 el día 30 Julio 2009
 Espartinas a 28 de agosto 2009
 EL SECRETARIO



EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ESPARTINAS
 PGOU . ADAPTACIÓN PARCIAL
 NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL
 RED ESTRUCTURAL DE TRÁFICO MOTORIZADO NO MOTORIZADO, PEATONAL Y TRANSPORTES PÚBLICOS

DIBUJADO: ROCÍO MARTÍNEZ GARRIDO
 ARQUITECTO: ALMUDENA ARIAS SIERRA
 FECHA: JULIO 2009
 ESCALA: 1/10.000
 PLANO: OR-7b

PLANOS DEL PLAN ESPECIAL:



C.18

LAS PROVINCIAS

ESTACADA LARGA

LAS HUERTAS

LA ESPERDILLA

LOS POLLOS

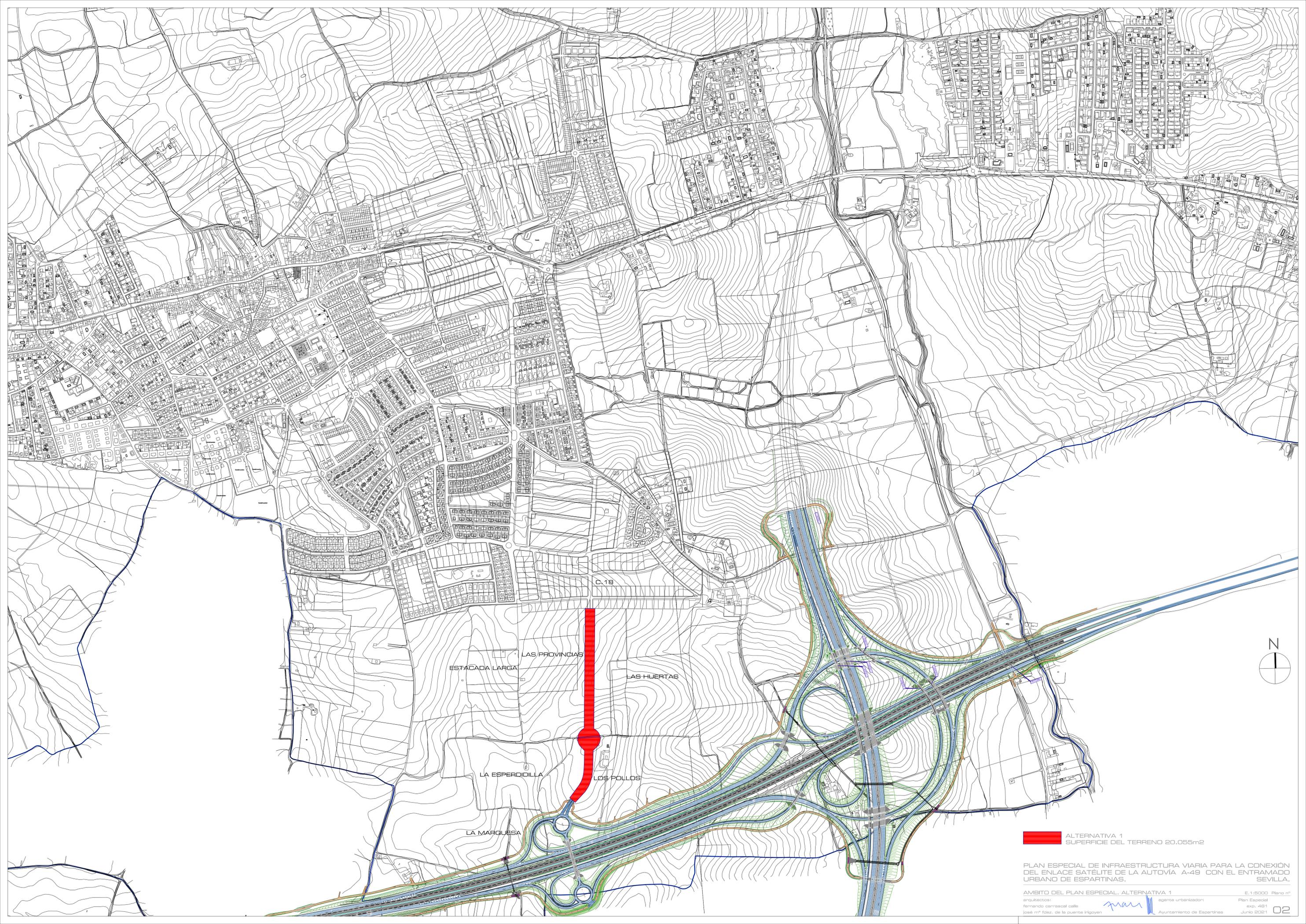
LA MARQUESA



----- ALTERNATIVA 0
 - - - - - SUPERFICIE TERRENO PÚBLICO MUNICIPAL 20.055m²

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA PARA LA CONEXIÓN DEL ENLACE SATÉLITE DE LA AUTOVÍA A-49 CON EL ENTRAMADO URBANO DE ESPARTINAS, SEVILLA.

AMBITO DEL PLAN ESPECIAL. ALTERNATIVA 0
 arquitectos: fernando carrescal calle josé m^º fdez. de la puente ingoyen
 agente urbanizador: Ayuntamiento de Espartinas
 E.1:5000 Plano n^º Plan Especial exp. 481 Junio 2021



ALTERNATIVA 1
SUPERFICIE DEL TERRENO 20.055m²

PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA PARA LA CONEXIÓN
DEL ENLACE SATÉLITE DE LA AUTOVÍA A-49 CON EL ENTRAMADO
URBANO DE ESPARTINAS.
SEVILLA.

AMBITO DEL PLAN ESPECIAL. ALTERNATIVA 1
arquitectos:  agente urbanizador: Ayuntamiento de Espartinas
jefe: José M^o Fdez. de la Puente Ingoyen
E.1:5000 Plano n^o
Plan Especial exp. 481
Junio 2021

