

# ANEJO Nº1. ANTECEDENTES

## ÍNDICE

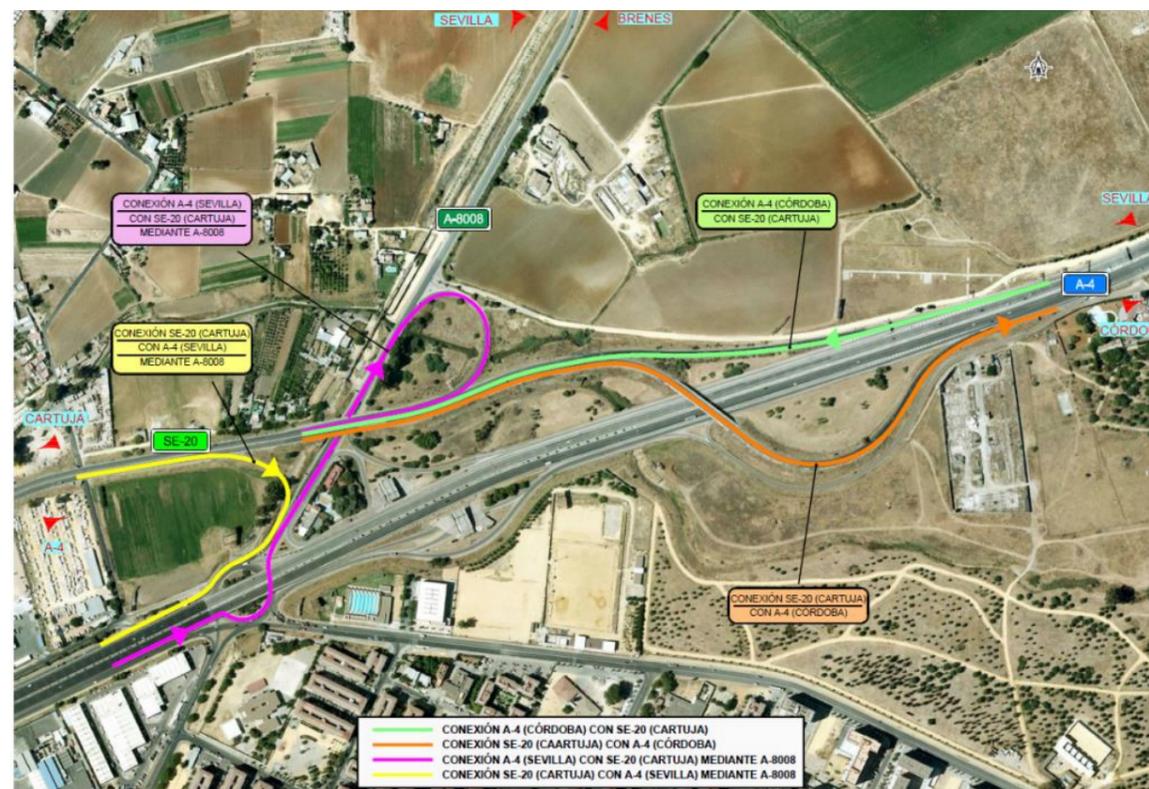
|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES.....</b>   | <b>3</b>  |
| <b>1.1. INTRODUCCIÓN .....</b>  | <b>3</b>  |
| <b>1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS .....</b>  | <b>4</b>  |
| <b>1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS.....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>1.4. ESTUDIO INFORMATIVO E INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL.....</b>   | <b>9</b>  |
| 1.4.1. ESTUDIO INFORMATIVO.....   | 9         |
| 1.4.2. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL .....   | 9         |
| 1.4.2.1. Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.....   | 9         |
| 1.4.2.2. Características del potencial impacto.....   | 9         |
| <b>1.5. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO .....</b>   | <b>10</b> |
| 1.5.1. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO .....   | 10        |
| 1.5.1.1. Objeto de los proyectos .....  | 10        |
| 1.5.1.2. Contenido .....  | 10        |
| 1.5.1.3. Instrucciones particulares y su cumplimiento .....   | 10        |
| 1.5.1.4. Programación de los proyectos .....  | 11        |
| 1.5.1.5. Asistencia técnica .....   | 11        |
| 1.5.1.6. Presupuesto aproximado .....   | 11        |
| <b>1.6. MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO .....</b>   | <b>12</b> |
| 1.6.1. COMENTARIOS A LA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO .....   | 12        |
| <b>1.7. INCIDENCIAS EN LAS SOLUCIONES A ADOPTAR EN EL PROYECTO .....</b>  | <b>12</b> |
| <b>APÉNDICE 1. ORDEN DE ESTUDIO .....</b>   | <b>14</b> |
| <b>APÉNDICE 2. MODIFICACIÓN DE ORDEN DE ESTUDIO .....</b>   | <b>17</b> |
| <b>APÉNDICE 3. INFORME DE VIABILIDAD DEL ESTUDIO DE TRAZADO “REFORMA DEL ENLACE DE LA “RONDA SUPERNORTE” SE-20 CON LA “AUTOVÍA DEL SUR” A-4. “RONDA URBANA SE-35” (FASE 1ª) SEVILLA”. GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA .....</b> | <b>20</b> |
| <b>APÉNDICE 4. CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE MINISTERIO DE FOMENTO Y AYUNTAMIENTO DE SEVILLA .....</b>   | <b>24</b> |
| <b>APÉNDICE 5. SUSPENSIÓN MUNICIPAL PROYECTO “RONDA URBANA SE-35, TRAMO: AUTOVÍA A-4 – RONDA SUPER NORTE SE-20” .....</b>   | <b>32</b> |
| <b>APÉNDICE 6. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DEL DTA .....</b>   | <b>35</b> |
| <b>APÉNDICE 7. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE.....</b>   | <b>39</b> |
| <b>APÉNDICE 8. PLANOS DE PROYECTOS Y ESTUDIOS PREVIOS.....</b>  | <b>50</b> |

## 1. ANEJO Nº 1. ANTECEDENTES

### 1.1. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente proyecto es elaborar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción, los documentos adecuados para cumplir con los acuerdos plasmados por el Ministerio de Fomento para el desarrollo de la **“Reforma del enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (P.K. 0). Provincia de Sevilla”**, de acuerdo al *“Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del Enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”*, de 4 de mayo de 2015.

El enlace actual de la autovía A-4 con la carretera SE-20 es del tipo trompeta, con dos únicos movimientos: Madrid (A-4)/SE-20 y SE-20/Madrid (A-4). Los movimientos SE-20/Sevilla (A-4) y Sevilla (A-4)/SE-20 se resuelven actualmente a través de los ramales de conexión de la carretera SE-20 con la carretera A-8008 (de titularidad de la Junta de Andalucía), completándose a través de las vías de servicio de la autovía A-4 y con la glorieta de la carretera A-8008 con la autovía A-4, de acceso al parque Alcosa.



**Figura 1. Movimientos actuales**

Se incluye a continuación la descripción de las vías citadas:

- La SE-20, conocida como “Ronda Supernorte”, es una carretera de doble calzada que tiene su origen en la Intersección con la A-4 (zona de proyecto) y termina en el acceso a la carretera SE-30, en las inmediaciones de la zona conocida como “La Cartuja”. Tiene una longitud total de 10,007 km.
- El tramo de la autovía A-4 afectado por el presente proyecto es el comprendido entre los pp.kk. 435+00630 (límite provincial de Córdoba y Sevilla) y 536+01260 (Intersección con SE 30).
- La A-8008 (de Sevilla Brenes por Valdezorras) tiene su origen en la intersección con la A-4 y su final en la intersección con la A-8005, con una longitud de 7,55 km. Se afecta a la glorieta que da acceso al parque Alcosa, a la que conectan ramales de la autovía A-4.

La reforma del enlace, propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, conforme a los acuerdos plasmados en el convenio firmado con el Ayuntamiento de Sevilla, permitiría que se completen los movimientos directos entre la “Autovía del Sur” (A-4) y la “Ronda Supernorte” (SE-20), añadiendo a estos los correspondientes a los tránsitos SE-20/Sevilla (A-4) y Sevilla (A-4)/SE-20, sin utilizar la carretera A-8008, de titularidad de la Junta de Andalucía.

Asimismo, de acuerdo a la Orden de Estudio del presente proyecto, *“se incorporaría una glorieta en la margen derecha de la autovía A-4, que permitiría la conexión de los futuros viarios previstos en el planeamiento vigente”*. En concreto con el Plan Parcial del SUS-DMN-03 “SAN NICOLÁS OESTE”, según lo recogido en el mencionado Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla, incluido en el Apéndice 3.

Otras actuaciones comprendidas en el proyecto son:

- la ampliación de la plataforma de la margen derecha de la autovía A-4, con la incorporación de un nuevo carril por el exterior, desde el enlace del aeropuerto, ubicado en el p.k. 532, hasta el p.k. 535, de acuerdo a la delimitación del ámbito de actuación incluido en el Anexo 1 del *“Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del Enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”*, de 4 de mayo de 2015.
- el cierre de acceso directo en el p.k. 535+210, en la margen izquierda, a una estación de servicio existente, con la intención de dar cumplimiento al punto 6 de las instrucciones particulares de la Orden de Estudio, en el que se indica que *“Se realizará un estudio de reordenación de accesos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 104 y 106 del Reglamento General de Carreteras”*, puesto que no se cumplen las distancias que marca la Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC “Trazado” entre salidas consecutivas, al existir una salida a una vía de servicio (que permite el acceso a esta estación de servicio) en el p.k. 535+894.



**Figura 2. Cierre acceso directo desde A-4 a Estación de Servicio.**

## 1.2. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

Con fecha 21 de octubre de 2011 el Subdirector General de Explotación y Gestión de Red informa favorablemente, en lo referente a su afección a la Red de Carreteras del Estado, como consulta previa de viabilidad, la ejecución del **“Enlace de la SE-35 con la A-4, Autovía del Sur, en el p.k. 534. Tramo: Aeropuerto-Sevilla”**, de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, con las siguientes prescripciones:

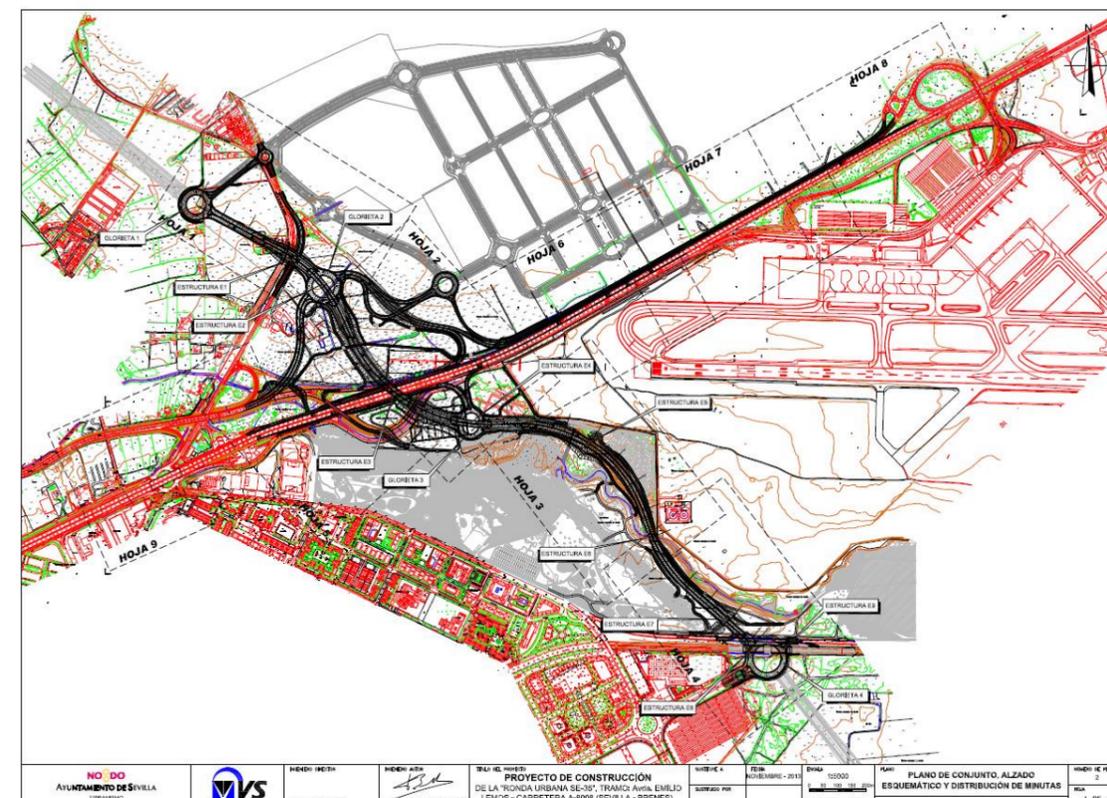
- *Se deberá presentar un proyecto de construcción para la autorización de las obras, que se someterá al trámite de información pública.*
- *Deberá programarse la cesión de la carretera SE-20 al Ayuntamiento de Sevilla, para lo que debería cumplir:*
  - *Que el siguiente tramo a ejecutar sea el tramo “SE-20 a A-4”.*
  - *Que previamente al inicio de las obras del enlace entre SE-35 y A-4 se haya formalizado el convenio por el que el Ayuntamiento de Sevilla asuma la titularidad en su totalidad de la carretera estatal SE-20*

Con fecha 20 de septiembre de 2012 se firmó el **Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución del proyecto “Ronda Urbana “SE-35”, tramo comprendido entre la Avenida Emilio Lemos y la carretera A-8008”** y para la cesión de la carretera SE-20, y de otros dos tramos urbanos de la N-630, al Ayuntamiento de Sevilla, en el que se fijaba el marco general, las pautas y metodología para:

- *Establecer la participación del Ministerio de Fomento en la ejecución y financiación de la actuación “Ronda Urbana “SE-35”, tramo comprendido entre la Avenida Emilio Lemos y la carretera A-8008”, así como fijar la titularidad del enlace futuro entre A-4 y SE-35, su conservación y explotación.*
- *La cesión de la titularidad de la SE-20 y de dos tramos urbanos de la N-630 al Ayuntamiento de Sevilla.*

Con fecha 15 de Julio de 2013 el Ayuntamiento de Sevilla presentó el Documento Técnico para la Información Pública del **“Proyecto de Ronda Urbana SE-35. Tramo: Avenida Emilio Lemos-Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)”**, a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, al objeto de que se inicie el trámite de información pública.

Con fecha 19 de agosto de 2013, el Subdirector General de Explotación y Gestión de Red, resolvió autorizar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental para proceder al **trámite de información pública del Documento Técnico relativo al “Proyecto de Ronda Urbana SE-35. Tramo: Avda. Emilio Lemos-Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)”** a los efectos del art. 104.5 del Reglamento General de Carreteras y de la Disposición Cuarta de la Orden FOM/2873/2007.



**Figura 3. Plano 3. “Plano de Conjunto. Alzado esquemático y distribución de Minutas”. Proyecto de Construcción “Ronda Urbana SE-35, Tramo: Avda. Emilio Lemos – Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)”**

Durante el trámite de información pública, se procede a la publicación del Anuncio de la misma en el BOE (10-10-2013) y en el BOP de Sevilla (2-11-2013), así como a su exposición en el tablón de edictos del Ayuntamiento (18-09-2013).

Con fecha 27 de junio de 2014, la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla presenta un escrito en la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, en el que se indica que la tramitación de este expediente se ha visto interrumpida por diversas cuestiones jurídicas referentes a la interpretación del carácter vinculante de la Declaración de Impacto Ambiental que da cobertura a la aprobación del P.G.O.U. de Sevilla, en el entorno del Parque Tamarguillo, ubicado al Sur de la autovía A-4.

Con objeto de avanzar en la ejecución del sistema general viario y cumplir con los compromisos adquiridos por el Ayuntamiento de Sevilla vinculados al Plan General, el Ayuntamiento definió una solución que permitía ejecutar una primera fase del **“Proyecto de Ronda Urbana SE-35. Tramo: Avenida Emilio Lemos-Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)”**, para lo cual se requería la modificación del enlace entre la carretera SE-20 y la autovía A-4.

Con fecha 27 de junio de 2014 la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla solicitó informe de viabilidad al documento técnico de título **“Reforma del Enlace de la “Ronda Supernorte” SE-20 con la “Autovía del Sur” A-4. “Ronda Urbana SE-35” (Fase 1ª) Sevilla”**, en el que se define una solución

que desarrolla la primera fase de la SE-35, modificando el actual enlace entre la autovía A-4 y la carretera SE-20, compatible con la futura SE-35.

En el Apéndice 3 se incluye el documento con fecha 31 de julio de 2014, por el que el Director General de Carreteras, P.D. en el Subdirector General de Explotación y Gestión de Red, resolvió *“informar desfavorablemente la consulta previa de viabilidad del proyecto “Reforma del enlace de La SE-20 con La A-4, Ronda Urbana SE-35. 1ª Fase”*, presentado por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, al afectar a los ramales directos del enlace existente, introduciendo una glorieta, reduciendo el número de carriles e incumpliendo la Instrucción de Carreteras Norma 3.1-IC “Trazado”, en algunos conceptos.

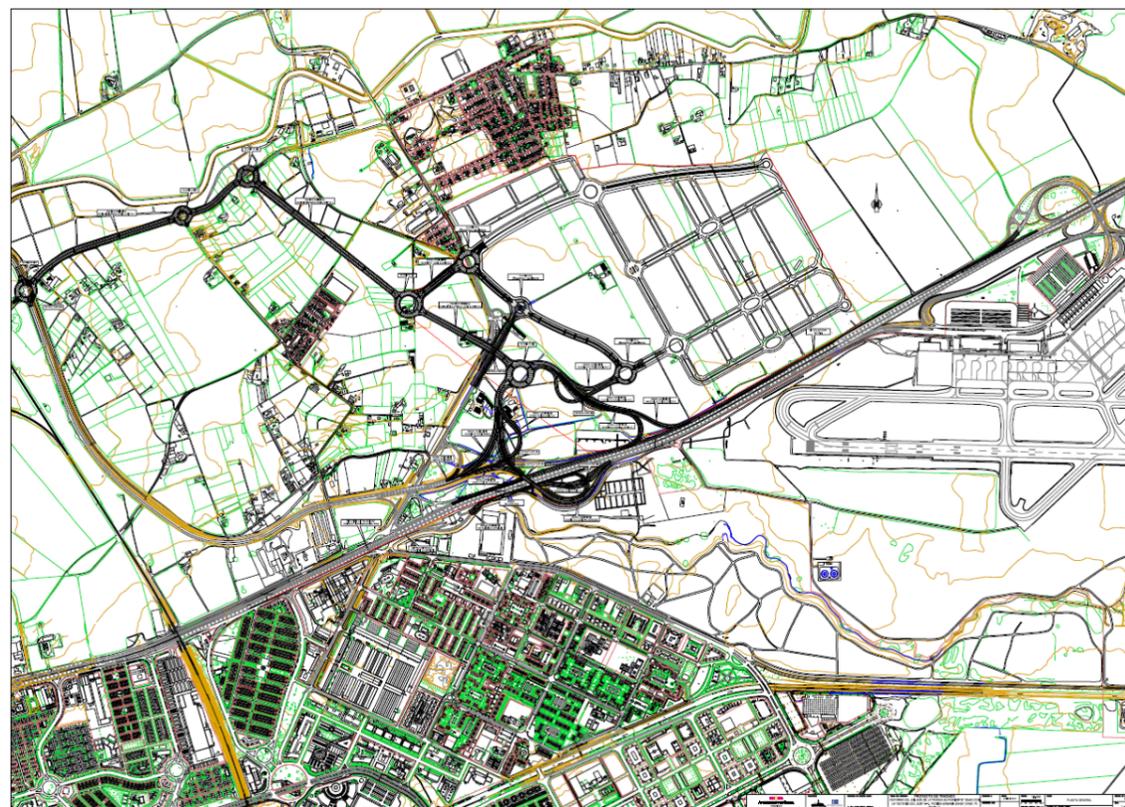


Figura 4. Planta General del Estudio de Trazado "Reforma del enlace de La SE-20 con La A-4, Ronda Urbana SE-35. 1ª Fase"

En esta resolución se indicaba que *“El informe podría ser favorable si, mediante un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Fomento, la SE-20 pasase a ser de titularidad municipal, permaneciendo los carriles de cambio de velocidad y las vías colectoras de la A-4 de titularidad del Estado. En este caso, el proyecto debería someterse a información pública, de acuerdo con la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, e incluir un estudio de tráfico que justifique la solución propuesta en cuanto a capacidad”*.

El 2 de octubre de 2014 se publicó en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla la aprobación definitiva del **Plan Parcial del SUS-DMN-03 “SAN NICOLÁS OESTE”**, ubicado en los terrenos colindantes al enlace en su margen Este.



Figura 5. Plano de Ordenación O.1. “Implantación en la estructura general.” Del P.P. San Nicolás Oeste

En el Apéndice 4 se incluye el documento firmado el día 4 de mayo de 2015: **“Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado”**; en cuya ESTIPULACIÓN PRIMERA se indica que:

*“El objeto de este convenio es el desarrollo coordinado entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla de las siguientes actuaciones:*

- *El proyecto denominado “Reforma del Enlace de la SE-20 y la A-4”. Esta propuesta de remodelación de enlace de las dos carreteras que forman parte de la RCE, incorporará igualmente las conexiones viarias necesarias para garantizar la futura accesibilidad a la primera fase del desarrollo del sector San Nicolás Oeste “SUS-DMN-03”, según el diseño informado favorablemente el 31 de julio de 2014 por el Ministerio de Fomento...”*

Con fecha 8 de octubre de 2015, el Director General de Carreteras, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, resolvió aprobar la **Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción “REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K. 0)”** en la provincia de SEVILLA, objeto del presente proyecto, documento incluido en el Apéndice 1.

Con fecha 18 de noviembre de 2015, el Consejo de Gobierno de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Sevilla, suspende la ejecución del Proyecto de Construcción de la “Ronda Urbana SE-35, en su tramo: Avenida de Lemos – Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)” y se compromete a que una vez que el Ayuntamiento de Sevilla decida la ejecución de la SE-35 con la propuesta redactada, u otra, se someterá al trámite de Evaluación Ambiental de forma previa a cualquier acto de ejecución o redacción y aprobación de nuevo proyecto, Documento Incluido en el Apéndice 5.

El 5 de diciembre de 2016, el Director General de Carreteras, resolvió aprobar la Modificación de la Orden de Estudio del presente Proyecto (Apéndice 2), por la que:

- a) Se establece un nuevo presupuesto base de licitación de las obras de **DIECIOCHO MILLONES DOSCIENTOS DIEZ MIL EUROS (18.210.000, 00 €)**, IVA incluido.
- b) Se estima que los proyectos podrán estar finalizados en diciembre de 2017, teniendo en cuenta los plazos a que pueda dar lugar el procedimiento ambiental.
- c) Por lo demás, seguirá siendo de aplicación para la redacción de los proyectos lo establecido en la Orden de estudio aprobada por la Dirección general de Carreteras el día 8 de octubre de 2015.

El 12 de diciembre de 2016, el Subdirector General de Evaluación Ambiental remite a la Subdirectora General de Estudios y proyectos un documento denominado “Planteando modificaciones a proyecto para evitar impactos ambientales significativos” (Apéndice 6), en el que señala una serie de aspectos a considerar, antes de emitir una resolución ambiental definitiva.

Estos aspectos se resumen en la siguiente tabla:

| REQUERIMIENTOS   |   |
|--|---|
| PERMEABILIDAD TRANSVERSAL, PRÉSTAMOS, VERTEDEROS E INTEGRACIÓN AMBIENTAL | Medidas para movilidad no motorizada (peatonal y bicicleta)   |
|  | Análisis del sobre la A-4 del corredor verde previsto en el POTAU   |
|  | Continuidad camino paralelo Margen izquierda A-4  |
|  | Identificación de préstamos y vertederos  |
|  | Comprobación capacidad de los mismos  |
|  | Levantamiento, restauración e integración paisajística de los tramos que quedan en desuso.  |
| FAUNA, FLORA Y ESPACIOS DE INTERÉS NATURAL                               | Análisis profundo afección parque Tamarguillo   |
|  | Precisión de medidas preventivas y correctoras: pérdida de hábitats, efecto barrera, atropello, contaminación acústica y lumínica |
|  | Análisis afección Especies vulnerables y medidas a tomar  |
|  | Encauzamiento arroyo, análisis alternativas a cielo abierto   |
|  | Revegetación arroyo   |
|  | Pasos de fauna arroyos siguiendo Prescripciones publicación MAPAMA  |
|  | Vallado siguiendo Prescripciones publicación MAPAMA   |
|  | PVA, añadir Programa de seguimiento de fauna afectada con indicadores de seguimiento  |
|  | Descripción de flora y vegetación de ribera existente   |
| Análisis afección de flora y vegetación de ribera existente              |   |

| REQUERIMIENTOS  |   |
|---|---|
|   | Medias correctoras afección de flora y vegetación de ribera existente                             |
|   | Indicadores afección de flora y vegetación de ribera existente                                    |
|   | Estudio de pies arbóreos y arbustivos   |
|   | Especificar riegos de caminos y de vegetación   |
|   | Análisis revegetaciones: erosión, impacto acústico, contaminación escorrentía                     |
|   | PVA, añadir detección temprana de especies invasoras, analizar su presencia ahora                 |
|   | Añadir el control durante las obras de especies invasoras   |
|   | Añadir control de especies invasoras en fase de explotación                                       |
|   | Incluir en texto el no uso de fitosanitarios  |
|   | Coordinarse con la Junta de Andalucía y con el Ayuntamiento                                       |
| HIDROLOGÍA  | Compatibilidad con servidumbres aeronáuticas  |
|   | Hacer curva la ODT 11   |
|   | Evitar que el agua incida lateralmente en las aletas  |
|   | PVA, calidad aguas Tamarguillo y subterráneas y vegetación, establecer indicadores y periodicidad |
|   | Completar medidas PVA para control de vertidos: ubicación geotextiles, destino aguas limpieza     |
|   | Revisión plano de ZIA y acopios   |
|   | Estimar volumen de agua necesario y origen, anualmente  |
|   | Indicar que debe autorizarse la captación de aguas y las obras en cauces                          |
| Indicar que los trabajos en las ODT se harán en tiempo seco |   |
| CAMBIO CLIMÁTICO  | Medidas para reducir emisiones de gases de efecto invernadero (selección materiales)              |
|   | Influencia cambio climático en la infraestructura (taludes y drenaje)                             |
| COMPATIBILIDAD CON SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS                | Acreditación de AENA de la compatibilidad del proyecto con sus operaciones                        |

El 12 de septiembre de 2017, el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de acuerdo a la Orden APM/623/2017, de 28 de junio, por la que se determina el régimen de suplencia temporal de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, firma la “Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente por la que se formula Informe de Impacto Ambiental del “Proyecto de Trazado y Construcción de Reforma del Enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (P.K. 0). Sevilla”.

Este documento, incluido en el Apéndice 7, se analiza en apartados posteriores.

### 1.3. ANTECEDENTES TÉCNICOS

Los Antecedentes de carácter técnico previos a la redacción del presente proyecto, son los siguientes:

- Informe-Propuesta de Orden de Estudio de Proyecto de Trazado y de Construcción: "Reforma del enlace de la Autovía del Sur, A-4 (p.k. 535), con la SE-20 (p.k. 0)", mayo de 2015.
- Estudio de trazado "Reforma del enlace de la "Ronda Supernorte" SE-20 con la "Autovía del Sur" A-4. "Ronda Urbana SE-35" (Fase 1ª) Sevilla". Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.
- Documento Técnico para Información Pública "Ronda Urbana SE-35, Tramo: Avda. Emilio Lemos – Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)", junio de 2013. Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.
- Proyecto de Construcción "Ronda Urbana SE-35, Tramo: Avda. Emilio Lemos – Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)", noviembre 2013. Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.
- Proyecto de Construcción del Eje Ferroviario Transversal de Andalucía. Tramo Sevilla Santa Justa. Aeropuerto de San Pablo. (Paralizado)

Durante la redacción de la maqueta de Fase 3, se localizó la existencia de una amplia zona de terreno empleado como vertedero incontrolado, a través de la que se trazan los ramales de los ejes 2 y 3 del enlace (conexión autovía A-4 con glorieta principal en ambos sentidos). Con objeto de reducir el tratamiento geotécnico necesario para mejorar el apoyo de los nuevos ejes, se han tanteado diferentes alternativas de trazado en dicha zona, cuyas características principales se indican a continuación:

- Alternativa 1 (desarrollada en noviembre de 2018):
  - o Los ejes 2 y 3 discurren sobre los ejes 4 (conexión glorieta principal y glorieta desarrollo urbanístico) y 31 (camino de servicio de acceso a instalaciones de iluminación de emergencia del aeropuerto de Sevilla).
  - o Se propone una posible optimización de la estructura E1 independizando el eje 4 del camino del eje 31.

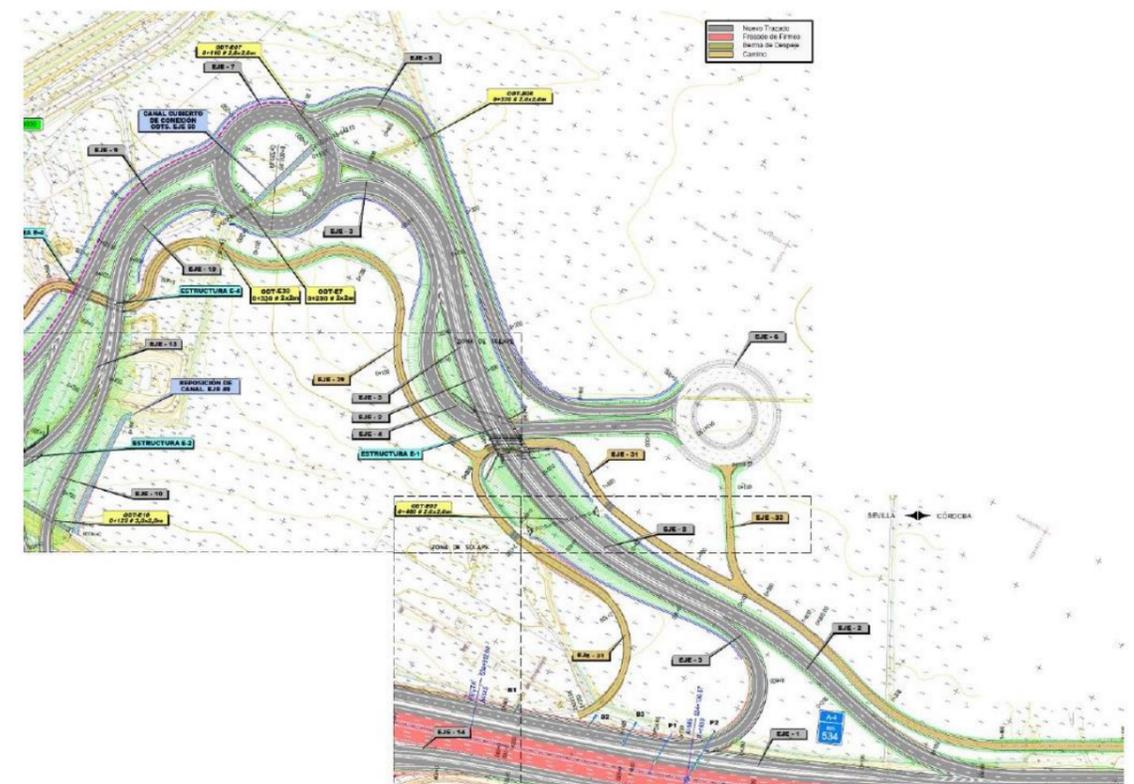


Figura 6. Alternativa 1

- Alternativa 2:

- Los ejes 2 y 3 discurren bajo los ejes 4 y 31.
- Los ejes 2 y 3 dejan de ser coplanarios para disminuir la altura de terraplenes, siempre teniendo en cuenta la compatibilidad con la solución del drenaje superficial
- Se modifica el trazado en alzado de la glorieta del desarrollo urbanístico.

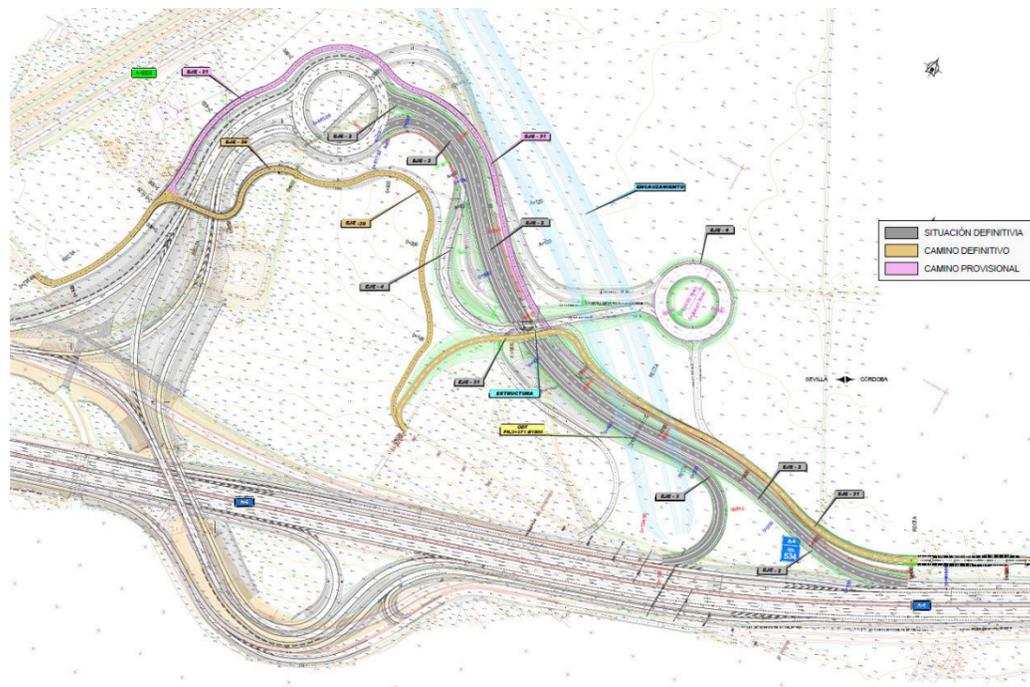


Figura 7. Alternativa 12

- Alternativa 3

- los ramales 4 y 5, de conexión entre la glorieta principal del enlace y la glorieta de acceso al polígono "San Nicolás Oeste", discurren fuera de la zona en la que se localiza el vertedero incontrolado.
- Se elimina la estructura E-1.
- Asimismo, se propone modificar la reposición que da acceso a las instalaciones del aeropuerto, dando continuidad al mismo por el sur de la actuación.



Figura 8. Alternativa 3 (ejes 4 y 5)

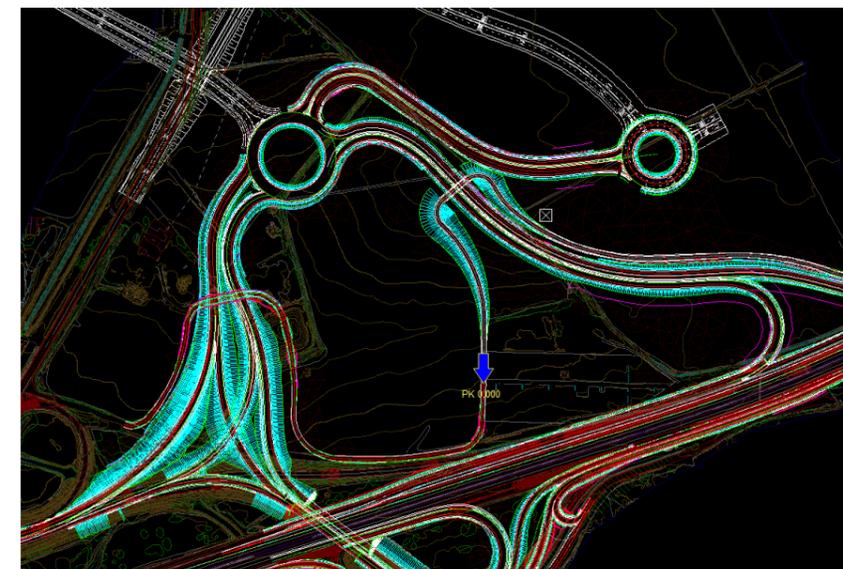


Figura 9. Alternativa 3 (nuevo trazado de camino)

Con fecha 14 de marzo de 2019 se celebra una reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio de Colaboración, entre la Demarcación de Carreteras de Andalucía Occidental y representantes de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla. En la citada reunión se analiza y selecciona el desarrollo de la Alternativa 2 y con la disposición de la glorieta de San Nicolás en un plano inclinado, por ello, se propone para su desarrollo la Alternativa 2, con las siguientes particularidades:

- Se incluyen en el Proyecto los ejes 4, 5 y 6 (glorieta de acceso al desarrollo urbanístico).
- El camino de acceso a las instalaciones de aeropuerto se repondrá por el sur de la actuación.

Posteriormente, la Dirección del Proyecto ha convenido con el Ayuntamiento de Sevilla, que los viales representados por los ejes 4, 5 y 6, así como el camino representado por el eje 39 y parte del camino representado por el eje 31 (zona entre pp.kk. 1+656 y 2+050), no formen parte del presente Proyecto. No obstante, en el Proyecto se incluirán datos relativos a estos ejes únicamente con carácter informativo, ya que las actuaciones relativas a los mismos no serán presupuestadas.

Asimismo, las reposiciones relativas a los servicios afectados de titularidad de EMASESA (abastecimiento y saneamiento), serán incluidas en el Proyecto a título informativo, sin ser incluidas en el Presupuesto del Proyecto.

#### 1.4. ESTUDIO INFORMATIVO E INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

##### 1.4.1. ESTUDIO INFORMATIVO

El presente proyecto carece de Estudio Informativo y de Documento de Declaración de Impacto Ambiental; no obstante, tal como se indica a continuación, se procedió a la redacción de un Documento Ambiental que ha sido sometido a evaluación de impacto ambiental simplificada, teniendo como resultado un Informe de Impacto Ambiental.

##### 1.4.2. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL

La ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto de trazado y construcción de reforma del enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (p.k. 0). Sevilla se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) "Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1. c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente" de la Ley de evaluación ambiental.

##### 1.4.2.1. Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente

El 12 de septiembre de 2017, el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de acuerdo con la Orden APM/623/2017, de 28 de junio, por la que se determina el régimen de suplencia temporal de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, resolvió:

*"De acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el **"PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K.0). SEVILLA"**, cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a*

*producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.*

*Esta Resolución se hace pública a través del Boletín Oficial del Estado, mediante su publicación el 27 de septiembre de 2017, núm. 233, Sec. III y Pág. 94417; y se hará pública mediante la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (www.mapama.es), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.*

*De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, proceden en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto."*

##### 1.4.2.2. Características del potencial impacto

Tendiendo a la documentación ambiental del promotor y los informe recibidos:

- No existe afección directa ni indirecta a espacios de la Red Natura 2000, ni directa al Parque del Tamarguillo.
- El estudio acústico concluye que la alternativa 2 tiene un menor número de receptores potencialmente afectados (11 edificios frente a 23) y realiza una propuesta de pantallas acústicas (con altura máxima de 3,5-4 m) en esta fase del proyecto.
- El encauzamiento del arroyo Tamarguillo bajo el enlace proyectado, entre las tres alternativas de diseño contempladas, ha sido aprobada la alternativa 1, por el órgano competente que corresponde con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
- Las medidas para no incrementar el efecto barrera y el riesgo de atropello para la fauna existente en la actualidad, se prevé el diseño de nuevas ODT y los vallados de acuerdo con las prescripciones técnicas al respecto del Ministerio (MAGRAMA, 2015. 2ª edición revisada y ampliada), incluyendo el acondicionamiento de las ODT actuales.
- El proyecto define que los materiales necesarios serán obtenidos de explotaciones en curso con autorización vigente e incluye una propuesta de explotaciones.
- La demolición de los viales fuera de uso, así como su integración ambiental, reciclando el material en obra o transportándolo a vertedero autorizado.
- Los yacimientos arqueológicos inventariados y los restos romanos encontrados en las obras del Parque del Tamarguillo están fuera de la zona de actuación.
- El proyecto contempla la reposición bajo el enlace del camino paralelo a la A-4 y garantiza los gálibos para el futuro corredor verde que se contempla asociado al encauzamiento del Tamarguillo y Ranillas (DIA BOE 28.11.2017) proyectado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

- La documentación ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental que está previsto desarrollar con más detalle en el proyecto de construcción y que incluye los controles.

Estos aspectos son tenidos en cuenta en la redacción de la presente Fase.

## 1.5. ANÁLISIS DE LA ORDEN DE ESTUDIO

Con fecha 8 de octubre de 2015, el Director General de Carreteras, de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, resolvió aprobar la Orden de Estudio del Proyecto de Trazado y Construcción “REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K. 0)” en la provincia de SEVILLA.

En dicha Orden de Estudio se indica que el día 4 de mayo de 2015 se firmó un “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado”; entre las obligaciones contraídas por el Ministerio de Fomento se incluye la redacción, supervisión y aprobación del proyecto “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20”.

### 1.5.1. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

Según la Orden de Iniciación del Estudio, propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, las características de la nueva infraestructura serán:

| DATO         | DESCRIPCIÓN  |
|--------------|--|
| Clase        | Reforma de Enlace  |
| Clave        | T5-SE-5100 / 25-SE-5100  |
| Denominación | Reforma del enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (p.k. 0) |
| Situación    | Enlace entre la Autovía del Sur (A-4) y la SE-20 (p.k.0)             |

#### 1.5.1.1. Objeto de los proyectos

Elaborar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción, los documentos adecuados para cumplir con los compromisos adquiridos por el Ministerio de Fomento para el desarrollo de la “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20” (“Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del Enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”).

#### 1.5.1.2. Contenido

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras (N.S.8/2014 y N.S. 9/2014

*Recomendaciones para redacción de los proyectos de Trazado y Construcción de Carreteras)* para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

#### 1.5.1.3. Instrucciones particulares y su cumplimiento

En la Orden de Estudio se incluyen las siguientes instrucciones particulares:

- En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.
  - Se ha tenido en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, en cuanto a la valoración inicial de las estructuras.
- El proyecto de trazado T5-SE-5100 será sometido a un trámite de Información Pública, de acuerdo con lo establecido por la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.
  - Se prevé que el proyecto siga el trámite de Información Pública tras la FASE 3.
- Se valorará la posible necesidad de someter las actuaciones a un procedimiento de evaluación ambiental.
  - El 12 de septiembre de 2017, el Director General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de acuerdo a la Orden APM/623/2017, de 28 de junio, por la que se determina el régimen de suplencia temporal de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, firma la “Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente por la que se formula Informe de Impacto Ambiental del “Proyecto de Trazado y Construcción de Reforma del Enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (P.K. 0). Sevilla”. En este documento se indica “De acuerdo con la Evaluación de Impacto ambiental practicada según la Sección 2ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del Anejo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el “PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K. 0. Sevilla”, cumpliendo con los requisitos ambientales que se desprenden de la presente resolución de Informe de Impacto Ambiental, vara a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley”
- La aprobación de esos proyectos está condicionada a la firma de un convenio para la cesión de la carretera SE-20 entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Fomento, en el que se determine la titularidad de los carriles y ramales del futuro enlace (Informe sobre la viabilidad de la reforma del enlace emitido por la Dirección General de Carreteras con fecha 31 de julio de 2014).

- Con fecha 20 de septiembre de 2012 se firmó el Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución del proyecto “Ronda Urbana “SE-35”, tramo comprendido entre la Avenida Emilio Lemos y la carretera A-8008” y para la cesión de la carretera SE-20, y de otros dos tramos urbanos de la N-630, al Ayuntamiento de Sevilla.
  - El día 4 de mayo de 2015 se firmó un “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado”.
5. Se realizará un estudio de tráfico que permita una aproximación al comportamiento del nuevo enlace, y que servirá de base para justificar la nueva configuración propuesta.
- Se ha realizado, se adjunta en el Anejo 6, *Planeamiento y Tráfico*.
6. Se realizará un estudio de reordenación de accesos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 104 y 106 del Reglamento General de Carreteras.
- Se ha realizado un estudio previo, que se adjuntó en el Anejo 1.5 *Trazado* de Fase 1 y será completado en la presente fase, incluyéndose en el Anejo 8, *Trazado geométrico*.
7. La reforma del enlace será compatible con el planeamiento vigente del Ayuntamiento de Sevilla y con las previsiones de la futura SE-35.
- Como se indica en el Anejo 8, *Trazado*, esta condición particular ha sido tenida en cuenta en el diseño de la solución del enlace objeto del proyecto.
8. Se mantendrá la coordinación adecuada con el Ayuntamiento de Sevilla, la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, AENA, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, EMASESA y con el resto de Entidades y Organismos que pudiera verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.
- Como puede comprobarse en el Anejo 1.3 *Planeamiento Urbanístico y Organismos Afectados*, entregado en Fase 1, y el en Anejo 22, *Coordinación con otros Organismos*, de la presente Fase, se ha mantenido comunicación y se han mantenido reuniones con los organismos y entidades indicados.

En particular, los proyectos serán informados por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en la parte que afecte a sus competencias municipales.

- Se ha mantenido una reunión con la Dirección Técnica de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla para temas referidos al tráfico; en fases posteriores se mantendrán las reuniones pertinentes, y se enviará la documentación necesaria para que sean informadas.
9. Se utilizará la Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras (Nota de Servicio 7/2014, de 18 de noviembre de 2014).

- Se ha utilizado, en la medida de lo posible, para la valoración del presupuesto de la ejecución del presente proyecto.

#### **1.5.1.4. Programación de los proyectos**

Se Estima un plazo de doce (12) meses para la redacción de los Proyectos.

#### **1.5.1.5. Asistencia técnica**

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción del proyecto.

#### **1.5.1.6. Presupuesto aproximado**

De acuerdo con las valoraciones aportadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, se estima que el presupuesto base de licitación de las obras podrá ascender a NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS MIL EUROS (9.800.000,00€), incluyendo el concepto de IVA aplicable (21%).

En el Anejo 1.10 *Análisis del presupuesto de la Orden de Estudio*, de Fase 1, se incluyó la valoración del trazado incluido en el Anexo I del “*Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado*”, que se corresponde con el incluido en el *Estudio de trazado “Reforma del enlace de la “Ronda Supernorte” SE-20 con la “Autovía del Sur” A-4. “Ronda Urbana SE-35” (Fase 1ª) Sevilla*”. Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, puesto que se considera que la valoración incluida en la Orden de Estudio (basada en dicho trazado) es insuficiente para la ejecución de la actuación.

## 1.6. MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

El 5 de diciembre de 2016, El Director General de Carreteras, aprobó la Modificación de la Orden de Estudio del presente Proyecto.

En dicho documento se indica que la modificación propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental (patentes tras el análisis de detalle últimamente realizado) consiste en la actualización del presupuesto estimado para las obras, que se verá incrementado hasta alcanzar los 18,21 millones de euros (frente a 9,8 millones establecidos en la anterior Orden de Estudio).

En dicha resolución se concluía:

- a) Modificar la Orden de Estudio de claves T5-SE-5100 y 25-SE-5100, aprobada por la Dirección General de Carreteras el día 8 de octubre de 2015, con objeto de establecer un nuevo presupuesto base de licitación de las obras de DIECIOCHO MILLONES DOSCIENTOS DIEZ MIL EUROS (18.120.000,000 €), incluyendo la parte correspondiente al IVA aplicable (21%).
- b) Se estima que los proyectos podrían estar finalizados en diciembre de 2017, teniendo en cuenta los plazos a que pueda dar lugar el procedimiento ambiental.
- c) Por todo lo demás, seguirá siendo de aplicación para la redacción de los proyectos lo establecido en la Orden de Estudio aprobada por la Dirección General de Carreteras el 8 de octubre de 2015.

### 1.6.1. COMENTARIOS A LA MODIFICACIÓN DE LA ORDEN DE ESTUDIO

Como ya se ha indicado, el informe ambiental del presente proyecto fue firmado el día 12 de septiembre de 2017, mientras que el informe de seguimiento de Fase 2, realizado por la Asistencia Técnica Intef-AECOM, fue recibido en enero de 2018.

Se ha previsto culminar la redacción del presente Proyecto antes del fin del presente año.

## 1.7. INCIDENCIAS EN LAS SOLUCIONES A ADOPTAR EN EL PROYECTO

A fecha de redacción de este documento se identifican como principales condicionantes de trazado, las siguientes:

1. La existencia y uso del paso superior existente sobre la A-4 en el p.k. 534+650, lo que condiciona los trazados de los nuevos viales que soporta.



2. La indefinición en los plazos de ejecución de los desarrollos urbanísticos próximos a la zona del proyecto, definidos en el P.G.O.U. del Ayuntamiento de Sevilla, que modificarían la red de infraestructuras de la zona y el reparto de tráfico en la misma.
3. El futuro trazado de la Ronda Urbana SE-35, en el cual figura la glorieta principal de este enlace, y que atraviesa de norte a sur el presente estudio.

El día 4 de mayo de 2015 se firmó un “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado”. En la estipulación segunda *Condicionantes de diseño*, se indica que “...el trazado y criterios de diseño adoptados para el citado proyecto, asegurarán la compatibilidad funcional con las previsiones del PGOU y en concreto las previsiones del proyecto “Proyecto de Ronda Urbana “SE-35”, tramo comprendido entre la avenida Emilio Lemos y la Carretera A-8008”.”

En la Orden de Estudio del proyecto que nos ocupa, se indica en su instrucción particular 7 lo siguiente “La reforma del enlace será compatible con el planeamiento vigente del Ayuntamiento de Sevilla y con las previsiones de la futura SE-35”.

4. El futuro desarrollo urbanístico “San Nicolás Oeste”, el cual se conecta a este enlace a través de una de las glorietas (GLC), -la cual se ha replanteado de acuerdo al Proyecto del Plan Parcial para su coordinación, pero que no entra a formar parte del presente proyecto-, y una serie de viales de conexión, lo que también limita la zona de actuación.

En el “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en Red de Carreteras del Estado”, en cuya estipulación primera se indica que:

*“El objeto de este convenio es el desarrollo coordinado entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla de las siguientes actuaciones:*

- El proyecto denominado **“Reforma del Enlace de la SE-20 y la A-4”**. Esta propuesta de remodelación de enlace de las dos carreteras que forman parte de la RCE, incorporará

*igualmente las conexiones viarias necesarias para garantizar la futura accesibilidad a la primera fase del desarrollo del sector San Nicolás Oeste "SUS-DMN-03", según el diseño informado favorablemente el 31 de julio de 2014 por el Ministerio de Fomento..."*

5. El límite al sur de la actuación, conformado por el camino de servicio colindante al Parque de San Ildefonso, conocido como "Parque del Tamarguillo", al cual se procura afectar lo mínimo posible, manteniendo su acceso a la vía de servicio sur.



6. La cercanía del Enlace al aeropuerto, en el p.k. 533, y la necesidad de encajar la entrada a tronco de autovía del ramal procedente de la SE-20 y la vía de servicio sur en una longitud de aproximadamente 1.000 m.



7. La existencia de numerosos servicios existentes, intentado evitar su afección o, al menos, minimizar la misma.

## APÉNDICE 1. ORDEN DE ESTUDIO


 MINISTERIO  
DE FOMENTO

**T5-SE-5100**  
**25-SE-5100**

Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se **APRUEBA** la siguiente **ORDEN DE ESTUDIO:**

**PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN**

**“REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (PK 0)”**

**SEVILLA**

El pasado día 4 de mayo de 2015 se firmó el denominado “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”.

Entre las obligaciones contraídas por el Ministerio de Fomento mediante la firma del citado Convenio se incluye la redacción, supervisión y aprobación del proyecto “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20”.

Con objeto de dar cumplimiento al compromiso anteriormente mencionado, la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental ha elaborado un informe, recibido en esta Subdirección General de Estudios y Proyectos el día 5 de octubre de 2015, solicitando la aprobación de una Orden de Estudio para la redacción de los correspondientes proyectos de trazado y construcción de la denominada “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20”.

El enlace actual de la A-4 con la SE-20 es del tipo trompeta, con dos únicos movimientos: Madrid (A-4) /SE-20 y SE-20/Madrid (A-4). Los movimientos SE-20/Sevilla (A-4) y Sevilla (A-4) /SE-20 se resuelven actualmente a través de los ramales de conexión de la SE-20 con la carretera A-8008 (de titularidad de la Junta de Andalucía), completándose a través de las vías de servicio de la A-4 y con la glorieta de la A-8008 con la A-4, de acceso al Parque Alcosa.

La reforma del enlace propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, conforme a los acuerdos plasmados en el convenio firmado con el Ayuntamiento de Sevilla, permitiría completar los movimientos actuales, añadiendo a estos los correspondientes a los tránsitos SE-20/Sevilla (A-4) y Sevilla (A-4)/SE-20, sin utilizar la carretera de la Junta de Andalucía. Asimismo, se incorporaría una glorieta en la margen derecha de la autovía A-4 que permitiría la conexión de los futuros viarios previstos en el planeamiento vigente.

 SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE  
Y VIVIENDA

 SECRETARÍA GENERAL  
DE INFRAESTRUCTURAS

 DIRECCIÓN GENERAL DE  
CARRETERAS

 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**T5-SE-5100**  
**25-SE-5100**

Como conclusión a lo expuesto anteriormente, y una vez analizada la propuesta formulada en este sentido por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, **RESUELVO:**

Que bajo la dirección de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental sean redactados los siguientes proyectos:

**Tipo y clave:** Proyecto de trazado: T5-SE-5100  
Proyecto de construcción: 25-SE-5100

**Situación:** Enlace entre la Autovía del Sur (A-4) y la SE-20 (pk 0).  
Término municipal de Sevilla.

**Clase:** Reforma de enlace.

**Objeto de los proyectos:**

Elaborar, con el grado de detalle exigible a un proyecto de trazado y a un proyecto de construcción, los documentos adecuados para cumplir con los compromisos adquiridos por el Ministerio de Fomento para el desarrollo de la “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20” (“Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”).

**Contenido:**

Los proyectos de construcción y de trazado deberán contener respectivamente los documentos especificados en los artículos 27 y 28 del Reglamento General de Carreteras. Asimismo, se tendrán en cuenta las Recomendaciones de la Dirección General de Carreteras para la redacción de este tipo de estudios y, en cualquier caso, lo que se determine en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares que sirva de base para su redacción.

**Características:**

Se tendrá en cuenta las recomendaciones de la vigente instrucción 3.1-IC de trazado y de la Orden Circular 32/2012 de nudos viarios.

**Instrucciones particulares:**

1. En la redacción de los proyectos se tendrá en cuenta la Orden FOM/3317/2010, de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento.

2. El proyecto de trazado T5-SE-5100 será sometido a un trámite de Información Pública, de acuerdo con lo establecido por la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre



T5-SE-5100  
25-SE-5100

procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado.

3. Se valorará la posible necesidad de someter las actuaciones a un procedimiento de evaluación ambiental.

4. La aprobación de estos proyectos está condicionada a la firma de un convenio para la cesión de la carretera SE-20 entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Fomento, en el que se determine la titularidad de los carriles y ramales del futuro enlace (informe sobre la viabilidad de la reforma del enlace emitido por la Dirección General de Carreteras con fecha 31 de julio de 2014).

5. Se realizará un estudio de tráfico que permita una aproximación al comportamiento del nuevo enlace, y que servirá de base para justificar la nueva configuración propuesta.

6. Se realizará un estudio de reordenación de accesos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 104 y 106 del Reglamento General de Carreteras.

7. La reforma del enlace será compatible con el planeamiento vigente del Ayuntamiento de Sevilla y con las previsiones de la futura SE-35.

8. Se mantendrá la coordinación adecuada con el Ayuntamiento de Sevilla, la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, AENA, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, EMASESA y con el resto de Entidades y Organismos que pudieran verse afectados o que puedan aportar datos de interés a la redacción de los proyectos.

En particular, los proyectos serán informados por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en la parte que afecte a sus competencias municipales.

9. Se utilizará la Base de Precios de Referencia de la Dirección General de Carreteras (Nota de Servicio 7/2014, de 18 de noviembre de 2014).

**Programación para la redacción de los proyectos:**

Se estima necesario un plazo de doce (12) meses para la redacción de los proyectos.

**Asistencia Técnica:**

Se autoriza, previa justificación de la necesidad e idoneidad del contrato conforme al artículo 22.1 del Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, la asistencia técnica que, en su caso, resulte necesaria para la redacción de los proyectos.



T5-SE-5100  
25-SE-5100

**Presupuesto aproximado:**

De acuerdo con las valoraciones aportadas por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, se estima que el presupuesto base de licitación de las obras podrá ascender a **NUEVE MILLONES OCHOCIENTOS MIL EUROS (9.800.000,00 €)**, incluyendo el concepto de IVA aplicable (21%).

Los proyectos, una vez redactados conforme a lo establecido en la presente Orden de Estudio, serán remitidos para su supervisión a la Subdirección General de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Carreteras.

Conforme:  
Madrid, 7 de octubre de 2015  
**LA SUBDIRECTORA GENERAL  
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS**

Fdo.: Fuencisla Sancho Gómez

Aprobado:  
Madrid, 8 de octubre de 2015  
**EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

## APÉNDICE 2. MODIFICACIÓN DE ORDEN DE ESTUDIO



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA  
  
SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS  
  
DIRECCION GENERAL DE -  
CARRETERAS  
  
SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**T5-SE-5100**  
**25-SE-5100**

**Resolución de la Dirección General de Carreteras por la que se APRUEBA la siguiente MODIFICACIÓN de la ORDEN DE ESTUDIO:**

**PROYECTO DE TRAZADO Y PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN**

**“REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVIA DEL SUR, A-4 (P.K. 535), CON LA SE-20 (P.K. 0)”**

**Red de Carreteras del Estado**

**SEVILLA**

El día 4 de mayo de 2015 se firmó el denominado “Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado”.

Entre las obligaciones contraídas por el Ministerio de Fomento mediante la firma del citado Convenio se incluye la redacción, supervisión y aprobación del proyecto “Reforma del enlace de la A-4 con la SE-20”.

Para dar cumplimiento a dicho compromiso, el día 8 de octubre de 2015 la Dirección General de Carreteras aprobó una Orden de Estudio, de claves T5-SE-5100 y 25-V-5100, por la que se autorizó la redacción de un proyecto de trazado y un proyecto de construcción para la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20.

El día 14 de marzo de 2016 se celebró la segunda reunión de la Comisión de Seguimiento del Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución de la reforma del enlace de la A-4 con la SE-20 y otras actuaciones en la Red de Carreteras del Estado.

Por su parte, también se han producido avances significativos en la redacción de los proyectos T5/25-SE-5100: entrega del Documento Técnico Ambiental para su tramitación con el Órgano Ambiental, y finalización de la Fase I.

A la vista de los documentos ya redactados, la Demarcación de Carreteras en Andalucía Occidental ha remitido a esta Subdirección General de Estudios y Proyectos, con fecha de



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA  
  
SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS  
  
DIRECCION GENERAL DE -  
CARRETERAS  
  
SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**T5-SE-5100**  
**25-SE-5100**

entrada 19 de octubre de 2016, una propuesta de modificación de la Orden de Estudio aprobada en el día 8 de octubre de 2015.

La modificación propuesta por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental (patentes tras el análisis de detalle últimamente realizado) consiste en la actualización del presupuesto estimado para las obras, que se verá incrementado hasta alcanzar los 18,21 millones de euros (frente a 9,8 millones establecidos en la vigente Orden de Estudio).

La justificación del aumento de presupuesto se encuentra en la necesidad de abordar una serie de actuaciones que compatibilicen la funcionalidad del diseño del enlace con los actuales criterios de calidad derivados de la normativa de diseño aplicable. Las principales mejoras necesarias son:

- Duplicación del ramal de A-4 a SE-20, desagregando el ramal del Sector de San Nicolás Oeste.
- Mejora del trazado del ramal de la margen derecha de la A-4.
- Mejora del itinerario de acceso al Sector de San Nicolás Oeste desde Sevilla.
- Mejora del trazado y condiciones de seguridad de la glorieta proyectada al norte de la actuación.

A la vista de la propuesta formulada por la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental, y teniendo en cuenta el procedimiento establecido por la Orden FOM/3317/2010 (de 17 de diciembre, sobre las medidas específicas para la mejora de la eficiencia de la ejecución de las obras ferroviarias, carreteras y aeropuertos del Ministerio de Fomento), para los casos como el presente en el que se ve justificadamente rebasado el presupuesto previsto en una Orden de Estudio, **RESUELVO:**

- a) Modificar la Orden de Estudio de claves T5-SE-5100 y 25-SE-5100, aprobada por la Dirección General de Carreteras el día 8 de octubre de 2015, con objeto de establecer un nuevo presupuesto base de licitación de las obras de **DIECIOCHO MILLONES**



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO  
DE INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA  
SECRETARIA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS  
DIRECCION GENERAL DE -  
CARRETERAS  
SUBDIRECCION GENERAL DE  
ESTUDIOS Y PROYECTOS

**T5-SE-5100**  
**25-SE-5100**

**DOSCIENTOS DIEZ MIL EUROS (18.210.000,00 €)**, incluyendo la parte correspondiente al IVA aplicable (21%).

- b) Se estima que los proyectos podrán estar finalizados en diciembre de 2017, teniendo en cuenta los plazos a que pueda dar lugar el procedimiento ambiental.
- c) Por todo lo demás, seguirá siendo de aplicación para la redacción de los proyectos lo establecido en la Orden de Estudio aprobada por la Dirección General de Carreteras el día 8 de octubre de 2015..

**Conforme:**

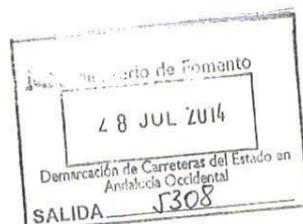
Madrid, 5 de diciembre de 2016  
**LA SUBDIRECTORA GENERAL  
DE ESTUDIOS Y PROYECTOS**

  
Fdo.: Francisca Sancho Gómez

**Aprobado:**  
Madrid, 5 de diciembre de 2016  
**EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS**

  
Fdo.: Jorge Urrecho Corrales

**APÉNDICE 3. INFORME DE VIABILIDAD DEL ESTUDIO DE TRAZADO “REFORMA DEL ENLACE DE LA “RONDA SUPERNORTE” SE-20 CON LA “AUTOVÍA DEL SUR” A-4. “RONDA URBANA SE-35” (FASE 1º) SEVILLA”. GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA**



COPIA

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL

DESTINATARIO

O F I C I O

S/REF:

N/REF: GTE/IN SE.IO.67/14

FECHA: 28 de julio de 2014

 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE RED  
 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS  
 MINISTERIO DE FOMENTO  
 Paseo de la Castellana, 67.  
 28071 Madrid.

**ASUNTO:** Solicitud de Consulta Previa de Viabilidad para la Ejecución del Proyecto "Reforma del Enlace de la SE-020 y la Autovía A-4". Ronda Urbana SE-35 (Fase 1ª). Sevilla

**INTERESADO:** Ayuntamiento de Sevilla. Gerencia de Urbanismo.

Con fecha 27 de junio de 2014 (registro de entrada nº 2096) se ha recibido escrito de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla en el que se solicita informe de viabilidad al documento técnico adjunto de título Reforma del Enlace de la "Ronda Supernorte" SE-20 con la "Autovía del Sur" A-4. "Ronda Urbana SE-35" (Fase 1ª) Sevilla.

Con anterioridad, el 19 de agosto de 2013, el Subdirector General de Explotación y Gestión de Red, resolvió autorizar a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental para proceder al trámite de información pública del Documento Técnico relativo al Proyecto de Ronda Urbana SE-35. Tramo: Avda. Emilio Lemos-Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes) A-4 Autovía del Sur PK 534. Tramo: Aeropuerto de Sevilla. No obstante, y según consta en el escrito de la Gerencia Municipal de Urbanismo, la tramitación de este expediente se ha visto interrumpida por diversas cuestiones jurídicas referentes a la interpretación del carácter vinculante de la Declaración Ambiental previa a la aprobación del PGOU de Sevilla en el entorno del Parque Tamarguillo, ubicado al Sur de la autovía A-4, según se refleja en el escrito presentado por la Gerencia de Urbanismo.

El documento ahora presentado define una solución que desarrolla la primera fase de la SE-35, modificando el actual enlace entre la autovía A-4 y la SE-020.

Una vez examinado el trazado del documento técnico Reforma del Enlace de la "Ronda Supernorte" SE-20 con la "Autovía del Sur" A-4. "Ronda Urbana SE-35" (Fase 1ª) Sevilla, esta Demarcación considera:

1. La continuidad y prioridad de la SE-020 se ve interrumpida con la modificación del enlace, de forma que los ramales directos actuales quedan muy afectados; con una

AVDA. AMERICO VESPUCCIO, 5  
 EDIFICIO CARTUJA-Portal 1 Planta 1ª  
 ISLA DE LA CARTUJA  
 41071-SEVILLA  
 TEL: 954 48 79 00  
 FAX: 954 48 79 49



glorieta y un excesivo recorrido en el movimiento Madrid - SE-020 y con una reducción de carril, de 2 a 1, en el movimiento SE-020 - Madrid.

2. A la vista del punto anterior, no sería aceptable la modificación propuesta, salvo en el caso de que la SE-020 pase a ser de titularidad municipal, como ya se previó en el informe al PGOU de Sevilla de fecha 1/02/2006 y también en los informes al Plan Parcial San Nicolás Oeste de fecha 14/11/2012 y 19/02/2013.

3. La inserción de las nuevas vías de entrada y salida de este enlace en la A-4 cumple las distancias que marca la Norma 3.1 I.C. Trazado de Carreteras, entre salidas y entradas consecutivas.

Para ello se cancela la entrada a la estación de servicio de CEPSA existente en el p.k. 535+210, margen izquierda. No obstante, a la estación de servicio se seguirá pudiendo acceder por la salida de la A-4 existente en el p.k. 535+894, de la misma margen izquierda.

4. En los ramales del enlace se han detectado los siguientes incumplimientos de la Norma 3.1 I.C.

| DENOMINACIÓN EJE                             | LOCALIZACIÓN EN EL DOCUMENTO           | INCUMPLIMIENTO DEL TRAZADO EN PLANTA  | INCUMPLIMIENTO DEL TRAZADO EN ALZADO  | INCUMPLIMIENTO DE LA LEY DE PERALTES                       | INCUMPLIMIENTO DE DISTANCIAS DE SEGURIDAD   |
|--|--|---|---|--|---|
| Ramal de Conexión A-4 Sevilla con Glorieta 2 | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 13 - 14 de 27 | -Hay 2 clotoides (A=85, asociado a R=200m) que no cumple longitudes mínima.<br>-Falta clotoide entre curvas consecutivas.                                       | -Se observa un Kv=1.400 y otro 2.000 cóncavo inferior al mínimo para Vp=80.<br>-Se observa un Kv=700 convexo inferior al mínimo | -Se observan variaciones de peraltes en curvas circulares. |   |
| Ramal de Conexión Glorieta 2 con A-4 Sevilla | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 15 de 27      | -Se observa una curva con R=40 (menor de 50m)<br>-Hay 2 clotoides (A=55 y A=38) que no cumplen longitudes mínima.<br>-Falta clotoide entre curvas consecutivas. | -Se observa un Kv=1.400 y otro 2.000 cóncavo inferior al mínimo para Vp=80.<br>-Se observa un Kv=700 convexo inferior al mínimo |  | -En el pk 0+060 existe una salida hacia la Glorieta C, que debería distar 250m de la Glorieta 2, o arrancar directamente de la glorieta.  |
| Vía colectora margen derecha                 | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 16 a 19 de 27 |   |   |  | -Debe incorporarse mediante marca vial continua los 250 m sin accesos entre la sección 1,0m del carril de aceleración hacia A-4 Sevilla y la salida hacia a la carreteras de Brenes |
| Ramal de conexión Glorieta 2 con A-4 Córdoba | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 20 de 27      | -Se observa una curva con R=48,5 (menor de 50m)<br>-Falta clotoide entre curvas consecutivas.   | -Se observa un Kv=800 cóncavo inferior al mínimo para Vp=80.<br>-Se observa un Kv=2000 convexo inferior al mínimo               | -Se observan variaciones de peraltes en curvas circulares. |   |

MINISTERIO DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



| DENOMINACIÓN EJE                             | LOCALIZACIÓN EN EL DOCUMENTO           | INCUMPLIMIENTO DEL TRAZADO EN PLANTA   | INCUMPLIMIENTO DEL TRAZADO EN ALZADO  | INCUMPLIMIENTO DE LA LEY DE PERALTES  | INCUMPLIMIENTO DE DISTANCIAS DE SEGURIDAD   |
|--|--|--|---|---|---|
| Ramal de conexión Glorieta 2 con SE-020      | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 21 de 27      |  | -Se observa un Kv=3000 convexo inferior al mínimo   | -Se observa que el peralte en el pk 0+000 no coincide con el peralte del eje Ramal de conexión Glorieta 2 con A-4 Córdoba, que están en paralelo. |   |
| Ramal de Conexión SE-020 con Glorieta 2      | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 23 de 27      | -Se observa una curva con R=48,5 (menor de 50m)<br>-Las clotoides no cumplen en sus longitudes mínimas.<br>-Faltan clotoides entre curvas y rectas.<br>-Faltan clotoides entre curvas.                     | -Se observa un Kv=1.000 y otro 3.000 convexo inferior al mínimo para Vp=80.<br>-Se observa un Kv=1.800 y otro 1.850 cóncavo inferior al mínimo  | -Se observan 2 saltos en la transición de peraltes.   | -Se debería prolongar hasta 250 la incorporación de este eje al ramal conexión A-4 Córdoba con Glorieta 2   |
| Ramal de conexión A-4 Córdoba con Glorieta 2 | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 24 - 25 de 27 | -Se observan curvas con R=43,5 y R=47,5 (menor de 50m)<br>-Se enlazan curvas circulares consecutivas sin recta intermedia ni clotoide no cumplido los radios de salida mínimo (Rentrada= 91, Rsalida=43,5) | -Se observan acuerdos verticales Kv=3.000 y 2.000 convexos inferior al mínimo para Vp=80. También, Kv=800 cóncavo, inferior al mínimo para Vp=80.   | -Se observan variaciones de peraltes en curvas circulares.<br>-Se asocia un peralte del 2% a un radio de curvatura R=91 m.                        | En el PK 1+079,280 se incorpora el ramal de conexión SE-020 con Glorieta 2 a menos de 250 m de la Glorieta. |
| Ramal Conexión A-4 Córdoba (vía de servicio) | Nº Plano: 5<br>Nº Hojas: 26 de 27      | -No se proyectan clotoides entre curvas<br>-Se observan curvas con R=43 y R=47,5 (menor de 50m)<br>-Se unen rectas con curvas de radio inferiores a 2.500m   | -Se deduce que es C-60 al tener una pendiente del 7,69%<br>-Se observa un Kv= 1.000 y 600 convexo inferior al mínimo para Vp=60<br>-Se observa un Kv=1.000 y 700 cóncavo inferior al mínimo | -Se observan 2 saltos en la transición de peraltes.   |   |

A la vista de lo anteriormente expuesto esta Demarcación informa favorablemente la viabilidad del enlace propuesto con las condiciones siguientes:

A. Que la SE-020 pase a ser de titularidad municipal, así como los ramales del enlace futuro entre A-4 y SE-020, salvo los carriles de cambio de velocidad de la A-4 y las vías colectoras paralelas a la A-4, que quedarían formando parte de ésta, para lo que se deberá firmar el correspondiente convenio de colaboración.

MINISTERIO DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

- B. Que es necesario someter a información pública esta modificación de enlace en cumplimiento de la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del Estado, y por reordenación y modificación de accesos (Art. 104.5 y 106 del Reglamento General de Carreteras). Para este trámite la Gerencia Municipal de Urbanismo deberá presentar un Documento para la Información Pública lo suficientemente detallado para que pueda servir de base a dicho trámite.
- C. Que el documento para la información pública incluya un estudio de tráfico y capacidad que convalide el diseño ahora presentado o que defina las modificaciones de capacidad que se requieran.
- D. Las deficiencias de trazado en los ramales expuestas en el punto 4º de las consideraciones primeras de este informe, pueden entenderse como recomendaciones si dichos ramales pasan a ser de titularidad municipal. En caso contrario, es decir, si hubieran de ser de la Red de Carreteras del Estado, dichas deficiencias deben considerarse como a subsanar obligatoriamente en el proyecto de construcción.
- E. Una vez concluida la información pública para la autorización de las obras de la reforma del enlace será necesaria la presentación de un proyecto de construcción y la acreditación de disponibilidad de los terrenos (Art. 104.2 del Reglamento General de Carreteras)

Por último, también en el Plano nº 4 Hoja 6 de 6 se indica que en todo el tramo de la autovía A-4 afectado por las obras, se ejecutará un refuerzo del firme, consistente en una capa de rodadura de 3 cm. Esto ocasionaría una reducción del gálibo vertical en general, sobre banderolas y pórticos afectados por el trazado de la Vía Colectora Margen Derecha y, en particular, sobre el paso superior de la carretera SE-020, por lo que deberá resolverse este aspecto en el correspondiente proyecto de construcción.

Lo que se traslada a esa Subdirección para su resolución.

EL JEFE DE LA DEMARCACIÓN

Fdo.: Rodrigo Vázquez Orellana



- Anexo:
- Escrito de la GMU Ayto. de Sevilla de 27/06/2014 y Documento Técnico de junio de 2014 (Tomo papel y CD)

MINISTERIO DE FOMENTO  
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS



SE.13.6+7 (044)

SECRETARÍA DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS,  
TRANSPORTE Y VIVIENDA  
  
SECRETARÍA GENERAL DE  
INFRAESTRUCTURAS  
  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
CARRETERAS  
  
SUBDIRECCIÓN GENERAL DE  
EXPLOTACIÓN Y GESTIÓN DE RED

**DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN ANDALUCÍA OCCIDENTAL**

Américo Vespuccio, 5 Ed. Cartuja, portal 1 1ª pl.  
41071 SEVILLA

S/REF.  
N/REF. **AC-SE-1180**  
FECHA **4 de agosto 2014**

**ASUNTO:** Consulta previa de viabilidad para la ejecución del proyecto: "Reforma del enlace de la SE-020 y la autovía A-4. Ronda Urbana SE-35. Fase 1ª, t.m. de Sevilla"  
**INTERESADO:** Ayuntamiento de Sevilla

Con fecha 31 de julio de 2014 el Director General de Carreteras P. D. en el Subdirector General de Explotación y Gestión de Red (Orden FOM/1644/2012, de 23 de julio) ha resuelto:

- **Informar desfavorablemente** la consulta previa de viabilidad del proyecto "Reforma del enlace de la SE-20 con la A-4, Ronda Urbana SE-35. 1ª Fase" redactado por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Javier Bernal Serrano y presentado por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, al afectar a los ramales directos del enlace existente, introduciendo una glorieta, reduciendo el número de carriles e incumpliendo la Norma de Trazado 3.1-IC en los ramales propuestos, con radios inferiores a 50 m e incumpliendo la distancia de seguridad.

El informe podría ser favorable si, mediante un convenio de colaboración entre el Ayuntamiento de Sevilla y el Ministerio de Fomento, la SE-20 pasase a ser de titularidad municipal, permaneciendo los carriles de cambio de velocidad y las vías colectoras de la A-4 de titularidad del Estado. En este caso, el proyecto debería someterse a información pública, de acuerdo con la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, e incluir un estudio de tráfico que justifique la solución propuesta en cuanto a capacidad.

Lo que se comunica para su conocimiento y traslado al interesado.

EL JEFE DEL ÁREA,

Fdo.: Justo Borrajo Sebastián

*Para el Jefe del Área*  
*[Handwritten signature]*

# **APÉNDICE 4. CONVENIO DE COLABORACIÓN ENTRE MINISTERIO DE FOMENTO Y AYUNTAMIENTO DE SEVILLA**



**NO8DO**  
AYUNTAMIENTO  
DE SEVILLA

**CONVENIO DE COLABORACION ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL  
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA PARA LA EJECUCION DE LA REFORMA DEL ENLACE  
DE LA A-4 CON LA SE-20 Y OTRAS ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DEL  
ESTADO EN SEVILLA**

Sevilla, 4 de Mayo de 2015

**CONVENIO DE COLABORACION ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y EL  
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA PARA LA EJECUCION DE LA REFORMA DEL ENLACE  
DE LA A-4 CON LA SE-20 Y OTRAS ACTUACIONES EN LA RED DE CARRETERAS DEL  
ESTADO EN SEVILLA**

En Sevilla, a 4 de Mayo de 2015.

**REUNIDOS**

DOÑA. ANA MARÍA PASTOR JULIÁN, Ministra de Fomento, que actúa en función de la Resolución de avocación de fecha 30 de abril de 2015, en virtud de la cual se avoca la competencia atribuida al Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

DON JUAN IGNACIO ZOIDO ÁLVAREZ, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Sevilla, de conformidad con la representación que le atribuye la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.

Ambas partes comparecientes, según intervienen, se reconocen la capacidad legal necesaria para el otorgamiento del presente Convenio, a cuyo efecto

**EXPONEN**

**PRIMERO.-** La Administración General del Estado actúa en virtud de la competencia exclusiva que ostenta en la Red de Carreteras del Estado (artículos 4 de la Ley 25/1998, de 29 de julio, de Carreteras, y artículo 10 de su Reglamento).

El Ayuntamiento de Sevilla actúa en virtud de sus competencias en materia de ordenación y gestión y disciplina urbanística, y de realización de actividades complementarias de las propias de las otras Administraciones Públicas (artículos 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local).

Que, de acuerdo con el principio de cooperación entre las distintas administraciones públicas y en el ejercicio de las competencias señaladas, consideran conveniente su colaboración en esta materia y muestran su interés recíproco en el desarrollo de dicha colaboración para alcanzar un mayor grado de eficacia con su actuación coordinada.

**SEGUNDO.-** La carretera SE-20 "De A-4 a Isla de la Cartuja" es una vía construida por Patrimonio del Estado para acceder a la Isla de la Cartuja con motivo de la Exposición Universal de Sevilla 1992, y afecta a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento por acuerdos del Consejo de Ministros de 27-3-1998 y 19-6-1998.

La SE-20 a pesar de formar parte de la Red de Carreteras del Estado, por su carácter fundamentalmente metropolitano, no resulta ser una carretera que forme parte de un itinerario de largo recorrido, función que actualmente cumple la Circunvalación SE-30, y por tanto no tiene funcionalidad de Red de Carreteras del Estado.

**TERCERO.-** El Ministerio de Fomento es titular de los siguientes tramos de la Carretera N-630:

- N-630 entre los pp.kk. 814+860 y 816+180 ("Muro de Defensa").
- N-630 entre Enlace con calle Padre García Tejero-Glorieta del Copero-Glorieta Norte Enlace Puerto Este de la SE-30.

Dichos tramos han quedado absorbidos dentro del núcleo urbano, dando servicio a tráficos de carácter fundamentalmente local y que disponen de itinerarios alternativos a través de vías que mantienen la continuidad de la Red de Carreteras del Estado.

En concreto, en 2008 el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla aprobó solicitar la transferencia de la titularidad del citado tramo de la Avda. de la Raza, el segundo de los antes indicados, al Ministerio de Fomento, sin haberse materializado la cesión de los tramos hasta la fecha.

**CUARTO.-** Tras la aprobación del PGOU de 2006, la SE-20 en el tramo comprendido entre la A-4 y la A-8008 (Sevilla - Los Rosales), adquiere con más intensidad un carácter urbano, ya que asume la estructuración viaria del desarrollo urbanístico de diversos sectores de planeamiento, destacando las unidades SUO-DMN-01 (Buenaire), SUS-DMN-06 (Higuerón Norte), SUS-DMN-05 (Higuerón Sur), SUS-DMN-03 (San Nicolás Oeste) y SUS-DMN-04. En este sentido, en el *Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla para la ejecución del Proyecto "Ronda Urbana SE-35", Tramo comprendido entre la Avenida Emilio Lemos y la Carretera A-8008* y para la cesión de la carretera SE-020, y de otros dos tramos urbanos de la N-630, al Ayuntamiento de Sevilla, firmado el 20 de septiembre de 2012, el Ayuntamiento de Sevilla declaró su intención de integrar en el viario municipal la carretera SE-20.

**QUINTO.-** Por diversas incidencias, ajenas a la voluntad del Ayuntamiento de Sevilla y del Ministerio de Fomento, a la fecha no ha sido posible culminar el proceso de aprobación y licitación del referido Proyecto, previsto en el Protocolo de Colaboración de septiembre de 2012.

No obstante lo anterior, y sin abandonar los objetivos plasmados en el citado Protocolo, corresponde a la Administración dar respuesta y ofrecer soluciones viables para materializar el desarrollo urbanístico de los sectores aprobados en el PGOU, así como afrontar las obligaciones comprometidas en desarrollo de los sistemas generales y cumplimiento de los convenios urbanísticos suscritos al efecto.

**SEXTO.-** En este sentido, se ha definido una solución técnica que permite ejecutar una primera fase de la Ronda SE-35, pero que requiere la modificación del enlace existente entre la ronda SE-20 y la autovía A-4. En concreto, con fecha 27 de junio de 2014 se remitió a la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental para consulta de viabilidad el documento denominado *"Reforma del Enlace de la SE-20 y la A-4. Ronda Urbana SE-35. Fase 1ª"*. Esta propuesta de remodelación de enlace incorpora igualmente las conexiones viarias necesarias para garantizar la accesibilidad al sector San Nicolás Oeste "SUS-DMN-03", según el diseño informado favorablemente con anterioridad por el Ministerio de Fomento.

Con fecha 31 de julio de 2014 se ha emitido informe por la Dirección General de Carreteras en el que se indica que la viabilidad de la citada propuesta de actuación queda condicionada a la firma de un convenio de colaboración con el Ministerio de Fomento en el que el Ayuntamiento de Sevilla asuma la titularidad de la carretera SE-20, permaneciendo los carriles de cambio de velocidad y vías colectoras de titularidad del Estado. Debido a las características de la actuación el proyecto deberá someterse a información pública de

acuerdo con la Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, e incluir un estudio de tráfico que justifique la solución propuesta en cuanto a capacidad.

**SÉPTIMO.-** Ambas Administraciones están decididas a coordinar sus redes viarias y a establecer una colaboración para ello. Es intención de las partes firmantes incorporar a las actuaciones de este Convenio a la Junta de Andalucía para su participación y colaboración en los objetivos propuestos, en concertación con el resto de Administraciones.

En virtud de todo lo anterior, ambas partes suscriben el presente Convenio con sujeción a las siguientes.

#### ESTIPULACIONES

##### PRIMERA.- OBJETO.

El objeto de este convenio es el desarrollo coordinado entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla de las siguientes actuaciones:

- El proyecto denominado *"Reforma del Enlace de la SE-20 y la A-4"*. Esta propuesta de remodelación de enlace de las dos carreteras que forman parte de la RCE, incorporará igualmente las conexiones viarias necesarias para garantizar la futura accesibilidad a la primera fase de desarrollo del sector San Nicolás Oeste "SUS-DMN-03", según el diseño informado favorablemente el 31 de julio de 2014 por el Ministerio de Fomento. El coste de la citada actuación se estima en un presupuesto de 9,8 millones de euros (IVA incluido) y será asumido y ejecutado por el Ministerio de Fomento. El Anexo 1 refleja la delimitación del ámbito de esta actuación.

El Ayuntamiento de Sevilla realizará todas las gestiones precisas, y a su cargo, para la puesta a disposición del Ministerio de Fomento de los suelos necesarios para la ejecución de las obras, y que no formen parte ya del dominio público viario actual.

El Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla, con el fin de desarrollar la actuación podrán suscribir acuerdos específicos de colaboración con los particulares propietarios de suelos afectados con objeto de facilitar la puesta a disposición de los terrenos, así como para facilitar el desarrollo técnico y material de la actuación.

- El proyecto denominado *"Renovación superficial y actuaciones complementarias en la Ronda SE-20"*. Esta actuación consistirá en la ejecución de obras de acondicionamiento superficial del firme de la Ronda SE-20 y actuaciones complementarias de señalización, balizamiento y defensas. Dicho Proyecto será igualmente desarrollado de forma íntegra por el Ministerio de Fomento. El coste de la citada actuación se estima en un presupuesto de 2,5 millones de euros (IVA incluido).
- El coste de la redacción de ambos proyectos y del control y vigilancia de la ejecución de las obras se estima en 0,90 millones de euros (IVA incluido).



| ACTUACIONES  | IMPORTE (€)       |
|--|-------------------|
| Reforma enlace A-4 y SE-20   | 9.800.000         |
| Renovación superficial y actuaciones complementarias SE-20         | 2.500.000         |
| Redacción proyectos y Asistencia Control y Vigilancia de las Obras | 900.000           |
| <b>TOTAL</b>   | <b>13.200.000</b> |

Una vez realizadas las obras, el Ministerio de Fomento analizará la procedencia de ceder la titularidad del tramo de la SE-20, del del p.k 0,000 al p.k 10,700 (de A-4 a Isla de la Cartuja), que no reúna las condiciones de funcionalidad para la Red de Carreteras del Estado, conservando la titularidad de los carriles de cambio de velocidad y vías colectoras, cumpliendo en todo caso la normativa aplicable.

Lo dispuesto en el párrafo anterior será también de aplicación a los siguientes tramos de carreteras:

- Muro de Defensa: Tramo de la carretera N-630 entre los pp.kk. 814+860 y 816+180.
- Avenida de la Raza: Tramo de la carretera N-630 entre Enlace con calle Padre García Tejero-Glorieta del Copero-Glorieta Norte Enlace Puerto Este de la SE-30.

#### SEGUNDA.- CONDICIONANTES DE DISEÑO.

A efectos de la redacción, supervisión y aprobación por el Ministerio de Fomento de los proyectos indicados con anterioridad, se tendrá en cuenta lo dispuesto en la cláusula primera en cuanto a una posible cesión futura de la Ronda "SE-20".

Por estas circunstancias específicas, el correspondiente proyecto podrá adoptar excepcionalmente soluciones técnicas alternativas a la aplicación de los parámetros de la instrucción estatal de trazado de carreteras, siempre que queden debidamente justificadas en la integración urbana de la vía y previo informe técnico municipal de conformidad.

Igualmente, el trazado y criterios de diseño adoptados para el citado proyecto, asegurarán su compatibilidad funcional con las previsiones del PGOU y en concreto las previsiones del "Proyecto de Ronda Urbana "SE-35", tramo comprendido entre la Avenida Emilio Lemos y la Carretera A-8008". En este sentido, el Proyecto indicado, en la parte que afecte a las competencias municipales será informado por la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, sin que en ningún caso los condicionantes derivados de las previsiones del PGOU puedan suponer una modificación de los proyectos en lo relativo a la normativa específica en materia de carreteras.

La Gerencia Municipal de Urbanismo pondrá a disposición del Ministerio de Fomento toda la documentación técnica que tenga disponible para facilitar la redacción del proyecto.

#### TERCERA.- PLAZO.

El Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla se comprometen a agilizar la gestión administrativa y técnica de las actuaciones que a cada uno corresponden para alcanzar los objetivos del presente Convenio en el plazo más breve posible.

#### CUARTA.- FINANCIACIÓN DE LAS ACTUACIONES.

El Ministerio de Fomento, previos los trámites y presupuestos pertinentes, se compromete a financiar la cantidad estimada inicialmente en **13,20 millones de euros** (IVA incluido) para la materialización de las actuaciones indicadas. Dicha aportación se tendrá en cuenta en los presupuestos generales del Estado y se financiará con cargo a la aplicación presupuestaria 17.38.453B.6, con la siguiente distribución de anualidades:

| FINANCIACIÓN ACTUACIONES MINISTERIO DE FOMENTO |  |             |              |              |               |
|--|--|-------------|--------------|--------------|---------------|
| APLICACIÓN PRESUPUESTARIA                      | ACTUACIONES  | ANUALIDADES |              |              | IMPORTE TOTAL |
|  |  | 2015        | 2016         | 2017         |               |
| 17.38.453B.601                                 | Redacción ambos proyectos y control y vigilancia de la ejecución | 100.000,00  | 400.000,00   | 400.000,00   | 900.000,00    |
| 17.38.453B.601                                 | Obra Enlace SE-20 y A-4  | 400.000,00  | 4.000.000,00 | 5.400.000,00 | 9.800.000,00  |
| 17.38.453B.601                                 | Obra Ronda SE-20   |             | 1.500.000,00 | 1.000.000,00 | 2.500.000,00  |
| IMPORTE TOTAL                                  |  | 500.000,00  | 5.900.000,00 | 6.800.000,00 | 13.200.000,00 |

Este convenio se firma en desarrollo del Protocolo de Colaboración suscrito el 20 de septiembre de 2012 para la financiación de determinadas infraestructuras viarias previstas en el PGOU de Sevilla, considerándose cumplido el mismo con el importe fijado en el presente convenio.

#### QUINTA.- COMPROMISO DE CESIÓN DE PARCELA DOTACIONAL.

En virtud de la colaboración pactada en el presente Convenio, y para mejor desarrollo de las funciones asignadas al Ministerio de Fomento en la ciudad de Sevilla, el Ayuntamiento de Sevilla se compromete a ceder la titularidad a la Administración General del Estado (Patrimonio del Estado), libre y gratuitamente, una parcela dotacional en la zona sur de la ciudad con una capacidad mínima de 2.000 m2 de superficie construida para destinarla a dependencias administrativas de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Dicho compromiso se realiza sin perjuicio de la tramitación del correspondiente expediente de cesión.

#### SEXTA.- COMISIÓN DE SEGUIMIENTO.

Se constituirá una Comisión Mixta de Seguimiento del Convenio para velar por el correcto cumplimiento del mismo y formada por:

- El Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental del Ministerio de Fomento.
- Un Ingeniero de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental designado por el Jefe de la Demarcación.
- El Director Técnico de la Gerencia de Urbanismo de Sevilla.
- El Jefe del Servicio de Coordinación del Desarrollo Urbanístico de la Gerencia de Urbanismo de Sevilla.

La presidencia de la Comisión será ejercida por el Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental del Ministerio de Fomento, que tendrá voto de calidad.

La Comisión se reunirá cuando se solicite por alguna de las partes y sus miembros podrán ser sustituidos por otros suplentes, así como pueden ser asistidos por los técnicos que se juzgue conveniente de acuerdo con el tema a tratar.

En lo no previsto de forma expresa en el convenio para la Comisión de Seguimiento, serán de aplicación las normas reguladoras de los Órganos Colegiados contenidas en el Capítulo II del Título II de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, correspondiendo al Presidente de la Comisión las facultades previstas en el artículo 23 de la citada Ley 30/1992.

Las funciones de la comisión serán las siguientes:

- a) Realizar la programación y el seguimiento de las actuaciones objeto del Convenio, proponiendo a las respectivas Administraciones las modificaciones que se consideren precisas.
- b) Informar, previamente a su aprobación definitiva, el o los proyectos de construcción de las obras objeto del Convenio, así como las modificaciones de los mismos que surjan durante el desarrollo de las obras.
- c) Coordinar la obtención de los terrenos necesarios de forma que su disponibilidad quede asegurada en las fechas adecuadas.
- d) Coordinar la modificación y traslado de los servicios afectados de manera que se facilite el normal desarrollo de las obras.
- e) Tener conocimiento de las incidencias que se produzcan, tanto de carácter técnico como administrativo, durante el desarrollo de los proyectos.
- f) Impulsar con la mayor celeridad la tramitación requerida en cada caso.

#### SÉPTIMA.- VIGENCIA.

La vigencia del presente Convenio se extenderá al período comprendido entre la fecha de su firma y la conclusión de las actuaciones incluidas y en su caso de los convenios que se suscriban en desarrollo del mismo.

#### OCTAVA.- NATURALEZA DEL CONVENIO.-

Este Convenio tiene naturaleza administrativa correspondiendo a la Comisión Mixta de Seguimiento la resolución de controversias que puedan surgir en relación con la interpretación de su contenido y cumplimiento. La competencia para entender en los litigios que pudieran surgir en su ejecución e interpretación corresponderá a la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

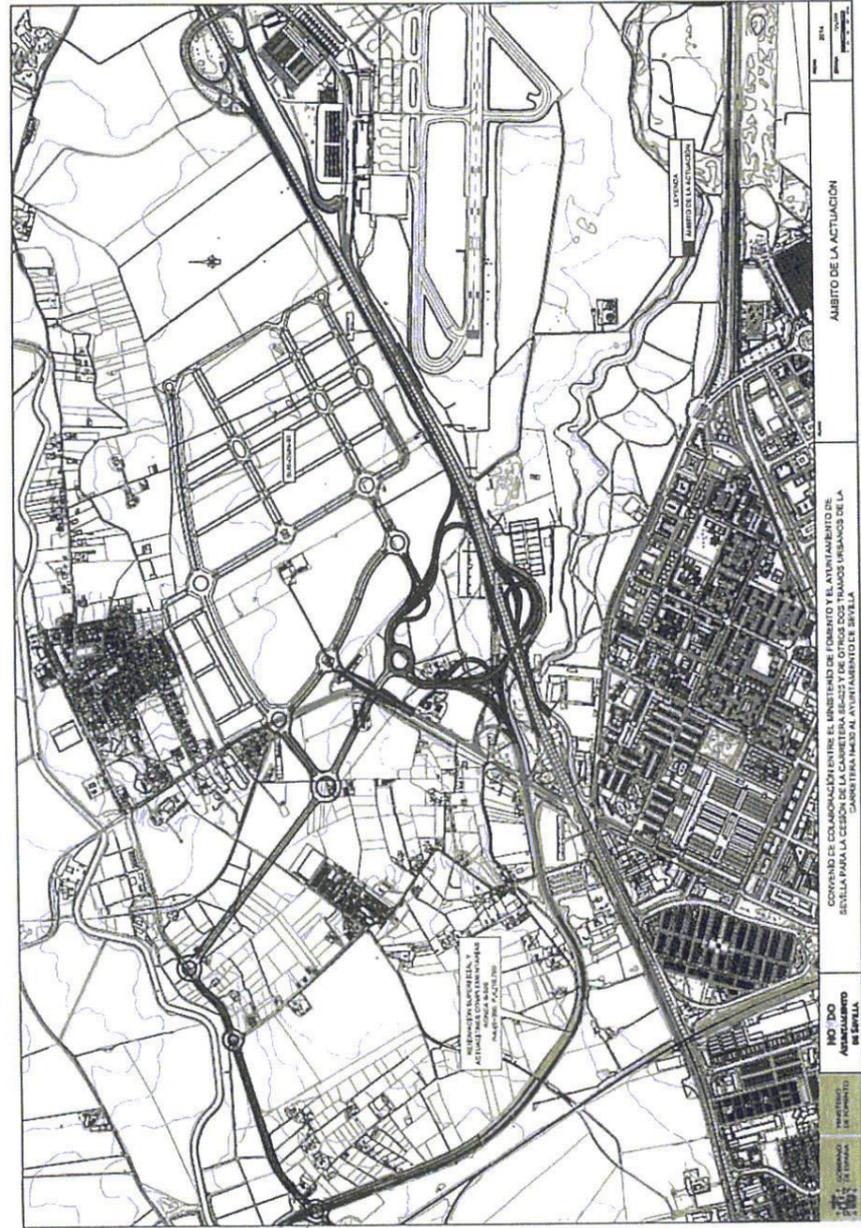
De conformidad con cuanto antecede firman el presente Convenio en el lugar y fecha indicados.

LA MINISTRA DE FOMENTO

Doña Ana Mª Pastor Julián

EL ALCALDE DE SEVILLA

D. Juan Ignacio Zoido Álvarez



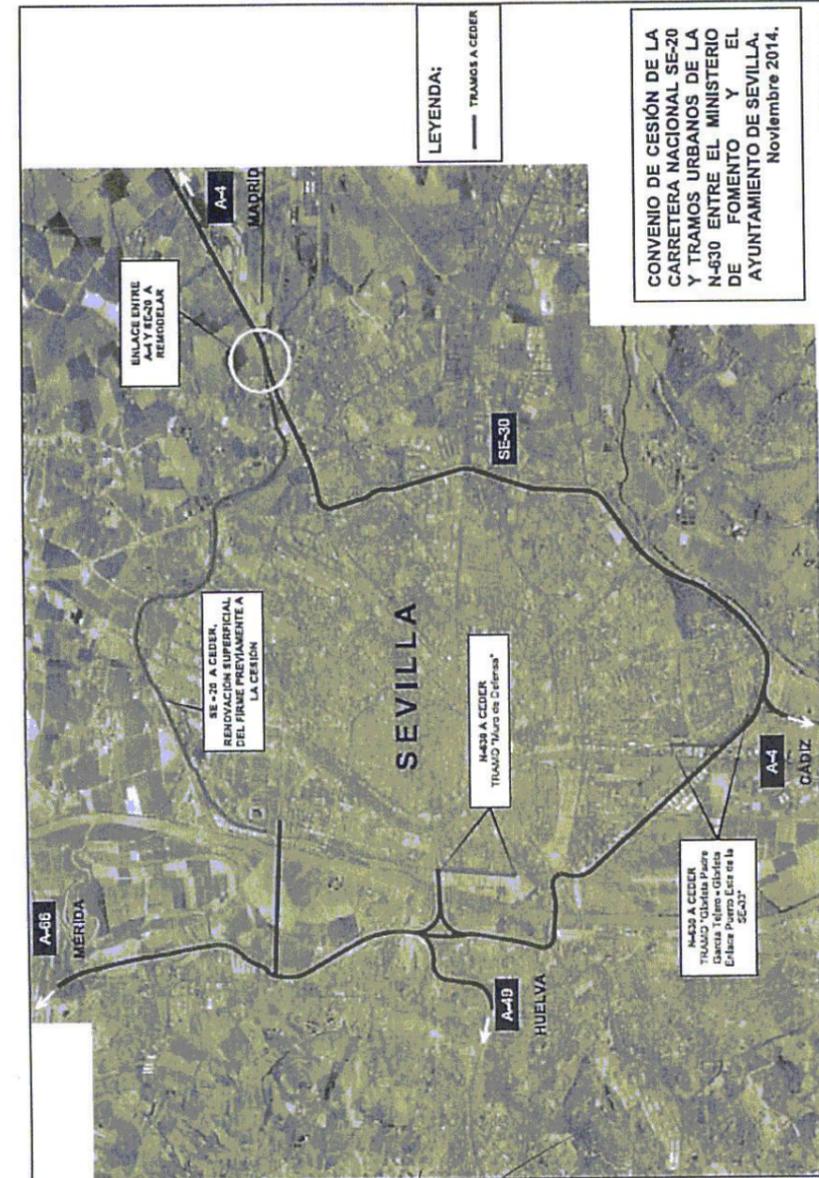
CROQUIS ENLACE SE-20 CON A-4

8

ANEJO 2

9





CESION SE-20 – del p.k inicial 0,000 al p.k final 10,700 (De A-4 a Isla de la Cartuja)

## **APÉNDICE 5. SUSPENSIÓN MUNICIPAL PROYECTO “RONDA URBANA SE-35, TRAMO: AUTOVÍA A-4 – RONDA SUPER NORTE SE-20”**

**DIRECCIÓN TÉCNICA**

Expte. : 1088/2008



El Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo en sesión celebrada el 18 de noviembre de 2015, se ha servido aprobar una propuesta suscrita por el Sr. Gerente, cuyo tenor literal es el siguiente:

“Por esta Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla se han seguido actuaciones relativas al desarrollo del sistema general viario previsto en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, en concreto respecto de la Ronda Urbana SE-35. Los actos administrativos adoptados relativos al desarrollo de la Ronda Urbana SE-35 hasta el momento han sido los siguientes: 1.- Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en sesión celebrada el día 8 de octubre de 2008, aprobando en el orden técnico el Anteproyecto de la nueva Ronda Urbana SE-35, Tramo Norte, entre la A-4 y la A-66 de Sevilla. - Cuyos antecedentes constan en el presente expediente nº 1088/2008 de Dirección Técnica.- 2.- Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en sesión celebrada el día 12 de mayo de 2010, aprobando en el orden técnico el Proyecto de Construcción "Ronda Urbana SE-35. Tramo Autovía A-4 – Ronda Super-Norte SE-20".- Antecedentes obrantes en el expediente nº 82/2010 del Servicio de Contratación.- 3.- Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en sesión celebrada el día 7 de julio de 2010, aprobando en el orden técnico el Proyecto de Construcción de "Ronda Urbana SE-35. Tramo: Autovía A-4 – Variante A-92".- Antecedentes obrantes en el expediente nº 117/2010 del Servicio de Contratación.- 4.- Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, en sesión celebrada el día 10 de noviembre de 2010, aprobando en el orden técnico el Proyecto de Construcción "Ronda Urbana SE-35. Tramo SE-30 (Enlace "Gota de Leche"-SE-020 en su confluencia con la carretera de Valdezorras)".- Antecedentes obrantes en el expediente nº 279/2010 del Servicio de Contratación.- 5.- Tramitación seguida para el contrato de Servicios consistente en la redacción del Proyecto de Construcción de la Ronda Urbana SE-35, Tramo: Avda. Emilio Lemos-Carretera A-8008 (Sevilla-Brenes)".-Antecedentes obrantes en el expediente 35/2012 del Servicio de Contratación, debiéndose señalar que este proyecto no ha sido objeto de su aprobación en el orden técnico. -En virtud de la denuncia formulada al Parlamento Europeo sobre la posible afección de la construcción de la SE-35 al Parque de Tamarguillo, la Comisión Europea emprendió una investigación preliminar, considerando que, por no haber sometido a una evaluación de impacto ambiental el proyecto completo de carretera de circunvalación urbana SE-35, España había incumplido las obligaciones que le incumben relativas

Avda. Carlos III s/nº. Isla de la Cartuja  
41092 Sevilla  
Teléfonos: 955 476 741 – 739  
E-mail: d.technica@urbanismo-sevilla.org

*Para a Gb Lylda*  
Ⓟ

a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Remitida Carta de Emplazamiento ante expediente de infracción, y tras formular el Ayuntamiento de Sevilla las observaciones correspondientes en los plazos otorgados al efecto, la Comisión Europea ha emitido Dictamen Motivado en 24 de septiembre de 2015.- En el citado Dictamen Motivado la Comisión Europea considera que, al no haber sometido a una evaluación de impacto ambiental el proyecto completo de carretera de circunvalación urbana SE-35, el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben relativas a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. Así mismo la Comisión invita al Reino de España a que, dentro de los dos meses siguientes a la recepción de este dictamen motivado, adopte las medidas necesarias para ajustarse al mismo.- En fecha 5 de noviembre de 2015 la Gerencia de urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, atendiendo a lo interesado por la Secretaría de Estado para la Unión Europea, procede a formular observaciones en relación al Dictamen Motivado de 24 de septiembre de 2015. En dichas observaciones, en primer lugar se deja constancia de que es firme voluntad del Ayuntamiento de Sevilla dar cumplimiento al citado Dictamen Motivado así como que no existe ninguna autorización para la ejecución del Anteproyecto y de los Proyectos, que se encuentran paralizados. Así mismo se indica que el Ayuntamiento de Sevilla se encuentra en un momento de reflexión, dado que no está decidido que los proyectos redactados vayan a ser objeto de ejecución ya que la evolución real de los desarrollos urbanísticos hace previsible que deban incluirse modificaciones en lo hasta este momento proyectado, de ahí que no se haya sometido el Anteproyecto aprobado a evaluación ambiental, hasta tanto la Corporación Municipal decida si ha de ser objeto de desarrollo y ejecución en su redacción actual o debe redactarse un nuevo Anteproyecto y por tanto nuevos proyectos en desarrollo del mismo. En dichas observaciones se concluye, siendo clara la voluntad del Ayuntamiento de Sevilla de dar cumplimiento al Dictamen Motivado, que para proceder a tal cumplimiento la misma Comisión Europea en su Dictamen justifica que cuando se trata de la concesión de una autorización para el desarrollo de un proyecto, las autoridades competentes pueden, entre otras cosas, decidir la suspensión de la autorización concedida a fin de imposibilitar la prosecución de las actividades en las condiciones contempladas en dicha autorización. En consecuencia, y si bien en este caso no estamos ante una autorización para el desarrollo de proyectos sino ante la mera aprobación de esos proyectos en el orden técnico, se elevará al Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla propuesta para acordar la suspensión de la ejecución del Anteproyecto y de los tres proyectos ya aprobados en el orden técnico, así como la suspensión de la tramitación del procedimiento en curso dirigido a la aprobación en el orden técnico del cuarto proyecto, adaptación de dos de los proyectos aprobados, y que aún no ha sido aprobado. Así mismo se propondrá al Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla la adopción de acuerdo en el sentido de manifestar el compromiso de que, una vez el Ayuntamiento de Sevilla, adopte la decisión de si ha de ser objeto de ejecución el Anteproyecto ya aprobado así como los proyectos aprobados en el orden técnico, o en su caso un nuevo Anteproyecto,


 Gerencia de  
Urbanismo

Dirección Técnica

se someterá al correspondiente trámite de evaluación ambiental antes de cualquier acto de ejecución o redacción y aprobación de nuevos proyectos. - Se ha emitido en fecha 11 de noviembre de 2015 informe en el que se propone la adopción de los acuerdos que han sido puestos de manifiesto en las observaciones realizadas por la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla en relación con el Dictamen Motivado de la Comisión Europea de 24 de septiembre de 2015.- Por todo ello, el Gerente que suscribe, en uso de las facultades contempladas en el artículo 27 de los Estatutos de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, viene en formular la adopción de los siguientes, **ACUERDOS - PRIMERO:** Suspender la ejecución del Anteproyecto de la nueva Ronda Urbana SE-35, Tramo Norte, entre la A-4 y la A-66 de Sevilla, así como de los Proyectos de Construcción "Ronda Urbana SE-35, Tramo: Autovía A-4 -Ronda Super-Norte SE-20", "Ronda Urbana SE-35, Tramo: Autovía A-4 - Variante A-92" y "Ronda Urbana SE-35, Tramo SE-30 (Enlace Gota de Leche) - SE-020 en su confluencia con la carretera de Valdezorras", aprobados en el orden técnico mediante acuerdos adoptados por el Consejo de Gobierno de Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla en fecha 8 de octubre de 2008, 12 de mayo, 7 de julio y 10 de noviembre de 2010.- **SEGUNDO:** Suspender así mismo la tramitación del procedimiento en curso para la aprobación en el orden técnico del Proyecto de construcción "Ronda Urbana SE-35, Tramo: Avda. Emilio Lemos-Carretera a-8008 (Sevilla-Brenes)". -**TERCERO:** Adoptar el compromiso de que, una vez el Ayuntamiento de Sevilla adopte la decisión de si ha de ser objeto de ejecución el Anteproyecto de la Ronda Urbana SE-35 ya aprobado y con ello los proyectos aprobados en el orden técnico o, por el contrario, decidiese la redacción y aprobación futura de un nuevo y distinto Anteproyecto de Ronda Urbana SE-35, será sometido al correspondiente trámite de evaluación ambiental de forma previa a cualquier acto de ejecución o redacción y aprobación de nuevos proyectos.- **CUARTO:** Emitir certificado del presente acuerdo para su remisión a la Comisión Europea."

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

Sevilla, 1 de diciembre de 2015

EL SECRETARIO GENERAL

P.D.

 LA SUBJFE DE SERVICIO EN  
DIRECCIÓN TÉCNICA


 Fdo.: Silvia Bravo Sánchez

- MINISTERIO DE FOMENTO. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL. Av. Américo Vespucio, 5. Edif. Cartuja, portal 1, 1º.- Sevilla.

Avda. Carlos III s/nº. Isla de la Cartuja  
41092 Sevilla  
Teléfonos: 955 476.741 - 739  
E-mail: d.tecnica@urbanismo-sevilla.org

# APÉNDICE 6. REQUERIMIENTOS DE INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA DEL DTA

|              |   |   |
|--------------|---|---|
|              | MINISTERIO<br>DE AGRICULTURA Y PESCA,<br>ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE  | SECRETARÍA DE ESTADO<br>DE MEDIO AMBIENTE<br><br>DIRECCIÓN GENERAL<br>DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL<br>Y MEDIO NATURAL<br><br>SUBDIRECCIÓN GENERAL<br>DE EVALUACIÓN AMBIENTAL |
| O F I C I O  |   |   |
| S/REF.       | 25-SE-5100  |   |
| N/REF.       | SGEA/MMI/20160038CAR  |   |
| ASUNTO       | Planteando modificaciones a proyecto para evitar impactos ambientales significativos.   |   |
| REMITENTE    | D. Francisco Muñoz García<br>Subdirector General de Evaluación Ambiental  |   |
| DESTINATARIO | D <sup>a</sup> Fuencisla Sancho Gómez.<br>Subdirectora General de Estudios y Proyectos.<br>Dirección General de Carreteras.<br>Ministerio de Fomento.<br>P <sup>o</sup> de la Castellana, 67. 28071 - Madrid. |   |

Esta Dirección General ha realizado las consultas necesarias para la emisión del informe de impacto ambiental del "Proyecto de trazado y construcción de reforma del enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (P.K.0). Sevilla", según lo establecido en la sección 2ª del capítulo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De las contestaciones remitidas por la Oficina Española de Cambio Climático; la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir; la Subdirección General de Medio Natural del entonces Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente; la Diputación Provincial de Sevilla; la Dirección General de Bienes Culturales y Museos de la Junta de Andalucía; Ecologistas en Acción de Andalucía y la Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA, se ha podido deducir la existencia de posibles impactos ambientales significativos, consistentes en posibles afecciones a la hidrología, fauna, flora, espacios de interés natural, patrimonio arqueológico, zonas de tráfico aéreo, etc. Se adjunta copia de dichos informes.

En consecuencia, sería conveniente, con carácter previo a la emisión del informe de impacto ambiental, completar la documentación aportada con los estudios necesarios para precisar las medidas y el plan de vigilancia ambiental del proyecto teniendo en cuenta los informes recibidos, así como introducir las pertinentes modificaciones en el proyecto, entre ellas:

Permeabilidad transversal, préstamos, vertederos e integración ambiental.

- Deben especificarse las medidas que garantizan la permeabilidad territorial a la movilidad no motorizada (potenciación de desplazamientos peatonales y en bicicleta), concretamente el paso sobre la A-4 del Corredor Verde previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (sentido norte-sur) y la continuidad del camino rural de tierra existente en el lateral norte de la A-4.

CORREO ELECTRÓNICO  
buzon-sgea@magrama.es

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ S/N  
28071 MADRID  
TEL : 91 597 63 32  
FAX : 91 597 58 16

|  |
|--|
|  |
|--|

- Identificación de los préstamos y vertederos legalizados y en explotación que, de acuerdo con lo indicado en el documento ambiental, son los únicos que se van a utilizar. Se garantizará que tienen capacidad suficiente para la ejecución de la obra. En consecuencia, los citados préstamos y vertederos cumplirán todas las condiciones y recomendaciones citadas por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en su informe.
- Levantamiento, restauración e integración paisajística de los tramos del enlace actual que queden fuera de uso motorizado.

Fauna, flora y espacios de interés natural

- Análisis detallado de la posible afección indirecta al Parque del Tamarguillo. Se tendrá en cuenta la afección a su entorno natural y sobre las especies migrantes que utilizan el parque como parada, paso o invernada, así como sobre la fauna asociada a su humedal. A tales efectos se profundizará en el análisis de la posible afección y, en su caso, en la precisión de las medidas protectoras o correctoras para minimizar los posibles impactos por: pérdida de hábitats subóptimos para la fauna en el entorno del Parque e incremento del efecto barrera y del riesgo de atropello; por contaminación acústica, lumínica y atmosférica; por vertidos accidentales o intrusión visual (incluyendo en este último caso el análisis de las medidas, p.e. de protección acústica mediante simulación fotográfica). Deben considerarse especialmente las especies destacadas en las contestaciones teniendo en cuenta su grado de amenaza y/o protección.
- Se analizarán las distintas posibilidades de encauzamiento del arroyo bajo el enlace minimizando su confinamiento y buscando la mayor longitud abierta posible. Se implementarán obras de paso de adecuadas dimensiones bajo las infraestructuras, rehabilitándose las actuales en caso necesario para restablecer y facilitar la conectividad siempre que exista continuidad de hábitats al otro lado de la nueva infraestructura. Se evitará, en la medida de lo posible, el hormigonado del lecho del arroyo y la creación de escolleras. Si fueran necesarias, se diseñarán de manera que permitan la implantación de vegetación natural autóctona. Se seguirán las recomendaciones incluidas en la publicación "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada en 2015);" atendiendo la necesidad de facilitar el paso potencial de herpetofauna y otros vertebrados. Se prestará especial atención a la tipología del vallado para minimizar el riesgo de atropello. El diseño de dichas medidas partirá de la realización de los estudios específicos que sean necesarios.
- Se añadirá al programa de vigilancia ambiental propuesto, un programa de seguimiento de la fauna afectada que incluya las recomendaciones que se desprendan de los estudios y efectividad de las medidas correctoras implementadas, especificando los indicadores de seguimiento.
- Debe describirse la flora y vegetación de ribera existente (los únicos reductos de vegetación natural en la zona según indica la Confederación Hidrográfica), valorar la afección y, si es pertinente, establecer medidas preventivas y correctoras, así

2

Ministerio  
de Agricultura, Alimentación  
y Medio Ambiente



como indicadores de seguimiento adecuados. Habrán de respetarse los pies arbóreos y arbustivos autóctonos existentes o, si ello no es posible, compensar las pérdidas mediante plantación irregular de nuevos pies en lugares adecuados de los márgenes del cauce. Se realizarán riegos para evitar la generación de polvo y para eliminar el que pudiera acumularse sobre la vegetación de ribera y del Parque del Tamarguillo.

- Se llevarán a cabo revegetaciones con especies autóctonas resistentes, preferiblemente correspondientes a las asociaciones vegetales presentes en la zona de actuación, para evitar procesos erosivos, contribuir a la disminución del impacto acústico, implementar filtros verdes frente a la contaminación de escorrentías superficiales, etc.
- Se incorporará al programa de vigilancia ambiental la detección temprana y erradicación de especies vegetales alóctonas invasoras presentes en el entorno de la zona de actuación, de acuerdo con lo recogido en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de especies exóticas invasoras, destacando *Arundo donax* y *Carpobrotus edulis*, entre otras. Previo a cualquier actuación, se procederá a determinar su presencia en el área y deberán ser convenientemente gestionadas. Durante las obras, se controlará la presencia de éstas (propágulos, semillas, partes de plantas, etc.) en la tierra vegetal, préstamos, revegetaciones y maquinaria a emplear con el fin de evitar nuevos focos de propagación. En la fase de seguimiento en la explotación, se deberá vigilar su aparición y tener los medios materiales necesarios para controlar su propagación.
- Se evitará el empleo de fitosanitarios que pudieran tener repercusiones negativas en el medio ambiente.
- La definición y el diseño de las medidas relativas a fauna y flora citadas en los párrafos anteriores deberán coordinarse con el órgano competente en fauna y flora de la Junta de Andalucía y con la administración local en lo que respecta al Parque del Tamarguillo. Deberán garantizarse además, ya en esta fase del proyecto, la compatibilidad de las medidas concretas con las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto (p.e. altura de medidas de protección acústica, revegetaciones arboladas). El diseño de dichas medidas partirá de la realización de los estudios específicos que resulten necesarios.

#### Hidrología

- La obra de drenaje transversal situada en el eje 11 para dar paso al cauce del Tamarguillo debe hacerse curva siguiendo el trazado del cauce existente, de acuerdo con lo indicado por la Confederación Hidrográfica. En general, en la confluencia de los flujos de agua de cauces distintos, debe procurarse una transición suave entre las líneas de corriente y debe evitarse que el agua incida lateralmente sobre el exterior de aletas u otras estructuras.
- El programa de vigilancia ambiental debe prestar especial atención al seguimiento de la calidad de las aguas del arroyo del Tamarguillo y subterráneas, a la verificación de la ausencia de vertidos contaminantes no autorizados y a la afección



a la vegetación de ribera asociada al arroyo del Tamarguillo. Por ello deberán precisarse los indicadores que se van a utilizar para el citado seguimiento y su periodicidad.

- Para el control de vertidos se completarán algunas de las medidas previstas en el documento ambiental: los geotextiles destinados a actuar como filtros de sedimentos en torno al arroyo del Tamarguillo se colocarán retranqueados lo necesario para respetar la vegetación de ribera, y en todo caso no menos de 5 m desde el borde del cauce; se debe especificar el destino final de las aguas procedentes de la zona de limpieza de canaletas de hormigoneras, así como de cualquier efluente líquido recogido en las zanjas o canales de cualesquiera otro sistema de impermeabilización previsto (zonas de almacenamiento temporal de residuos peligrosos, instalaciones auxiliares donde se realice mantenimiento de maquinaria, etc.); y no se permitirá el depósito temporal de maquinaria y materiales en las proximidades de cursos de agua, lo cual se verificará diariamente durante el seguimiento ambiental de la obra.
- Debe estimarse el volumen y especificarse el origen del agua que se requerirá anualmente, tanto para riegos de control de las emisiones de polvo, como para cualesquier otro fin que se necesite, recabándose la necesaria autorización de la Confederación Hidrográfica, al igual que para la realización de obras situadas en cauces públicos y en sus zonas de servidumbre y de policía.
- Los trabajos que se realicen en las obras de drenaje transversal de cauces públicos deberán llevarse a cabo en tiempo seco y, siempre que sea posible, cuando por el arroyo no discurra caudal alguno.

#### Cambio climático

Deben considerarse medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la construcción del tramo, entre ellas, la selección de materiales de construcción con menor huella de carbono (mitigación). Deben considerarse las proyecciones de evolución a futuro de las variables climáticas y su incidencia en el diseño y vulnerabilidad de la nueva infraestructura, tanto en taludes como en dimensionado de tajeas y sistemas de evacuación de pluviales y escorrentía.

#### Compatibilidad con servidumbres aeronáuticas

Dado que el proyecto afecta a la Zona de Servicio del Aeropuerto de Sevilla definida por su Plan Director, será necesaria la acreditación por parte de AENA de que dicha afección no supone una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el citado Plan. Por tanto, antes del informe de impacto ambiental deberá analizarse y garantizarse la compatibilidad para evitar modificaciones de las medidas o de elementos del proyecto que pudieran resultar significativas ambientalmente.



Las mencionadas aclaraciones y estudios, así como la incorporación al proyecto de los resultados de los mismos se consideran indispensables para poder emitir informe de impacto ambiental, por lo que se le requiere al objeto de que aporte la referida documentación en el plazo de tres meses desde la presente notificación. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera recibido en esta Dirección General la documentación solicitada, indispensable para poder formular informe de impacto ambiental, se procederá a declarar la caducidad del expediente de evaluación de impacto ambiental por la paralización del procedimiento imputable al promotor, en virtud de lo dispuesto en el artículo 94 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Dado que Ecologistas en Acción de Andalucía ha solicitado ser considerada persona interesada en el procedimiento, así como la notificación de las sucesivas diligencias del mismo, se les remite copia del presente escrito, al igual que deberá remitírseles copia de la documentación requerida, por lo que se solicita se remitan dos ejemplares, uno en papel y otro en soporte informático.

Para agilizar la tramitación del expediente, se ruega que en todas las comunicaciones que dirija a esta Dirección General señale la referencia al código del proyecto 20160038CAR, para facilitar su identificación y vinculación con el expediente.

Madrid, a 12 de diciembre de 2016  
EL SUBDIRECTOR GENERAL  
DE EVALUACION AMBIENTAL

Francisco Muñoz García



# **APÉNDICE 7. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE**

MINISTERIO DE AGRICULTURA Y PESCA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE

DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL

O F I C I O

S/REF. N/REF. SGEA/MMI/fjs/20160038

ASUNTO Notificación Resolución de informe de impacto ambiental.

REMITENTE D. Eugenio J. Domínguez Collado  
Subdirector General de Evaluación Ambiental

DESTINATARIO Dirección General de Carreteras  
Ministerio de Fomento  
Paseo de la Castellana, 67  
28071 – Madrid

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

13 SEP 2017

Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural  
Subdirección General de Evaluación Ambiental

SALIDA 99/18457

Adjunto se remite copia de la Resolución de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, sobre la evaluación de impacto ambiental del **"PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN DE REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K.0). SEVILLA"** (20160038), que será enviada al Boletín Oficial del Estado para su publicación.

Por otra parte, se ruega comunicación desde ese órgano sustantivo a esta Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural, de la fecha de publicidad de la decisión sobre la autorización o aprobación del proyecto, en el caso de que así se produjera, de acuerdo con el artículo 48 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Madrid, a 13 de Septiembre de 2017

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACION AMBIENTAL

Eugenio J. Domínguez Collado

CORREO ELECTRÓNICO

buzon-sgea@mapama.es

Ministerio de Fomento  
Dirección General Carreteras

18 SET. 2017

Subdirección General de Proyectos

Pásese a

ENTRADA 878

PLAZA DE SAN JUAN DE LA CRUZ SIN  
28071 MADRID  
TEL.: 91 597 83 32  
FAX.: 91 597 58 16

SGEA/MMA/fjs/20160038

RESOLUCIÓN DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE POR LA QUE SE FORMULA INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL "PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN DE REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K.0). SEVILLA"

La Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 7.2 prevé los proyectos que deben ser sometidos a evaluación de impacto ambiental simplificada por el órgano ambiental a los efectos de determinar que el proyecto no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente, o bien, que es preciso el sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario regulado en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, de la Ley, por tener efectos significativos sobre el medio ambiente.

El proyecto de trazado y construcción de reforma del enlace de la Autovía del Sur (A-4) con la SE-20 (p.k. 0). Sevilla se encuentra encuadrado en el artículo 7.2, apartado c) "Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente" de la Ley de evaluación ambiental.

Los principales elementos del análisis ambiental del proyecto son los siguientes:

**1. Objeto, descripción y localización del proyecto. Promotor y órgano sustantivo.**

El proyecto tiene por objeto la reforma del enlace entre la Autovía del Sur (A-4) y la Ronda Supernorte (SE-20) conforme a los acuerdos plasmados en el convenio de 4 de mayo de 2015 del Ministerio de Fomento con el Ayuntamiento de Sevilla. Dicha reforma permitirá completar los movimientos directos entre la A-4 y la SE-20, añadiendo a los actuales los correspondientes a los tránsitos SE-20/Sevilla (A-4) y Sevilla (A-4)/SE-20, sin utilizar la carretera A-8008 de la Junta de Andalucía.

Se incorporará, además, una glorieta en la margen derecha de la autovía A-4, que permitirá la conexión de los futuros viarios previstos en el planeamiento vigente. En concreto con el Plan Parcial del SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste.

Otras actuaciones comprendidas en el proyecto son:



- Ampliación de la plataforma de la margen derecha de la autovía A-4, con la incorporación de un nuevo carril por el exterior, desde el enlace del aeropuerto, ubicado en el p.k. 532, hasta el p.k. 535, de acuerdo con la delimitación del ámbito de actuación incluida en el citado convenio.
- Cierre del acceso directo en el p.k. 535+220 (margen izquierda) a una estación de servicio existente, cumpliendo la orden de estudio del proyecto, reordenando accesos (Norma 3.1- IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras; Reglamento General de Carreteras (arts. 104 y 106)). Dicho cierre viene originado por no cumplirse las distancias entre salidas consecutivas que marca la citada Norma, al existir una salida a una vía de servicio (que permite el acceso a la estación de servicio) en el p.k. 535+875, a 655 m de la salida directa a la citada estación.

El promotor plantea dos alternativas muy similares. La principal diferencia entre ambas radica en la mayor fluidez de tráfico que se consigue en la alternativa 2 con la distinta distribución de los ramales, puesto que la funcionalidad de ambas alternativas es la misma. Tras el análisis ambiental, el promotor concluye que no existen diferencias significativas entre alternativas en cuanto a los impactos ambientales que puedan generar, aunque, en lo referente a contaminación acústica, la alternativa 1 es más desfavorable que la alternativa 2. Por todo ello, propone la alternativa 2 como seleccionada.

Las principales diferencias de la alternativa 2 respecto a la 1, son:

- El ramal procedente de la A-4, origen Sevilla, que conecta con la glorieta, se proyecta a la derecha del ramal que procede de la SE-20, favoreciendo el flujo principal de vehículos, una vez que el citado Plan Parcial haya comenzado a desarrollarse.
- El ramal de salida de la A-4 (origen Córdoba) es de dos carriles.
- El ramal de conexión entre San Nicolás Oeste y la glorieta de este enlace se realiza por el norte, separándose del ramal de salida de la A-4 antes citado para dar prioridad a los vehículos procedentes de la A-4.
- La vía de servicio de la margen izquierda se proyecta por el exterior del terraplén existente, que soporta el vial de acceso a la A-4 desde la SE-20.
- Los vehículos que circulan por el camino existente, de acceso a los huertos comunitarios, así como los vehículos procedentes del aeropuerto, en caso de una emergencia, podrán acceder a esta vía de servicio mediante un carril de aceleración.
- Se repone el camino existente paralelo a la autovía A-4, que permite el acceso a la carretera A-8008 y a las estructuras soporte del sistema de aproximación al Aeropuerto de Sevilla.



El promotor indica que el proyecto se ha diseñado estimando la puesta en servicio para el año 2019 y con el horizonte del año 2029, contando con que a partir de ese año deben estar ejecutados los viales previstos por el Ayuntamiento en su PGOU, que conectan con viales existentes y en proyecto, aligerando el tráfico soportado por el enlace.

La zona objeto de estudio se localiza al noroeste del municipio de Sevilla. Concretamente, el proyecto se desarrolla en ambas márgenes de la Autovía del Sur A-4, entre los pp.kk. 532+100 y 535+000 aproximadamente, entre el ramal de salida del enlace con el Aeropuerto San Pablo y la salida de la vía de servicio de la margen derecha hacia la carretera autonómica A-8008.

El promotor y órgano sustantivo del proyecto es la Dirección General de Carreteras, perteneciente al Ministerio de Fomento.

## 2. Tramitación y consultas.

Con fecha 26 de abril de 2016 se recibe en la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural el documento ambiental del proyecto, al objeto de que se formule el informe de impacto ambiental.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural estableció a continuación un periodo de consultas, con fecha 24 de mayo de 2016, a los organismos y entidades que figuran más abajo, con objeto de determinar la necesidad de someter el proyecto a evaluación de impacto ambiental ordinaria. Con fecha 10 de agosto de 2016, de acuerdo con el artículo 46.3. de la Ley de evaluación ambiental, se requirió informe al superior jerárquico de las Direcciones Generales de Prevención y Calidad Ambiental y de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos de la Junta de Andalucía y a la Subdirección General de Medio Natural del anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Se señalan con una «X» aquellos que han emitido informe en relación con la documentación ambiental:

| Relación organismos consultados   | Respuestas recibidas |
|---|----------------------|
| Subdirección General de Medio Natural. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y Medio Natural. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid). | X                    |
| Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Madrid).   | X                    |
| Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. (Sevilla).   | X                    |
| Diputación Provincial de Sevilla.   | X (1)                |
| Delegación del Gobierno en Andalucía. (Sevilla).  | -                    |



| Relación organismos consultados  | Respuestas recibidas |
|--|----------------------|
| Subdelegación del Gobierno en Sevilla.   | -                    |
| Dirección General de Gestión del Medio Natural y Espacios Protegidos. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. (Sevilla). | -                    |
| Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. (Sevilla).                  | -                    |
| Dirección General de Bienes Culturales y Museos. Consejería de Cultura. Junta de Andalucía. (Sevilla).   | X                    |
| Dirección General de Infraestructuras. Consejería de Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. (Sevilla).  | -                    |
| Ayuntamiento de Sevilla.   | -                    |
| Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea). (Madrid).  | X                    |
| Ecologistas en Acción de Andalucía. (Sevilla).   | X                    |

(1) Únicamente informa que el proyecto no afecta a carreteras de su titularidad

El contenido ambiental más relevante de las respuestas a las consultas realizadas es el siguiente:

La **Subdirección General de Medio Natural del anterior Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente** indica que no existen espacios de Red Natura 2000 coincidentes con el proyecto y que el arroyo Tamarguillo, encauzado y paralelo a la SE-20 en un tramo, desemboca en la Zona Especial de Conservación (ZEC) Bajo Guadalquivir (ES6150019) a unos 7 km, pero no se espera que se vea afectada por las actuaciones propuestas.

Resalta la presencia del Parque del Tamarguillo como núcleo de elevada biodiversidad dentro de la zona de actuación caracterizada por una gran influencia antrópica, citando la presencia de especies de interés comunitario asociadas a la zona húmeda del arroyo del Tamarguillo como el galápago leproso (*Dicoglossus galgonai*), el sapillo pintojo (*Mauremys leprosa*), el martín pescador (*Alcedo atthis*), la garza real (*Ardea cinerea*), la cigüeñuela común (*Hymantopus himantopus*) y el calamón común (*Porphyrio porphyrio*) o, en las inmediaciones del arroyo y campos de cultivo, el alzacola (*Cercotrichas galactotes*), el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), la carraca europea (*Coracias garrulus*) y el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*).

Considera que las actuaciones planteadas no generan graves impactos sobre el medio natural. Señala como posibles impactos del proyecto: la pérdida de territorio para la avifauna y otros grupos; el incremento del efecto barrera y riesgo de atropello (principalmente para la herpetofauna o especies de movilidad reducida); las repercusiones para las especies presentes en el parque fluvial del Tamarguillo por la degradación acústica, atmosférica e hídrica que podrá suponer el proyecto; y la posible proliferación de especies exóticas.

4

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente



Atendiendo a los valores relevantes del Parque del Tamarguillo, plantea contemplar alternativas de encauzamiento del arroyo que eviten su confinamiento o, de no ser posible, elegir aquella que tuviera la mayor longitud abierta y evitar, en la medida de lo posible, el hormigonado del lecho del arroyo y la creación de escolleras y, si éstas fueran necesarias, que permitieran la implantación de vegetación natural autóctona.

Plantea también algunas medidas para minimizar la afección, entre ellas, diseñar obras de drenaje transversal con dimensiones, características, entorno de las bocas y vallados adecuados para facilitar la conectividad faunística (herpetofauna y otros vertebrados), atendiendo a las "Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales" (MAGRAMA, 2015, segunda edición, revisada y ampliada); reducir el impacto acústico y otras molestias en las zonas naturales más sensibles, incluidas zonas dentro del parque fluvial, mediante medidas adecuadas (caballones, etc.); revegetar con especies autóctonas resistentes, preferiblemente correspondientes a las asociaciones vegetales presentes en la zona de actuación, para evitar procesos erosivos, disminuir el impacto acústico, crear filtros verdes frente a la contaminación de escorrentías superficiales, etc.; implementar un programa de vigilancia de especies invasoras en el entorno de la zona de actuación, considerando especialmente la presencia de *Eucalyptus sp.*, *Arundo donax*, *Ecballium elaterium* y *Carpobrotus edulis*, identificando su presencia en el área, gestionándolas adecuadamente durante las obras (incluyendo control de préstamos, revegetaciones, etc.) y estableciendo controles tras las mismas; evitar la utilización de fitosanitarios que pudieran tener repercusiones negativas en el medio ambiente; implementar medidas específicas de mejora de hábitats a ambos lados de la A-4 para las especies de avifauna citadas por este Organismo, manteniendo o creando corredores de vegetación arbustiva en el caso del alzacola y el aguilucho cenizo; y completar el programa de vigilancia ambiental propuesto en lo que se refiere al seguimiento de fauna, especialmente en lo que se refiere a todas las especies citadas en su informe.

La **Oficina Española de Cambio Climático** indica que no se han considerado las proyecciones para el Cambio Climático, aunque considera que, por su ubicación y tipología, no es significativo su impacto, no produciéndose interacción en los espacios protegidos próximos de alto valor ecológico (Red Natura 2000). Insta a considerar las citadas proyecciones para determinar cuál es la alternativa más adecuada desde esta perspectiva y precisar su incidencia en el diseño y vulnerabilidad de la nueva infraestructura. Señala que el estudio no hace referencia alguna a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEIs) producidas en las fases de construcción y explotación, e indica que la propuesta de medidas correctoras debe incluir medidas para reducir las emisiones de GEI en la construcción.

La **Confederación Hidrográfica del Guadalquivir** recalca la necesidad de que el plan de vigilancia ambiental defina indicadores y periodicidad del seguimiento

5

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente



durante las obras para el control de las posibles afecciones a la calidad de las aguas del arroyo Tamarguillo y las aguas subterráneas, así como a la vegetación de ribera asociada al citado arroyo, incluyendo la verificación de la ausencia de vertidos contaminantes no autorizados, voluntarios o accidentales.

Además, solicita que se cumplan una serie de condiciones:

- La obra de drenaje transversal (ODT) situada sobre el eje 11 debe hacerse curva, siguiendo el trazado del cauce existente. En general, en la confluencia de los flujos de agua de cauces distintos, debe procurarse una transición suave entre las líneas de corriente y debe evitarse que el agua incida lateralmente sobre el exterior de aletas u otras estructuras.
- Los trabajos que se realicen en las obras de drenaje transversal de cauces públicos deberá llevarse a cabo en tiempo seco y, siempre que sea posible, cuando por el arroyo no discurra caudal alguno.
- Debe especificarse el origen del agua requerido para las obras (para riegos de control de las emisiones de polvo, etc.), estimándose su volumen, y recabar la correspondiente autorización de la Confederación Hidrográfica.
- Debe describirse la flora y vegetación de ribera existente en torno al arroyo del Tamarguillo, evaluarse el impacto que sufren y, si es pertinente, establecer las medidas preventivas y correctoras necesarias e indicadores de seguimiento adecuados.
- Deben respetarse los pies arbóreos y arbustivos autóctonos existentes o, si ello no es posible, compensar las pérdidas mediante plantación de nuevos pies en lugares adecuados de las márgenes del cauce con plantaciones irregulares.
- Los riegos previstos para evitar la generación de polvo incluirán también los necesarios para eliminar el que pudiera acumularse sobre la vegetación de ribera.
- Considera adecuadas y necesarias las medidas preventivas y correctoras previstas, debiendo completarse algunas: retranqueo de la colocación de los geotextiles destinados a actuar como filtros de sedimentos en torno al arroyo del Tamarguillo para respetar la vegetación de ribera (en todo caso, a no menos de 5 m desde el borde del cauce); destino final de las aguas de limpieza de las canaletas de las hormigoneras de las aguas, así como de los efluentes líquidos recogidos en las zanjas o canales de cualesquiera otros sistemas de impermeabilización previstos (zonas de almacenamiento temporal de residuos peligrosos, instalaciones auxiliares donde se realice mantenimiento de maquinaria, etc.); etc.
- Recuerda la prohibición de vertidos directos o indirectos de agua y productos residuales potencialmente contaminantes (art. 100.1 del Texto Refundido de



la Ley de Aguas), salvo autorización previa. Así como la necesidad de solicitar la autorización de la Confederación Hidrográfica para realización de obras en cauces públicos y sus zonas de servidumbre y policía, de acuerdo con lo establecido en los arts. 53, 9.4 y 7.8 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RPDH- Decreto 849/1986), además de la prohibición de establecer zonas de préstamo o vertedero en las zonas de servidumbre y de cumplir con los criterios de la necesaria autorización (art.9.4 RDPH) en caso de ubicarse en zona de policía (fuera de zona de flujo preferente e inundable, limitación profundidad de excavación a 2m sobre el nivel piezométrico, etc.).

- Verificación diaria durante el seguimiento ambiental de la prohibición de depósitos temporales de maquinaria y materiales en las proximidades de los cursos de agua.

El **Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Cultura, Turismo y Deporte de Sevilla de la Junta de Andalucía** considera que el proyecto, con las medidas correctoras recogidas en la documentación aportada por el promotor, no causará impactos ambientales significativos en el patrimonio cultural.

La **Dirección de Planificación y Medio Ambiente de AENA** informa que el proyecto afecta a la Zona de Servicio del Aeropuerto de Sevilla definida por el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla (O.M. de 23 de julio de 2001, BOE 9/8/2001) y ordenada por el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Sevilla (PESGAS, resolución de 6 de septiembre de 2012 de la D.G. de Urbanismo de la Junta de Andalucía, BOJA 7/12/2012 y 11/1/2013). En consecuencia será necesaria la acreditación por parte de AENA de que dicha afección, no supone una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Sevilla.

**Ecologistas en Acción** destaca la necesidad de garantizar la permeabilidad a la movilidad no motorizada de los sectores y zonas afectadas (Parque del Tamarguillo y SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste), concretamente el paso sobre la A-4 del futuro Corredor Verde y la conservación del camino rural de tierra existente en el lateral norte de la A-4. Considera que no existen diferencias significativas respecto a los impactos de las dos alternativas planteadas y que el proyecto afectará de manera intensa a diversas áreas conservadas del Parque del Tamarguillo (junto a la zona de huertos sociales ecológicos), los arroyos Ranillas y Tamarguillo (especialmente en este último) y las áreas colindantes. Indica que no se especifica la afección sobre la biodiversidad existente ni se proponen medidas preventivas y correctoras contra la contaminación visual y acústica. Destaca la ausencia de referencias a las áreas de reproducción, paso, parada e invernada de las especies de vertebrados que utilizan las charcas transitorias que se forman durante la época de lluvias en el área de la actuación (adyacente a la A-4) y en el mismo cauce que será afectado por el



proyecto. Así como la necesidad de adoptar medidas para evitar incrementar más aún la fragmentación de hábitats en las zonas afectadas por el proyecto.

Recuerda que el Parque del Tamarguillo es el resultado de la implicación social (vecinos y ecologistas) en la defensa del medio ambiente, de la calidad de vida y de una ciudad sostenible, gracias a la cual la antigua escombrera se ha transformado en un humedal recuperado y un gran parque público. Considera que debe analizarse el incremento de impacto sobre el entorno natural y las especies migrantes que utilizan el parque como zona de parada, paso o invernada; sobre los ecosistemas, especialmente el humedal y los vertebrados que lo utilizan para su reproducción; y sobre el paisaje y la calidad visual en la zona; así como el incremento de vertidos al arroyo del Tamarguillo, de las emisiones de contaminantes a la atmósfera y de la contaminación acústica; además de la posible afectación al patrimonio cultural por la posible presencia de yacimientos arqueológicos.

Como consecuencia de las consultas y del análisis realizado, se ha podido deducir la necesidad o conveniencia de incorporar al proyecto información complementaria, medidas adicionales y recomendaciones citadas en los informes recibidos, por lo que, con fecha de 13 de diciembre de 2016, se solicitó al promotor documentación complementaria con los estudios necesarios para precisar las medidas y el plan de vigilancia ambiental del proyecto teniendo en cuenta los informes recibidos, así como introduciendo las pertinentes modificaciones al proyecto relativas a:

- Permeabilidad transversal (potenciación de desplazamientos no motorizados), préstamos, vertederos e integración ambiental de la obra.
- Fauna, flora y espacios de interés natural: profundización del análisis de la afección indirecta al Parque del Tamarguillo, considerando su entorno natural y las especies citadas en los informes, y completando, en su caso, las medidas para minimizar los impactos; análisis de las posibles formas de encauzamiento del arroyo bajo el enlace, que sean técnicamente viables, para minimizar el impacto sobre el arroyo y sobre el incremento del efecto barrera y el riesgo de atropello para la fauna; completar el PVA con un seguimiento de la fauna afectada y la detección temprana y erradicación de especies vegetales invasoras; descripción de los reductos de vegetación de ribera existente que pudieran ser afectados por las obras y definición, en su caso, de medidas de protección; ejecución de revegetaciones con especies autóctonas resistentes, etc.
- Hidrología: indicaciones sobre diseño de determinadas obras de drenaje; especificaciones sobre algunas de las medidas contempladas y sobre el seguimiento de la calidad de las aguas del arroyo Tamarguillo y aguas subterráneas; control de vertidos; etc.
- Cambio climático: medidas para reducir emisiones de gases de efecto invernadero en la construcción del tramo. Consideración de la evolución a

8

Ministerio  
de Agricultura y Pesca,  
Alimentación y Medio Ambiente



futuro de las variables climáticas a efectos de su incidencia en el diseño y vulnerabilidad de la infraestructura.

- Compatibilidad con las servidumbres aeronáuticas.

Con fecha de 14 de marzo de 2017, tras mantener reuniones con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, AENA y Parques y Jardines del Ayuntamiento de Sevilla, el promotor aporta la documentación complementaria solicitada, que pasa a integrar la versión final del proyecto, que es sobre la que versa la decisión de evaluación. El contenido se expone a continuación:

Por lo que se refiere a la permeabilidad territorial para peatones y bicicletas, concretamente al paso sobre la autovía A-4 del Corredor Verde previsto en el Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana, de acuerdo con la documentación aportada, dicho corredor va asociado al encauzamiento proyectado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir para los arroyos Tamarguillo y Ranillas ejecutándose paralelo al encauzamiento. El promotor indica que éste encauzamiento ha sido tenido en cuenta durante el proyecto de trazado, dejando los gálibos suficientes para la ejecución del mismo sin alterar su pendiente. Respecto al camino paralelo a la A-4 por la margen oeste, se le dará continuidad por el interior del enlace conectando con la carretera autonómica A-8008, con sus respectivos pasos inferiores (7 x 4 m) bajo los viales de los ejes 9 y 11 del proyecto, siendo la anchura del camino de 5 m.

Se incluye la demolición de los de viales fuera de uso y su integración ambiental, reciclando el material en obra o transportándolo a vertedero autorizado. El promotor garantiza que la capacidad de los vertederos y préstamos previstos e identificados, ya autorizados, es suficiente para la obra.

En relación con la posible afección al Parque del Tamarguillo, el promotor indica que las obras se desarrollarán fuera del límite del parque y, respecto a la afección indirecta al mismo, tras el análisis, concluye que la ejecución del proyecto es compatible con la integridad de los valores de conservación del parque, siendo las afecciones más relevantes los impactos visual y acústico. Por ello, se instalarán pantallas acústicas en las zonas previstas por el estudio de ruido para cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y pantallas vegetales en coordinación con el Servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Sevilla, mediante una plantación lineal de *Laurus nobilis* y *Olea europaea* var. *Sylvestris* entre los pp.kk. 0+000 y 0+700 del eje 15, compatibles con las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Pablo, según indica el promotor. Asimismo el muro proyectado entre los ejes 15 y 14 tendrá un acabado ornamental para minimizar el impacto visual. Respecto a la afección lumínica, en principio no se prevé la iluminación del enlace y, en cualquier caso, hay que tener en cuenta, en relación con la contaminación lumínica, la actual presencia de infraestructuras ya implantadas en la zona.

9

Ministerio  
de Agricultura y Pesca,  
Alimentación y Medio Ambiente



Por lo que respecta a la posible afección a las especies más vulnerables citadas en las consultas, se concluye que no se espera afección directa al hábitat de alimentación y cría del alzacola, considerándose poco probable su presencia en el ámbito estricto de las actuaciones. Respecto al aguilucho cenizo concluye que su presencia es relativamente poco probable en la zona de actuaciones, no obstante se proponen medidas para minimizar el posible impacto durante la fase de obras (inspección previa al desbroce, si éste se realiza de abril a junio; paralización en caso positivo, etc.).

En relación con las distintas posibilidades de encauzamiento del arroyo Tamarguillo bajo el enlace, minimizando su confinamiento y buscando la mayor longitud abierta posible, en la documentación remitida se informa que, de acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, se ejecutará la alternativa 1 de drenaje del arroyo Tamarguillo, contenida en el documento ambiental. Se prevé la revegetación con vegetación autóctona en márgenes, zonas abiertas y taludes, salvo en las zonas de encuentro de ODT en las que se pueda comprometer la capacidad hidráulica de las mismas; así como medidas para el paso de la fauna, como pasarelas en las ODT nuevas y existentes, con rampas de entrada y salida, sustitución de bajantes escalonadas por encanchedos de piedra y adaptación de las obras de drenaje y vallados especiales para anfibios, todo ello de acuerdo con las prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (2ª ed. MAGRAMA, 2015). En el PVA en fase de explotación se controlará el estado de las ODT y vallados, de forma que se garantice su funcionalidad como paso de fauna, especialmente para la herpetofauna.

Para la protección de la vegetación de ribera afectada por las obras, bastante desnaturalizada por la presencia de las infraestructuras existentes, se ha elaborado un inventario de las especies presentes, identificando las de mayor valor de conservación, como el taray (*Tamarix africana*) y las especies invasoras, estableciendo medidas para evitar la propagación de éstas durante la fase de construcción, así como valorando la conveniencia de trasplantar los ejemplares de taray que finalmente no puedan dejar de ser afectados o, si no resultara viable, compensando su afección, además de las revegetaciones previstas con vegetación autóctona y que no incrementen el riesgo de incendio que se contemplan en la integración paisajística de la obra. En el mantenimiento de las superficies revegetadas no se emplearán fitosanitarios que pudieran tener repercusiones negativas en el medio ambiente. Durante las obras se prevé el riego de la vegetación de la zona próxima a las actuaciones si ésta resultara afectada por el polvo generado por la obra. Además el proyecto incluirá un detallado plan de prevención y extinción de incendios para la fase de obras.

Respecto a la modificación de la ODT en el eje 11 para dar paso al cauce del Tamarguillo solicitada por la Confederación Hidrográfica en su informe, el promotor



informa que en la reunión mantenida con este Organismo (1/2/2017) se consensuó el diseño en sección recta sobre el cauce del arroyo, tal y como se había propuesto en el documento ambiental, pero con un marco de 6 x 6 m, uniendo las aletas de las ODT E11 y E14 para que actúen como peto y con una canalización entre la salida de las ODT E9 y E14 y la entrada de la ODT-E11 para el caudal de la avenida ordinaria. El promotor indica que se protegerán los taludes de los terraplenes de la zona mediante encanchedo, se analizará la posibilidad de disminuir la longitud de la ODT-E11, se colocarán pasarelas para pequeños mamíferos en las ODT y se adaptarán al paso de anfibios incluyendo vallado específico.

Además del seguimiento a la fauna, en el plan de vigilancia ambiental se han incluido los siguientes controles:

- Análisis de la calidad de las aguas del arroyo del Tamarguillo, previo a las obras y cada 15 días tras el inicio de las mismas.
- Control diario de la ausencia de acopios, rellenos, vertidos, etc., en las zonas de cauce y servidumbre de paso; así como en las zonas de instalaciones auxiliares y parque de maquinaria.
- Control diario del correcto estado del jalonamiento, para la protección de la vegetación y del límite del Parque del Tamarguillo.

El documento remitido recoge también el resto de condiciones y verificaciones exigidas por la Confederación Hidrográfica en su informe (ver apartado 2). Señala que, en ocasiones anteriores, se han detectado vertidos provenientes de las instalaciones aeroportuarias.

Respecto a la adaptación del proyecto al cambio climático, el promotor indica que la predefinición del drenaje del proyecto se ha realizado de acuerdo con la nueva Instrucción 5.2-IC sobre drenaje superficial de carreteras, aprobada en marzo de 2016, por lo que a priori y según la bibliografía recomendada por la Oficina de Cambio Climático, están previstos los cambios en cuestión de hidrología. Indica también que las pendientes adoptadas para los taludes en el proyecto son conservadoras, teniendo en cuenta las alturas proyectadas y los materiales de la zona, además de estar previstas otras medidas de protección de la erosión.

En relación con la compatibilidad del proyecto con las servidumbres aeronáuticas, el promotor indica que las actuaciones previstas en la zona sur se han planteado por fuera del vallado perimetral del aeropuerto que queda dentro de la Zona de Servicio Aeroportuaria, indicando AENA que, a priori, las actuaciones previstas podrían ser autorizadas, siempre que se tramite la expropiación de los terrenos afectados (1. 700 m<sup>2</sup>). Deberá modificarse el pórtico de señalización previsto (de salida de la A-4 hacia la SE-20) para no vulnerar las servidumbres del aeropuerto.



En relación con la protección del patrimonio arqueológico, en la documentación adicional se informa de los restos romanos encontrados en las obras de creación del Parque del Tamarguillo, todos en las cercanías del antiguo Cortijo de San Idelfonso, fuera de la zona de actuaciones del proyecto.

### 3. Análisis según los criterios del Anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- **Características del proyecto:**

El proyecto contempla las obras necesarias para la remodelación del enlace entre la autovía A-4 y la carretera SE-20. La remodelación incorpora los movimientos directos que en la actualidad se realizan a través de la carretera A-8008 (SE-20/Sevilla(A-4) y el inverso) y una glorieta en la margen derecha de la A-4 que permite la conexión con los futuros viarios del planeamiento vigente (Plan Parcial San Nicolás Oeste, SUS-DMN-03). Las obras incluyen también la ampliación de la plataforma de la margen derecha de la autovía A-4, con la incorporación de un nuevo carril por el exterior entre los pp.kk. 532-535 y el cierre del acceso directo en el p.k. 535+220, en la margen izquierda, a una estación de servicio existente. La mayor ocupación del enlace se produce en la margen derecha de la A-4.

Las dos alternativas planteadas por el promotor son muy similares, seleccionando éste la denominada alternativa 2 por su mayor fluidez de tráfico.

La sección tipo de los ramales se proyecta con un ancho de carril de 3,50 m + sobreebanco (mínimo 4,00 m), arcén interior de 1,00 m y para los ramales que conectan con la autovía A-4, exterior de 2,50 m y de 1,50 m para el resto de ramales. La reposición del camino de servicio paralelo a la margen oeste de la A-4 que permite acceso a la carretera A-8008 tendrá ancho de 5 m. La sección tipo de la glorieta es de tres carriles, con ancho de carril de 4,00 m y arcén interior de 1,00 m y exterior de 1,50 m.

Los taludes desmonte y terraplén considerados han sido 2H:1V. En esta fase del proyecto se prevén 7 ODT y 3 estructuras de paso transversal (2 pasos inferiores y 1 superior)



En relación con la protección del patrimonio arqueológico, en la documentación adicional se informa de los restos romanos encontrados en las obras de creación del Parque del Tamarguillo, todos en las cercanías del antiguo Cortijo de San Idelfonso, fuera de la zona de actuaciones del proyecto.

### 3. Análisis según los criterios del Anexo III.

Una vez analizada la documentación que obra en el expediente, y considerando las respuestas recibidas a las consultas practicadas, se realiza el siguiente análisis para determinar la necesidad de sometimiento del proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1ª del Capítulo II, del Título II, según los criterios del Anexo III, de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

- **Características del proyecto:**

El proyecto contempla las obras necesarias para la remodelación del enlace entre la autovía A-4 y la carretera SE-20. La remodelación incorpora los movimientos directos que en la actualidad se realizan a través de la carretera A-8008 (SE-20/Sevilla(A-4) y el inverso) y una glorieta en la margen derecha de la A-4 que permite la conexión con los futuros viarios del planeamiento vigente (Plan Parcial San Nicolás Oeste, SUS-DMN-03). Las obras incluyen también la ampliación de la plataforma de la margen derecha de la autovía A-4, con la incorporación de un nuevo carril por el exterior entre los pp.kk. 532-535 y el cierre del acceso directo en el p.k. 535+220, en la margen izquierda, a una estación de servicio existente. La mayor ocupación del enlace se produce en la margen derecha de la A-4.

Las dos alternativas planteadas por el promotor son muy similares, seleccionando éste la denominada alternativa 2 por su mayor fluidez de tráfico.

La sección tipo de los ramales se proyecta con un ancho de carril de 3,50 m + sobreebanco (mínimo 4,00 m), arcén interior de 1,00 m y para los ramales que conectan con la autovía A-4, exterior de 2,50 m y de 1,50 m para el resto de ramales. La reposición del camino de servicio paralelo a la margen oeste de la A-4 que permite acceso a la carretera A-8008 tendrá ancho de 5 m. La sección tipo de la glorieta es de tres carriles, con ancho de carril de 4,00 m y arcén interior de 1,00 m y exterior de 1,50 m.

Los taludes desmonte y terraplén considerados han sido 2H:1V. En esta fase del proyecto se prevén 7 ODT y 3 estructuras de paso transversal (2 pasos inferiores y 1 superior)



El promotor contempla 3 alternativas para el paso del arroyo Tamarguillo bajo los nuevos ramales del enlace, seleccionando la alternativa 1 por ser la aprobada por la Confederación Hidrográfica. Esta alternativa, en esta fase del proyecto, mantiene la ODT existente en la A-4 (p.k.534+750, 3 bóvedas de 3 x 1,5 m), prolonga la ODT existente en la SE-20 (p.k. 0+050, tubo de acero corrugado de 5,80 m de diámetro) con un marco de 6 x 6 m bajo los ejes 14 y 13, manteniendo la alineación en planta y resuelve la confluencia de las ODT bajo los ejes 9, 11 y 14-13 mediante un canal del mismo ancho que las ODT (6 m), con alineación circular, altura de 1,5 m y unión de las aletas de las dos ODT que dan continuidad al arroyo. Se proyectan sendos marcos de 6 x 6 m para las ODT bajo los ejes 11 y 9. La ODT-E11, de unos 100 m de longitud, se diseña con la alineación recta más coincidente con el cauce existente del arroyo y la ODT-E9 se diseña con una bajante escalonada debido a la diferencia de cota existente.

- **Ubicación del proyecto:**

El nuevo enlace previsto se localiza al sur de la barriada de Valdezorras y al oeste de la zona en la que se desarrollará el Plan Parcial San Nicolás Oeste, aprobado en octubre de 2014. Al sur de la zona de actuación y colindante con ella, en la margen izquierda de la autovía, se localiza el parque periurbano de San Ildefonso, conocido como Parque del Tamarguillo. Al norte de éste y colindando con él y con la zona de actuación, se encuentra el Aeropuerto de Sevilla San Pablo. La ampliación de un cuarto carril, prevista por el exterior de la calzada derecha, se realizará entre la entrada a la A-4 desde el enlace del aeropuerto y la actual salida de la A-4 hacia la SE-20, sentido Cartuja.

El arroyo del Tamarguillo, afluente del arroyo de Miraflores, se localiza al sur de la actuación proyectada, discurriendo actualmente bajo la autovía A-4 y la SE-20.

No existen espacios de Red Natura 2000 en la zona donde se localizan las actuaciones, estando el espacio más próximo, la ZEC Bajo Guadalquivir, a unos 7 km.

La zona de actuación tiene una gran influencia antrópica, condicionada por la presencia de las carreteras A-4 y SE-20 y el aeropuerto, que se incrementará con el futuro desarrollo aprobado del Plan Parcial San Nicolás Norte. En este entorno, el Parque del Tamarguillo es un núcleo de biodiversidad con una zona húmeda asociada al arroyo del mismo nombre que alberga especies de interés comunitario. En las inmediaciones del arroyo y campos de cultivo aledaños también se citan especies protegidas. La vegetación presente en el ámbito de estudio la componen en su mayor parte cultivos, principalmente de regadío, extensivos e intensivos y olivar. Los únicos reductos de vegetación natural se localizan en tramos cortos del arroyo Tamarguillo, detectándose presencia de especies invasoras.



Las vías pecuarias situadas en la zona del proyecto son la Cañada Real de Poco Aceite y el Cordel del Camino de la Fuente del Arzobispo, que coinciden en el ámbito de actuación del proyecto con la carretera A-8008 y la A-4, respectivamente.

No hay yacimientos arqueológicos inventariados en la zona ocupada por las actuaciones proyectadas.

- **Características del potencial impacto.**

Con base en la documentación ambiental del promotor y los informes recibidos no existe afección directa ni indirecta a espacios de la Red Natura 2000, ni directa al Parque del Tamarguillo. El proyecto prevé medidas para garantizar la no afección directa al parque mediante el jalonamiento de la zona de obras en el límite oeste del citado parque y el control diario del estado del jalonamiento durante las obras.

En relación con la posible afección indirecta al Parque, principalmente por incremento de la contaminación acústica e intrusión visual, el proyecto prevé la instalación de una pantalla arbórea en coordinación con el Servicio de Parques y Jardines del Ayuntamiento de Sevilla, mediante una plantación lineal de *Laurus nobilis* y *Olea europaea* var. *Sylvestris* entre los pp.kk. 0+000 y 0+700 del eje 15, compatible con las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de San Pablo, además de la pantalla acústica nº 3 incluida en las propuestas de pantallas como resultado del estudio acústico realizado. También está prevista la adecuación estética para la integración paisajística del muro previsto en esta zona.

En la documentación ambiental complementaria se analizan los impactos potenciales sobre los valores del parque: hidrología, vegetación, fauna y patrimonio cultural y se concluye que, con las medidas preventivas y correctoras previstas, citadas en el apartado 2 e incorporadas al proyecto, no es previsible que se vean afectados los valores de conservación del parque. Dichas medidas se refieren a protección y control de la calidad de las aguas frente a vertidos, arrastres por escorrentía, gestión de residuos, control de superficies e instalaciones auxiliares, etc.; protección de la vegetación mediante jalonamiento del límite de la obra incluyendo marcado individual del arbolado con numeración correlativa sobre la última fila de pies a respetar, limitaciones al desbroce, riegos y otras medidas de prevención y eliminación de polvo, plan de prevención y extinción de incendios, control de especies invasoras, limitación en el uso de fitosanitarios, etc.; y protección de la fauna mediante el seguimiento y la vigilancia de las especies de fauna destacadas por su grado de amenaza y/o protección presentes en el entorno del parque, la minimización de ruidos en el entorno del parque, medidas para minimizar el incremento del efecto barrera y riesgo de atropello de la fauna, etc. El promotor



garantiza la compatibilidad de las medidas propuestas con las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto.

El estudio acústico concluye que la alternativa 2 tiene un menor número de receptores potencialmente afectados (11 edificios frente a 23) y realiza una propuesta de pantallas acústicas (con altura máxima de 3,5-4 m) en esta fase del proyecto, que está previsto completar y detallar con un estudio acústico de mayor detalle antes de la aprobación del proyecto de construcción. Las pantallas se han propuesto para los resultados más desfavorables correspondientes a la isófona de 50 dB(A) para el periodo noche en edificaciones de uso residencial. Con la citada propuesta el promotor prevé el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las edificaciones afectadas. Se proponen, de forma preliminar, tres pantallas con una longitud total de 871 m para proteger un total de 11 edificios (pantalla 1 en la margen oeste del eje 11, de 572 m de longitud; pantalla 2 en la margen sur del inicio del eje 15, de 149 m, y pantalla 3 en la margen sur del eje 14, de 150 m).

En relación con el encauzamiento del arroyo Tamarguillo bajo el enlace proyectado, el promotor ha estudiado tres alternativas de diseño (contempladas en la documentación remitida) e indica que la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, órgano competente en la materia, en su reunión de 1 de febrero de 2016 con el promotor, de las tres alternativas contempladas ha aprobado la alternativa 1, descrita en el apartado 2.

Es preciso tener en cuenta que el Tamarguillo, hasta su desembocadura y a excepción de su cabecera en el paraje de San Idelfonso (Parque del Tamarguillo), discurre por un canal artificial. En la zona de actuación ya se encuentra interceptado actualmente por la A-4 y la SE-20. En esos pequeños tramos, aunque no está canalizado, sí presenta un grado de desnaturalización debido a la presencia de las citadas infraestructuras. El promotor ha estudiado los reductos de vegetación de estas zonas. La vegetación de ribera del área (zona 2) comprendida actualmente entre la SE-20 y la A-4 no será afectada por las actuaciones de acuerdo con lo indicado por el promotor. Respecto a la vegetación presente en la zona 3, que queda bajo el eje 11, el promotor contempla el trasplante, si fuera posible, de los ejemplares de taray y, en caso contrario, la compensación de la afección.

Respecto a las medidas para no incrementar el efecto barrera y el riesgo de atropello para la fauna existente en la actualidad, el promotor prevé el diseño de las nuevas ODT y los vallados de acuerdo con las prescripciones técnicas al respecto del Ministerio (MAGRAMA, 2015. 2ª edición revisada y ampliada), incluyendo el acondicionamiento de las ODT actuales. En consecuencia y siguiendo las citadas instrucciones, la bajante escalonada de la ODTE-9 se sustituirá por un encanchado de piedra o, si técnicamente no fuera posible, al menos se tenderán las cunetas; asimismo se prestará especial atención al cumplimiento de las citadas instrucciones en cuanto a los pasos y vallados específicos (anfibios y reptiles).



El resto de medidas de protección y control de la calidad de las aguas, la vegetación y la fauna contempladas por el promotor y citadas en el apartado 2 de la presente resolución (realización de las obras en el cauce en tiempo seco y preferiblemente sin caudal alguno, medidas de protección y control de la calidad de las aguas con la periodicidad indicada, restauración de las superficies afectadas por las obras con vegetación autóctona, control de especies invasoras durante la obra y seguimiento posterior, plan de vigilancia y extinción de incendios, seguimiento y vigilancia de las especies de fauna citadas y de la eficacia de las medidas para reducir el riesgo de atropellos de fauna, etc., etc.), además de las ya citadas para el Parque del Tamarguillo, minimizarán el impacto de las actuaciones, que en ningún caso es superior a moderado.

Por lo que respecta al movimiento de tierras previsto, el proyecto estima en unos 280.000 m<sup>3</sup> el volumen de tierras necesario para terraplén y explanada, que procederán de préstamos (salvo unos 20.000 m<sup>3</sup> de la excavación en obra). El promotor indica que todos los materiales necesarios serán obtenidos de explotaciones en curso con autorización vigente e incluye una propuesta de explotaciones. Se prevé un volumen de tierra vegetal en torno a 37.500 m<sup>3</sup> y unos 45.000 m<sup>3</sup> de materiales procedentes de desmonte, que se reutilizarán en la obra, salvo unos 5.000 m<sup>3</sup> que se prevé vayan a vertedero autorizado. Se incluye la demolición de los viales fuera de uso (3665 m<sup>2</sup>) y su integración ambiental, reciclando el material en obra o transportándolo a vertedero autorizado. El promotor garantiza que la capacidad de los vertederos y préstamos previstos, ya autorizados, es suficiente para la obra. La zona de instalaciones auxiliares está prevista en el interior del enlace, estando incluida su restauración e integración paisajística en el proyecto tras las obras.

Los yacimientos arqueológicos inventariados y los restos romanos encontrados en las obras del Parque del Tamarguillo están fuera de la zona de actuación. No obstante, están previstas durante las obras las medidas de control por posible aparición de restos arqueológicos no inventariados (control arqueológico de los movimientos de tierra, etc.).

En relación con la permeabilidad territorial, el proyecto contempla la reposición bajo el enlace del camino paralelo a la A-4 y garantiza los gálbos para el futuro corredor verde que se contempla asociado al encauzamiento del Tamarguillo y Ranillas (DIA BOE 28.11.2017) proyectado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.

La documentación ambiental incluye un plan de vigilancia ambiental que está previsto desarrollar con más detalle en el proyecto de construcción y que incluye los controles (indicadores, umbrales, periodicidad, actuaciones a realizar si se superan los umbrales o se detectan impactos imprevistos, etc.) tanto para la fase de obras como la de explotación.



Teniendo en cuenta todo ello, y a propuesta de la Subdirección General de Evaluación Ambiental, este Ministerio

**Resuelve**

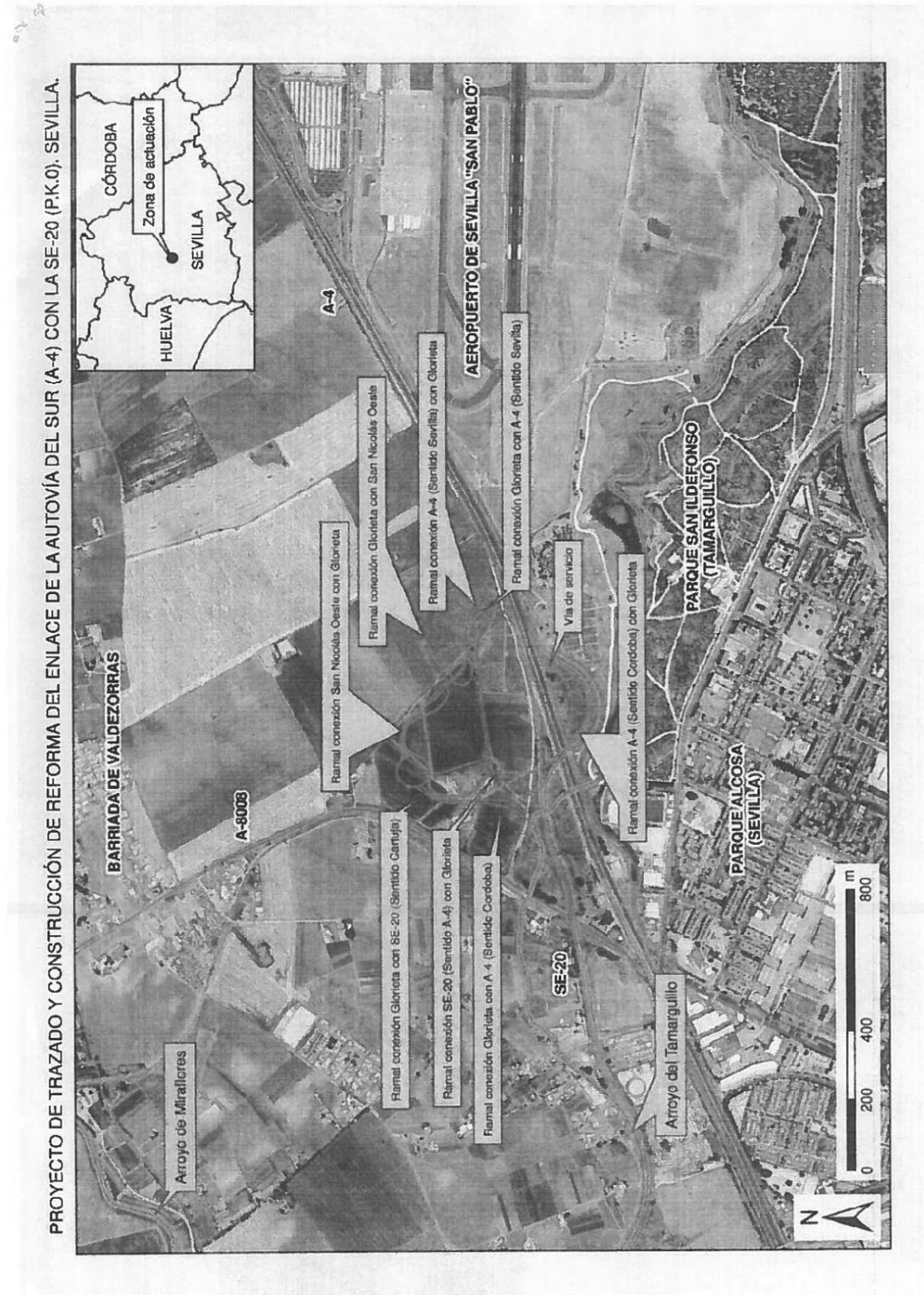
De acuerdo con la evaluación de impacto ambiental practicada según la Sección 2ª del Capítulo II del Título II, y el análisis realizado con los criterios del Anexo III de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, no es previsible que el "PROYECTO DE TRAZADO Y CONSTRUCCIÓN REFORMA DEL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL SUR (A-4) CON LA SE-20 (P.K.0). SEVILLA", cumpliendo los requisitos ambientales que se desprenden de la presente Resolución de Informe de Impacto Ambiental, vaya a producir impactos adversos significativos, por lo que no se considera necesaria la tramitación prevista en la Sección 1ª del Capítulo II del Título II de dicha Ley.

Esta Resolución se hará pública a través del Boletín Oficial del Estado y de la página web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente ([www.mapama.es](http://www.mapama.es)), debiendo entenderse que no exime al promotor de obtener las autorizaciones ambientales que resulten legalmente exigibles.

De conformidad con el artículo 47.6 de la Ley de evaluación ambiental, el informe de impacto ambiental no será objeto de recurso alguno sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto, en su caso, de autorización del proyecto.

Madrid, 12 de *septiembre* de 2017  
 LA SECRETARIA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE  
 P.S., EL DIRECTOR GENERAL  
 DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL Y MEDIO NATURAL  
 (Orden APM/623/2017, de 28 de junio, por la que se determina el régimen de  
 suplencia temporal de la Secretaria de Estado de Medio Ambiente)

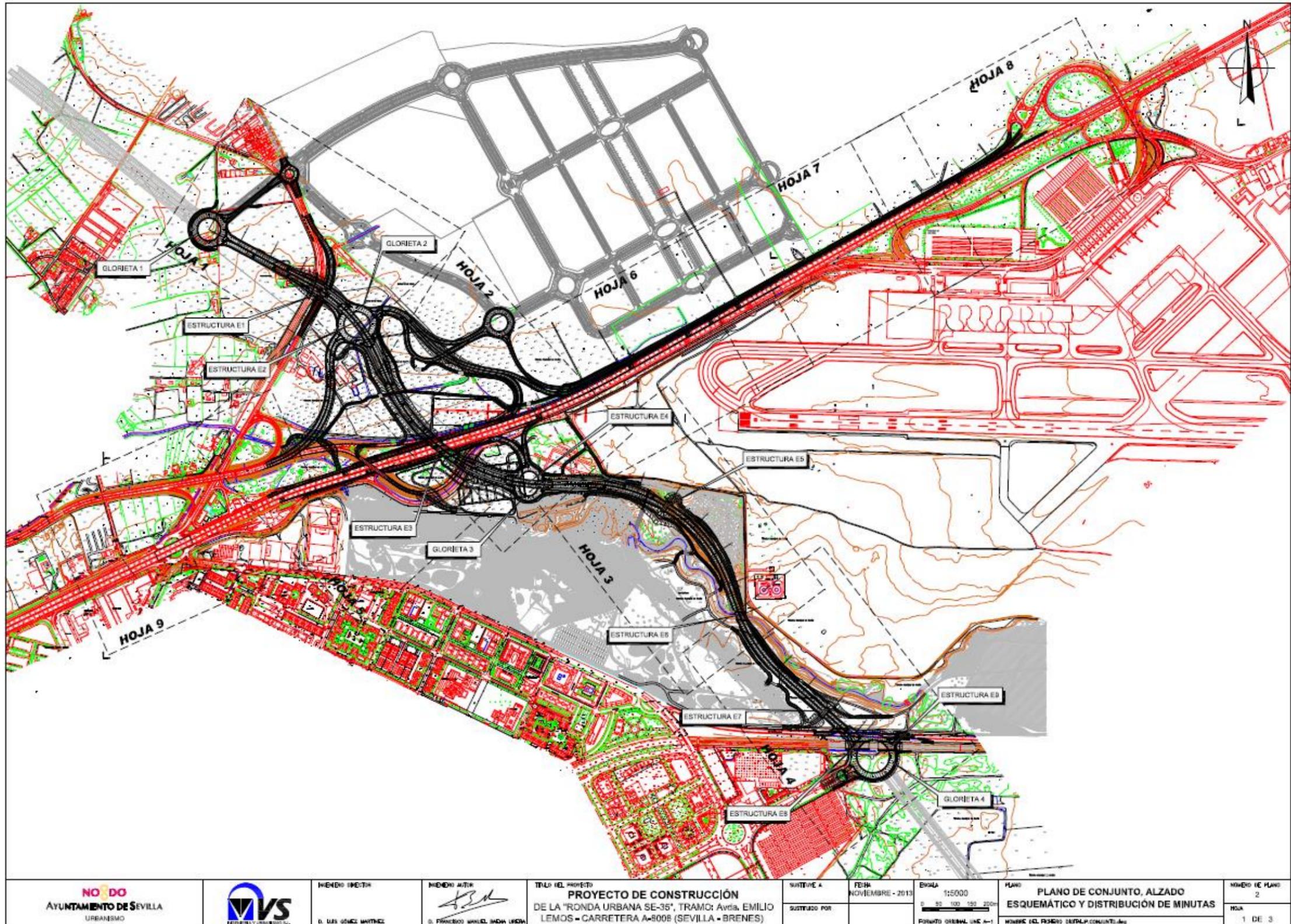
Francisco Javier Cachón de Mesa



## APÉNDICE 8. PLANOS DE PROYECTOS Y ESTUDIOS PREVIOS

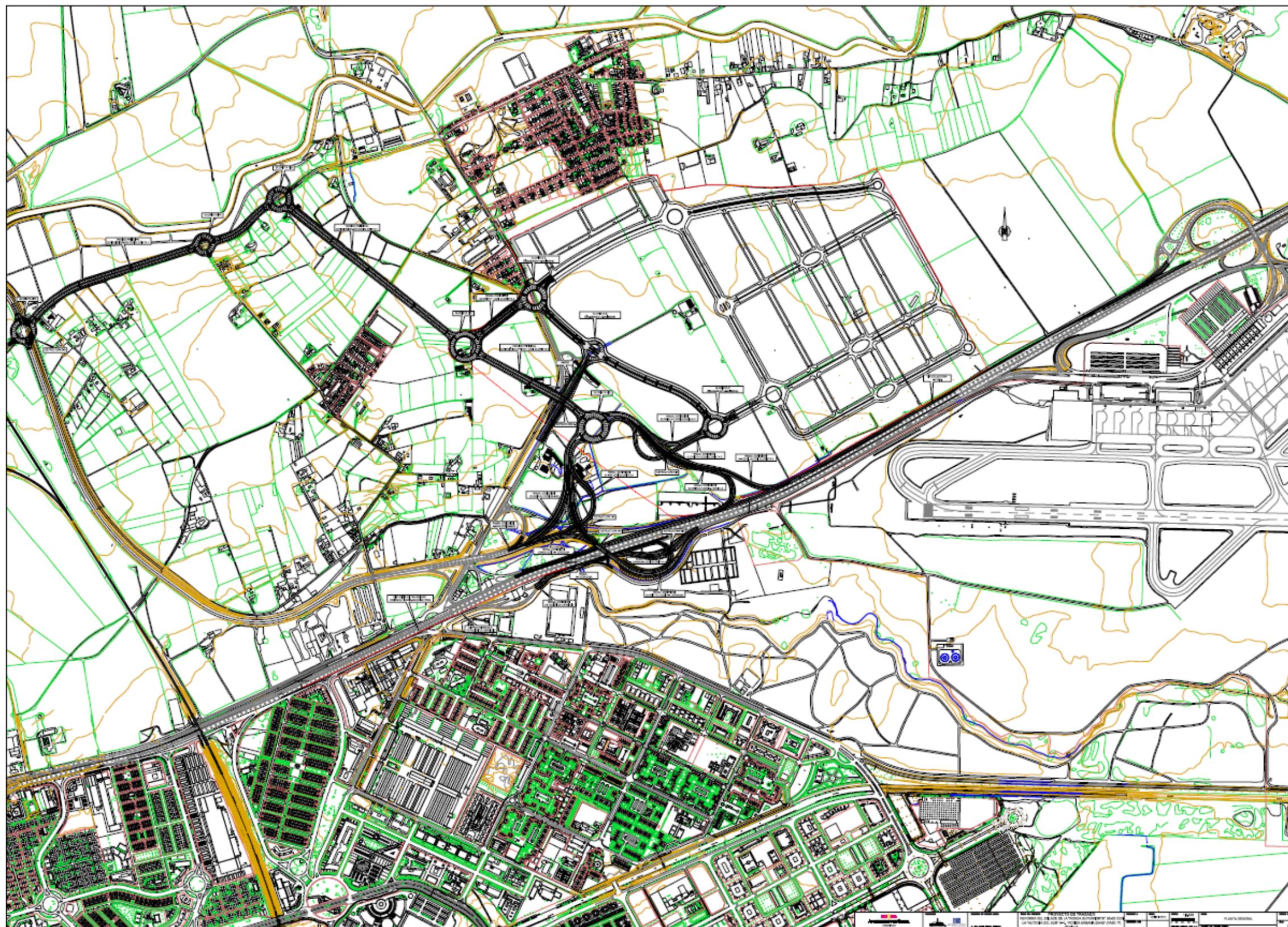
**PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN “RONDA URBANA SE-35, TRAMO: AVDA. EMILIO LEMOS –  
CARRETERA A-8008 (SEVILLA-BRENES). GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE  
SEVILLA.**

)”



|  |  |  |                      |  |                              |                           |                                      |   |                      |
|--|--|--|----------------------|--|------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|---|----------------------|
|  |  | INGENIERO DIRECTOR<br>D. LUIS GÓMEZ MARTÍNEZ | INGENIERO AJUSTE<br> | TÍTULO DEL PROYECTO<br><b>PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN</b><br>DE LA "RONDA URBANA SE-35", TRAMO: Avda. EMILIO<br>LEMOS - CARRETERA A-800B (SEVILLA - BRENES) | SANTIAGO A<br>SUSTITUIDO POR | FECHA<br>NOVIEMBRE - 2013 | ESCALA<br>1:5000<br>0 50 100 150 200 | PLANO<br>PLANO DE CONJUNTO, ALZADO<br>ESQUEMÁTICO Y DISTRIBUCIÓN DE MINUTAS | MÓDULO DE PLANO<br>2 |
|  |  | HOJA<br>1 DE 3                               |                      |  |                              |                           |                                      |   |                      |

**ESTUDIO DE TRAZADO "REFORMA DEL ENLACE DE LA SE-20 CON LA A-4, RONDA URBANA SE-35. 1ª FASE". GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA.**



## **PLAN PARCIAL DEL SECTOR SUS-DMN-03 SAN NICOLÁS OESTE. SEVILLA.**

