

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES



PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

OCTUBRE 2007

DOCUMENTO PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

ÍNDICE GENERAL

DECRETO DE FORMULACIÓN.....	5
MEMORIA DE INFORMACIÓN.....	9
MEMORIA DE ORDENACIÓN.....	53
MEMORIA ECONÓMICA.....	135
NORMATIVA.....	147

DECRETO DE FORMULACIÓN



dación de las relaciones metropolitanas, lo que permite hablar de un espacio que se conforma como un mercado unitario de trabajo, suelo y vivienda. Los análisis recientes, especialmente los que se derivan del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, ponen de manifiesto cómo esta aglomeración urbana ha extendido su radio de influencia abarcando, junto a la ciudad de Sevilla y la primera corona metropolitana, a una segunda corona de municipios en los que, con mayor o menor intensidad, se producen relaciones y vinculaciones metropolitanas.

En el contexto de la ordenación del territorio a escala regional, recogida en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 129/2006, de 27 de junio, la Aglomeración Urbana de Sevilla se configura como un centro regional que ha de desempeñar una serie de funciones de gran relevancia para la articulación del conjunto del territorio de Andalucía. En este sentido, los sistemas de transportes y comunicaciones y el resto de infraestructuras que conectan el área de Sevilla con el resto de Andalucía y con el exterior, constituyen elementos esenciales para el desempeño de tales funciones y para lograr una adecuada integración de este ámbito metropolitano en el conjunto de la Comunidad Autónoma.

Pero, además, para favorecer el adecuado desarrollo territorial de la aglomeración urbana de Sevilla es indispensable reformular, de acuerdo a las nuevas orientaciones de la ordenación del territorio, la estructura interna de este espacio metropolitano. La movilidad, como expresión más evidente de la complejidad alcanzada por las relaciones metropolitanas es uno de los aspectos esenciales que deben ser abordados. En este sentido, el ya mencionado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla constituye la herramienta fundamental para desarrollar las infraestructuras y servicios de transporte que permitan garantizar la accesibilidad de la población al conjunto de bienes y servicios del ámbito metropolitano. Por ello, el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Sevilla coordinará sus contenidos con las determinaciones recogidas en dicho Plan de Transporte.

Por otra parte, la necesidad de que los desarrollos urbanos e infraestructurales se realicen de manera compatible con el respeto a las características y condicionantes del medio físico y natural del ámbito metropolitano exigen que, desde la ordenación del territorio, se establezcan las condiciones en que tales desarrollos han de realizarse, identificando aquellos espacios y recursos que han de ser preservados de los procesos de ocupación en atención a sus valores naturales, ambientales, culturales y paisajísticos, así como a los riesgos naturales, a la vez que se propone una red de espacios de uso público de escala metropolitana.

Así mismo, el conjunto del ámbito metropolitano debe dotarse de los sistemas y redes de infraestructuras y servicios en materia de energía, telecomunicaciones, agua y gestión de residuos, que posibiliten su adecuada distribución en el territorio metropolitano, a la vez que favorezcan un uso sostenible de los recursos naturales.

La ordenación del territorio del ámbito metropolitano debe posibilitar, además, un crecimiento ordenado de los diferentes usos y actividades, tanto residenciales como productivos, de acuerdo a unos criterios básicos referidos al sistema de poblamiento y a sus tendencias de evolución física y demográfica en el futuro.

A tal fin, de acuerdo con la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, procede la formulación de un Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de los previstos en el Capítulo II del Título I de dicha Ley, para cuya elaboración se requiere la cooperación de todas las Administraciones implicadas. Con carácter previo se ha dado cumplimiento al trámite de audiencia a las Corporaciones Locales afectadas previsto en el artículo 13.2 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, con co-

nocimiento así mismo por parte de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla.

Asimismo el Plan será sometido a evaluación ambiental conforme a los contenidos y procedimientos previstos en la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

En virtud de lo expuesto, a propuesta de la Consejera de Obras Públicas y Transportes, de conformidad con lo establecido en el artículo 13.1 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y previa deliberación del Consejo de Gobierno en su sesión del día 7 de noviembre de 2006,

DISPONGO

Artículo 1. Formulación.

Se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, cuya elaboración se realizará en la forma prevista en el Capítulo II del Título I de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, y por las disposiciones establecidas en el presente Decreto.

Artículo 2. Ámbito territorial.

1. El ámbito territorial del Plan comprenderá los términos municipales completos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, La Algaba, Almensilla, Aznalcázar, Aznalcóllar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Carrión de los Cespedes, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Castilleja del Campo, Coria del Río, Dos Hermanas, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Huévar del Aljarafe, Isla Mayor, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Los Palacios y Villafranca, Palomares del Río, Pilas, La Puebla del Río, La Rinconada, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbréte, Utrera, Valencina de la Concepción, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Ariscal y El Viso del Alcor.

2. El ámbito territorial del Plan podrá ser modificado como consecuencia de los estudios realizados durante el proceso de redacción, previo informe de la Comisión de Redacción.

Artículo 3. Objetivos generales.

Las determinaciones que conformen el contenido del Plan habrán de orientarse, dentro del marco establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, a la consecución de los siguientes objetivos generales:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolo en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.

f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.

g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estas sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

Artículo 4. Contenido.

De conformidad con el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, el Plan contendrá:

- a) Los objetivos territoriales específicos y las estrategias para su consecución.
- b) El esquema de articulación territorial, que incluya la jerarquía, funcionalidad y accesibilidad del sistema de asentamientos, las infraestructuras básicas y la distribución de los equipamientos y servicios de carácter supramunicipal.
- c) La indicación de las zonas para la protección y mejora del paisaje, de los recursos naturales y del patrimonio histórico y cultural.
- d) La indicación de las zonas para la ordenación y compatibilización de los usos del territorio.
- e) Los criterios y medidas que se deban adoptar por las Administraciones Públicas para las zonas definidas en los párrafos anteriores.
- f) Las determinaciones de los Planes Urbanísticos y de los Planes con incidencia en la Ordenación del Territorio que deban adaptarse por ser contrarias a las contenidas en el Plan, justificando las alteraciones propuestas para los mismos.
- g) Las previsiones para el desarrollo, seguimiento y ejecución del Plan.
- h) La naturaleza de las determinaciones del Plan, distinguiendo entre ellas las que tienen carácter de Normas, Directrices o Recomendaciones, todo ello de acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero.
- i) Las determinaciones cuya alteración hará necesaria la revisión del Plan.
- j) El Informe de sostenibilidad ambiental previsto en el artículo 8 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, con el alcance a que se refiere el artículo 9 de la citada Ley.
- k) Los demás aspectos que se consideren necesarios incluir para la consecución de los objetivos propuestos.

Artículo 5. Composición y funciones de la Comisión de Redacción.

1. Se constituye una Comisión de Redacción, cuyo funcionamiento se ajustará a las normas 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, en todo lo no previsto por el presente Decreto, que estará presidida por la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes e integrada, además, por las siguientes personas miembros:

- a) Titular de la Secretaría General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, que desempeñará la Vicepresidencia, sustituyendo a la persona titular de la Presidencia en los supuestos de vacante, ausencia o enfermedad de la misma, u otra causa legal.
- b) Titular de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Sevilla.
- c) Titular de la Dirección General de Planificación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- d) Una en representación de cada una de las siguientes Direcciones Generales: Urbanismo, Arquitectura y Vivienda, Transportes, y Carreteras, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, designada por su titular.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

DECRETO 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

La Aglomeración Urbana de Sevilla constituye un ámbito en el que las vinculaciones funcionales entre los municipios muestran ya un elevado grado de madurez, fruto de la consoli-

e) Titular de la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Sevilla.

f) Una en representación de cada una de las siguientes Consejerías: Gobernación, Economía y Hacienda; Innovación, Ciencia y Empresa; Turismo, Comercio y Deporte; Agricultura y Pesca; Cultura y Medio Ambiente, designada en cada caso por la persona titular de la Consejería que corresponda. Dichos representantes deberán desempeñar el cargo, al menos, de Director o Directora General en la Consejería correspondiente, o bien ser la persona titular de la Delegación Provincial en Sevilla de la respectiva Consejería.

g) Una en representación de la Agencia Andaluza del Agua.

h) Una en representación de la Administración General del Estado.

i) Dos en representación de la Diputación Provincial de Sevilla, designadas por el titular de su Presidencia.

j) Seis representantes de los Ayuntamientos de los Municipios incluidos en el ámbito del Plan, designados por la Asociación de Municipios y Provincias con mayor representatividad en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

k) Titular de la Presidencia de la Mancomunidad de Fomento y Desarrollo del Aljarafe.

l) Titular de la Presidencia de la Mancomunidad de Municipios del Bajo Guadalquivir.

2. La persona titular de la Presidencia nombrará, de entre el personal funcionario adscrito a la Delegación Provincial de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en Sevilla con rango de Jefe de Servicio, un Secretario o Secretaria, así como su suplente, que actuará con voz pero sin voto.

3. En caso de ausencia por causa justificada, los miembros titulares de la Comisión de Redacción serán sustituidos por los suplentes que designen los propios titulares.

4. Corresponden a la Comisión de Redacción las siguientes funciones:

a) Informar cuantos documentos se sometan a su consideración durante el proceso de redacción.

b) Informar el Plan una vez concluida su redacción, antes de iniciar su tramitación.

c) Informar las modificaciones que se introduzcan en el Plan como consecuencia de la información pública y de la audiencia.

Artículo 6. Elaboración del Plan.

1. La elaboración del Plan corresponderá a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

2. El plazo para la elaboración de los trabajos técnicos de redacción del Plan será de un año a partir de la entrada en vigor del presente Decreto.

Artículo 7. Tramitación.

1. Concluida la elaboración de los trabajos técnicos y previo informe de la Comisión de Redacción, la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes someterá el Plan a información pública por un plazo de dos meses y, simultáneamente, dará audiencia con igual plazo a la Administración General del Estado, a la Diputación Provincial de Sevilla, a los Ayuntamientos y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia. Este trámite incluirá la fase de consultas prevista en el artículo 10 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

2. El período de información pública se anunciará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en el sitio web de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, donde, además, se implementará un procedimiento telemático de presentación de alegaciones.

3. Finalizado el período de información pública se redactará la Memoria Ambiental prevista en el artículo 12 de la Ley 9/2006, de 28 de abril, de forma conjunta por las Consejerías de Obras Públicas y Transportes y de Medio Ambiente, y se elaborará la propuesta de Plan incorporando las consideraciones finales de la Memoria Ambiental.

4. Previo informe de la Comisión de Redacción, la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes someterá la propuesta de Plan a informe de la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Sevilla y, posteriormente, a la Comisión de Ordenación del Territorio y Urbanismo de Andalucía, las cuales emitirán sus respectivos informes en el plazo de un mes.

5. A la vista de los informes emitidos, la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes elevará la propuesta de Plan al Consejo de Gobierno para su aprobación mediante Decreto, dándose cuenta de éste al Parlamento.

6. El Plan será publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, debiendo darse cumplimiento, asimismo, a lo establecido en el artículo 14 de la Ley 9/2006, de 28 de abril.

Disposición derogatoria única. Extinción de efectos
Queda sin efecto el Acuerdo de 31 de mayo de 1994, del Consejo de Gobierno, por el que se formula el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, así como las Resoluciones que desarrollan dicho Acuerdo.

Disposición final primera. Habilitación normativa.
Se faculta a la Consejera de Obras Públicas y Transportes para dictar las disposiciones que precise la ejecución y el desarrollo de este Decreto.

Disposición final segunda. Entrada en vigor.
El presente Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 7 de noviembre de 2006

MANUEL CHAVES GONZÁLEZ
Presidente de la Junta de Andalucía

CONCEPCIÓN GUTIÉRREZ DEL CASTILLO
Consejera de Obras Públicas y Transportes

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

MEMORIA DE INFORMACIÓN 

ÍNDICE

1. EL ESPACIO METROPOLITANO.....	13
2. EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL.....	15
3. EL SISTEMA URBANO.....	20
4. EL ESPACIO ECONÓMICO.....	24
5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE.....	32
6. LAS INFRAESTRUCTURAS BASICAS Y LOS EQUIPAMIENTOS.....	42
7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL.....	51

1. EL ESPACIO METROPOLITANO

1.1. LOCALIZACIÓN DE LA AGLOMERACIÓN URBANA

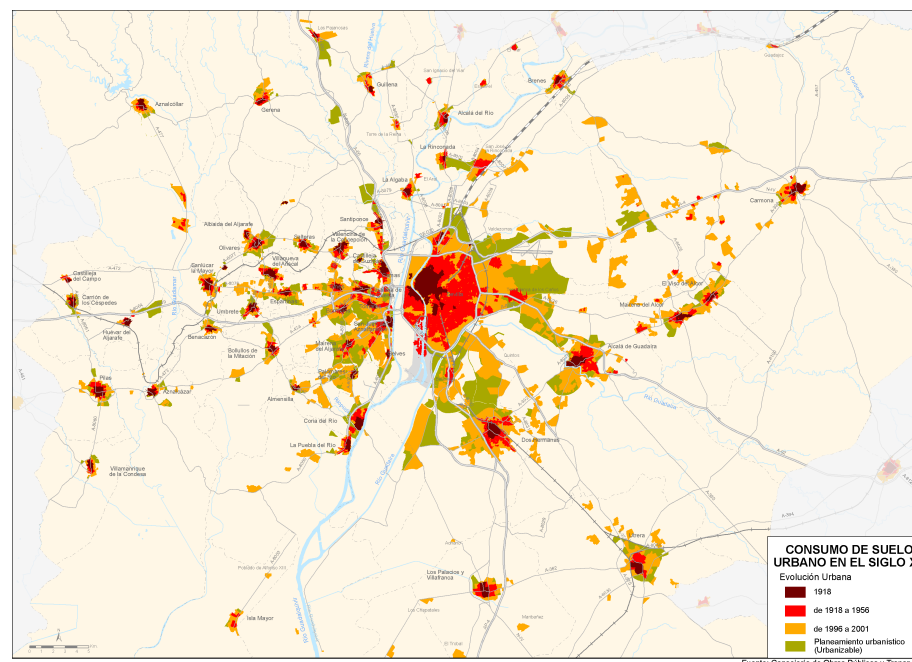
La Aglomeración Urbana de Sevilla se asienta sobre un ámbito territorial de 4.900 km², que incluye a 46 términos municipales en los que habitan 1.421.000 habitantes. Su núcleo urbano central es la ciudad de Sevilla, que aúna las funciones correspondientes a la capitalidad provincial con su papel de Centro Regional. En torno a la misma se ha desarrollado un amplio anillo metropolitano que alcanza un radio de más de 40 kilómetros, caracterizado por un sistema urbano diverso. La Aglomeración Urbana de Sevilla se ubica en la parte final del curso medio del río Guadalquivir, principal referente del soporte físico del área. La orografía de su emplazamiento está marcada fundamentalmente por la directriz de este río y sus afluentes, que configuran un espacio central de escasa pendiente, con la excepción de las plataformas del Aljarafe y Los Alcores.

1.2. EL PROCESO DE CONFIGURACIÓN DEL ESPACIO METROPOLITANO

El proceso de conformación del área metropolitana ha sido hasta el momento el resultado de la superposición de iniciativas urbanísticas de escala municipal. Este proceso arranca de 1963 con la declaración del Polo de Desarrollo y la subsiguiente promoción de zonas industriales situadas en una amplia franja de terreno a ambos lados de los ejes viarios que constituían el triángulo Sevilla-Alcalá-Dos Hermanas, favorecido por la política de incentivos y ayudas públicas. En 1974 se intentó formalizar una ordenación propiamente urbanística mediante el Avance del Plan Comarcal, que no pasó de una mera declaración de intenciones.

Durante los años 70 la capacidad de crecimiento del área siguió concentrándose en la ciudad central y, así, el municipio de Sevilla acogió el 40% del total de las viviendas públicas. En la periferia metropolitana se suceden al mismo tiempo grandes implantaciones industriales como el polígono La Isla o residenciales como Montequinto, junto a urbanizaciones dispersas que salpican los Alcores o el Aljarafe, todo ello en ausencia de planeamiento urbanístico general.

A mediados de los 80 se produce la consolidación del área metropolitana, motivada por una etapa alcista en la dinámica económica y el aumento de la inversión pública. La Consejería de Obras Públicas y Transportes inicia en esta década un proceso de coordinación territorial a través de documentos de Propuestas (1984) y Directrices (1990) y de la creación de una Ponencia de Coordinación del Planeamiento Urbanístico en el seno de la Comisión Provincial de Urbanismo.



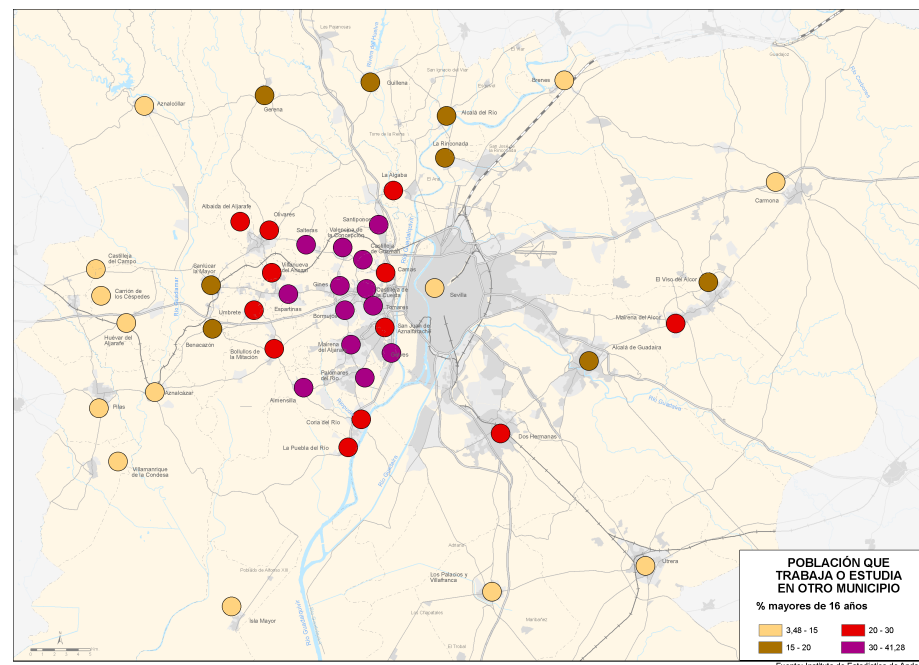
En los años 90 la dinámica de crecimiento económico y el impulso a las inversiones públicas, favorecidas por la Exposición Universal, generaron un proceso de construcción metropolitana en el que los propios instrumentos de planeamiento municipales se vieron superados por las demandas y expectativas generadas en el nuevo contexto; lo que se intentó paliar mediante el recurso generalizado a las modificaciones puntuales. En esta nueva etapa el principal factor de conformación metropolitana vendrá dado por la intervención sectorial en infraestructuras y equipamientos, con actuaciones tan estructurantes como el ACTUR de la Cartuja, la SE-30, la A-92, el AVE, la Estación de Santa Justa, el Centro de Transporte de Mercancías, el Palacio de Congresos o la Universidad Pablo de Olavide.

Si en las décadas anteriores el municipio central tenía un crecimiento superior al de la corona, en las décadas de los 80 y los 90 la situación se invierte completamente, iniciándose una nueva fase de expansión metropolitana ya claramente centrífuga. El resultado es que si a principios de los 60 la ciudad central representaba casi dos tercios del total de la población del área, en la actualidad no representa más allá de la mitad. Y todo ello en un contexto de progresiva ralentización del crecimiento del conjunto del área metropolitana, que en estas dos últimas décadas solo ha podido sumar el mismo incremento de población que en la década de los setenta.

1.3. EXTENSIÓN ACTUAL DEL ESPACIO METROPOLITANO

Según la Orden de 13 de junio de 1984 por la que se formulaban las Directrices de Planeamiento Urbanístico, el área metropolitana se consideraba constituida por 18 municipios. En 1994 el Acuerdo de 31 de mayo por el que se formulaba el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla ampliaba este ámbito hasta 22 municipios. En

2006 el Plan de Transporte Metropolitano ha constatado que en el Consorcio de Transportes de Sevilla se encuentran integrados 30 municipios.

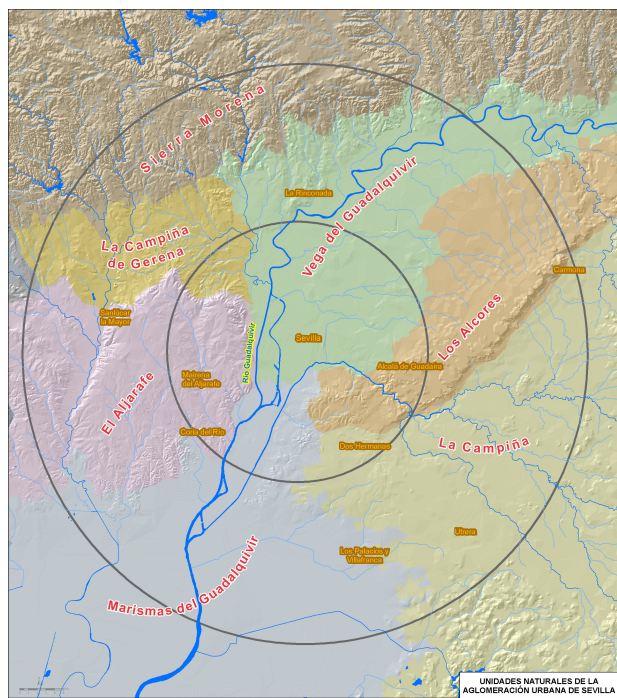


Utilizando los movimientos residencia-trabajo como indicador para detectar un mercado unificado de trabajo, suelo y vivienda la resultante es un área que engloba ya a un total de 46 municipios. Estos municipios pueden dividirse, según su nivel de integración, en la ciudad central, una primera corona formada por 22 municipios y una segunda corona de otros 24 municipios, con menor vinculación pero también afectados, de forma más o menos intensa, por los fenómenos metropolitanos. A efectos del análisis, cada una de las dos coronas se puede considerar conformada por un conjunto de sectores con cierta homogeneidad interna.

2. EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

2.1. LAS UNIDADES NATURALES

Dentro del ámbito de la Aglomeración Urbana de Sevilla pueden distinguirse claramente tres grandes unidades geográficas: la depresión aluvial del río Guadalquivir, con la vega en su mitad norte y las marismas al sur, los escarpes del Aljarafe y de Los Alcores y las campiñas de Carmona y Gerena. En los extremos norte y sur del área se inician las estribaciones de Sierra Morena y la Sierra Sur. Entre ellas se encuentran unidades geográficas de transición que, junto con las anteriores, conforman el soporte físico del espacio metropolitano.

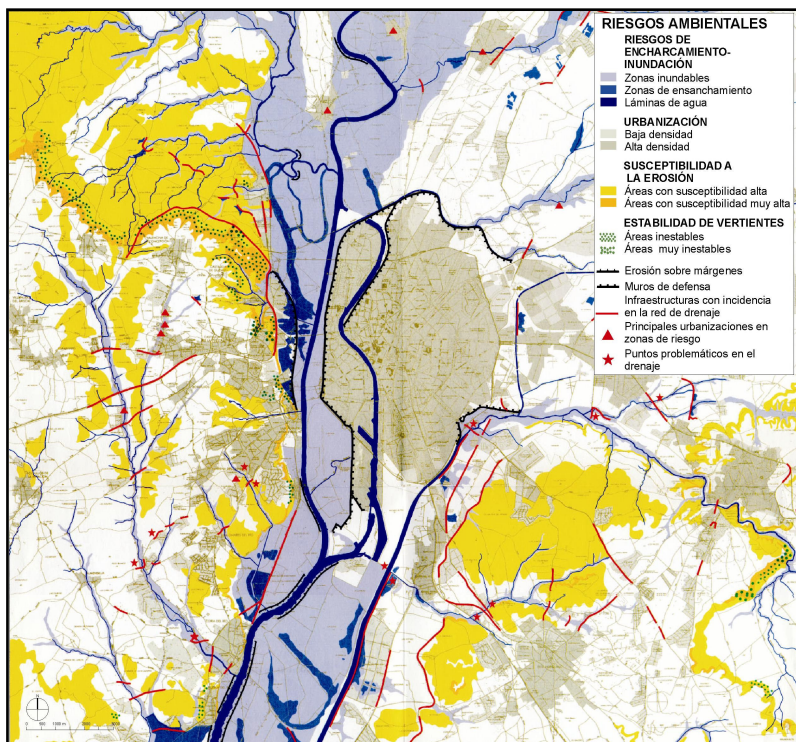


2.2. LOS RIESGOS AMBIENTALES

2.2.1 Riesgos de inundación

Los riesgos de inundación están directamente relacionados con la orografía de la zona y con el carácter torrencial del régimen de precipitaciones. La amplia cuenca vertiente del río Guadalquivir, que alcanza su parte final de concentración de caudales en el ámbito de la aglomeración, contribuye a incrementar notablemente el riesgo de avenidas. Así, buena parte del territorio metropolitano de Sevilla presenta un alto riesgo de inundación, con la consecuencia de un alto grado de manipulación de la red hidrográfica a través de obras de encauzamiento, justificadas en la defensa de la población ante inundaciones, así como en la facilitación de la navegabilidad del río principal. Por otra parte, la implantación de infraestructuras lineales como arterias viarias o canales de riego, unido a la progresiva impermeabilización del suelo debido al proceso urbanizador, han generado numerosos puntos con riesgos de inundación.

En cualquier caso, las diversas actuaciones de encauzamiento de los cursos fluviales a su paso por la llanura aluvial del Guadalquivir presentan una capacidad de evacuación para caudales de crecidas extraordinarias que puede considerarse como suficiente para los cursos que atraviesan la ciudad de Sevilla, pero insuficiente para el resto. Cabe destacar que las inundaciones de mayor entidad en la aglomeración serían las ocasionadas por las avenidas extraordinarias del Guadalquivir. Se considera que Sevilla, San Juan y Camas, con los muros de defensa de ambas márgenes, estarían plenamente protegidas, si bien no ocurriría lo mismo con las poblaciones de La Rinconada, La Algaba, Gelves, Coria del Río y Puebla del Río.



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

2.2.2 Riesgos de erosión

El riesgo de erosión está directamente vinculado a tres factores clave: la pendiente del terreno, los materiales del mismo y el régimen climático al que está sometido. La torrencialidad propia del clima mediterráneo en que queda enclavada la Aglomeración se constituye como el factor desencadenante clave en este proceso, al que se unen las fuertes pendientes presentes en los escarpes y los suelos fácilmente excavables o de granulometría suelta.

Los suelos con mayor susceptibilidad a la erosión se localizan en las vertientes de los principales arroyos que drenan las plataformas de Los Alcores y El Aljarafe y en los cerros-testigo que bordean estas plataformas, pero sobre todo es en las zonas con mayores pendientes donde los fenómenos erosivos están más presentes. Tales procesos de erosión del suelo se dan especialmente en las transiciones bruscas de los escarpes del Aljarafe y Los Alcores con sus unidades geográficas colindantes.

2.2.3 Riesgos de incendio

El riesgo de incendio está directamente vinculado a la presencia de masa forestal en la aglomeración, muy escasa en esta zona. En este caso el riesgo se reduce a estas masas puntuales, principalmente de pinar o de eucalipto, ambos de repoblación. La densidad de estas formaciones forestales contribuye a incrementar el riesgo en caso de incendio, ya que es muy susceptible a la propagación del fuego a toda la masa arbórea por contacto directo.

Así, los pinares de Aznalcázar y algunas masas forestales aisladas que se pueden destacar en las transiciones de mayor pendiente en ambos escarpes -Alcores y Aljarafe, aunque principalmente el segundo- o algunos sotos de ribera bien conservados, junto con la zona de Sierra Morena que se incluye dentro de la Aglomeración Urbana, serían las áreas de mayor riesgo de incendio.

2.3. EL PATRIMONIO NATURAL

El medio físico del área de Sevilla ha propiciado que algunos de sus componentes adquieran un alto valor como patrimonio natural, si bien insertos en un territorio intensamente transformado. Este carácter de islotes naturales rodeados por espacios muy antropizados los

hace aún más valiosos desde un punto de vista territorial. En conjunto, este patrimonio natural cuenta con distintos regímenes de protección que aseguran el mantenimiento de los valores ambientales que representan.

Dentro de este patrimonio destaca por su importancia el Espacio Natural de Doñana, que conforma el ámbito con mayores valores naturalísticos en el área de Sevilla, no solo por su gran riqueza botánica o faunística, sino además por su singular paisaje y su función territorial como zona de transición entre el litoral y el curso bajo del Guadalquivir, lo que permite la confluencia de un conjunto de ecosistemas (playa, dunas, cotos, marisma...) que dotan a este espacio de una personalidad única.

Otros espacios naturales protegidos de relevancia e íntimamente ligados a Doñana son los cauces del río Guadiamar y del antiguo Brazo del Este. Igualmente, constituyen importantes reservas para la avifauna la Dehesa de Abajo y la Cañada de los Pájaros, así como el complejo endorreico de Utrera con la laguna de Zarracatín. A otro nivel, forman parte de la red de espacios naturales protegidos los parques periurbanos de La Corchuela, Porzuna y El Gergal, si bien sus valores ambientales se ligan más a las posibilidades de uso público de carácter recreativo que a su importancia ambiental.

Como caso singular dentro del área de Sevilla hay que destacar la relevancia ambiental del río Guadalquivir, cuyo curso bajo ha sido declarado como Lugar de Importancia Comunitaria. El Guadalquivir no es solo el elemento del medio físico que ha conformado la geomorfología del área, sino que ante todo es el gran eje que articula los flujos ecológicos de la zona; no solo en su cauce, sino también en su amplia llanura de inundación y en sus numerosos afluentes, entre los que caben destacar los ríos Corbones, Guadaíra, Huelva, Riopudío y Guadiamar.

Las zonas forestales constituyen uno de los recursos naturales de mayor importancia territorial por su escasez y por su papel de protección hidrológica y de los suelos. La masa forestal de mayor valor en el área es la formada por los pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, también declarados como Lugar de Importancia Comunitaria.

Entre los recursos naturales del área hay que valorar muy positivamente el efecto de variedad paisajística que introducen los escasos relieves destacados situados en medio de un terreno mayoritariamente llano. Entre estos relieves caben señalar los escarpes del Aljarafe y los Alcores, el cañón kárstico del Guadaíra, el escarpe del Guadalquivir en Alcalá del Río y los cerros de Quintos, Valeros y La Motilla en Dos Hermanas.

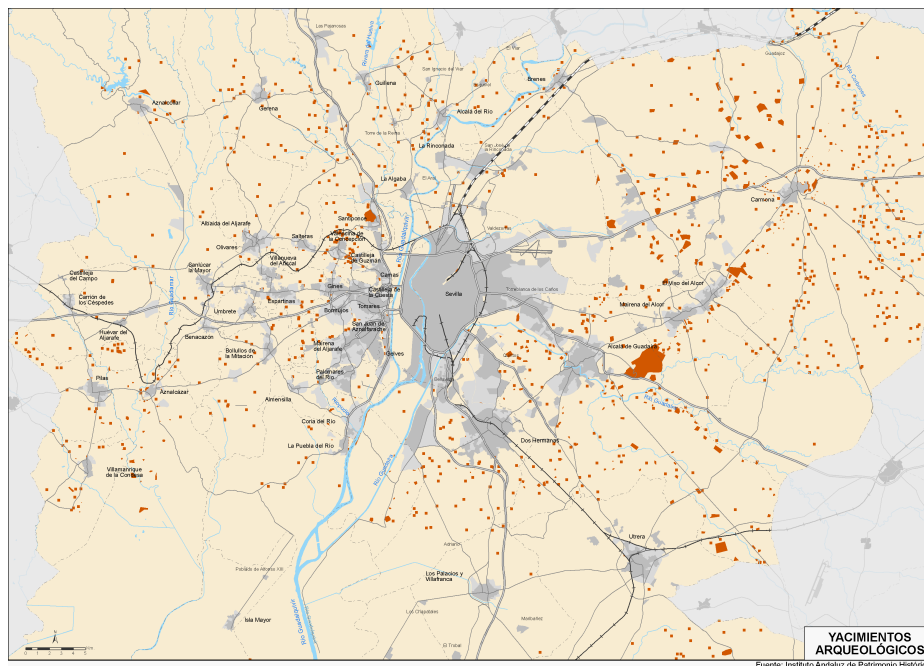
2.4. EL PATRIMONIO CULTURAL

El ámbito del área de Sevilla cuenta con un patrimonio cultural especialmente rico y diverso, fruto de una prolongada historia. Su privilegiada posición como último paso transitable del río Guadalquivir antes de su desembocadura y como punto de máxima penetración para el transporte marítimo atrajeron, ya desde la Prehistoria, la localización de asentamientos humanos, cada vez más complejos y progresivamente integrados en las grandes rutas de intercambio con las culturas mediterráneas y atlánticas.

Muestra de todo ello es el elevado número de bienes, que disfrutan de algún tipo de protección legal: tres inmuebles declarados Patrimonio de la Humanidad, cinco conjuntos históricos, 3 conjuntos arqueológicos y monumentales, 168 monumentos, 3 lugares de interés histórico, 4 zonas arqueológicas, 1 sitio histórico, a los que hay que añadir los bienes inscritos genéricamente en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, un importante

número de ciudades históricas, 1.512 yacimientos arqueológicos inventariados y un amplísimo muestrario de arquitectura popular.

Entre los elementos patrimoniales de mayor valor se encuentran la ciudad romana de Itálica, en Santiponce, el complejo de dólmenes de Valencina y Castilleja de Guzmán, el yacimiento de El Carambolo en Camas, la ciudad romana de Oripipo, en Dos Hermanas, la Necrópolis de Carmona y el conjunto patrimonial de El Gandul, en Alcalá de Guadaíra y Mairena del Alcor.



La red de asentamientos cuenta con un buen número de cascos urbanos de altísimo valor patrimonial aportado por unos inmuebles monumentales de primer orden, como reflejan los conjuntos históricos (Sevilla, Carmona, Utrera, Olivares y Sanlúcar la Mayor) y los

monumentos incluidos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía. Pero más allá de estas singularidades, en su conjunto son pueblos y ciudades con morfologías y tipologías específicas, ejemplos de un urbanismo mediterráneo, que ha sabido dar respuesta a las necesidades planteadas al sistema de una forma funcionalmente eficaz y ambientalmente sostenible. Basados en modelos urbanos marcadamente compactos y multifuncionales, estos asentamientos históricos representan formas de implantación de los usos urbanos, que no sólo deben ser protegidos y revitalizados, sino que deben también inspirar los futuros crecimientos urbanos dentro del ámbito.

El número de elementos patrimoniales presentes en la matriz rural sobre la que se asienta la aglomeración urbana de Sevilla es elevadísimo. Los yacimientos arqueológicos de todo tipo, los restos de antiguas fortificaciones o las distintas muestras de arquitectura popular están presentes en todo el territorio. La Administración ha identificado y dotado de algún tipo de protección a muchos de estos bienes situados fuera de los suelos urbanos. Así, 36 tienen la categoría de monumentos, 1.312 están incluidos en algunos de los inventarios arqueológicos elaborados por la Consejería de Cultura y 386 forman parte de inventarios de naturaleza arquitectónica o etnológica. A todo ello habría que añadir los elementos protegidos por cada uno de los planeamientos urbanísticos.

Se trata, pues, de un patrimonio excepcionalmente amplio y numeroso, que tiene asociada una doble problemática. La primera es su propia identificación. Aunque las distintas Administraciones vienen realizando un esfuerzo considerable en la elaboración de cartas de riesgo arqueológico, catálogos e inventarios, todavía una parte considerable de este tipo de elementos carece de una tutela efectiva. La segunda es la extremada fragilidad de este patrimonio, amenazado por un proceso de deterioro que pone en riesgo su conservación.

2.5. DIAGNÓSTICO SOBRE EL MEDIO NATURAL Y CULTURAL

Como principales factores limitantes para la adecuada preservación de los recursos naturales del área y la creación de una red de espacios de uso público pueden señalarse los siguientes:

- El crecimiento de los usos urbanos y las infraestructuras, que ocupan zonas que cumplían una función hidrológica, agraria o naturalística, mermando la variedad de usos en el área y, en ocasiones, provocando situaciones de riesgo.
- El carácter artificial de buena parte de la red hidrográfica, como respuesta histórica a los fenómenos de inundación, lo cual ha reducido las posibilidades de crecimiento de sotos fluviales y de conexión entre la red fluvial y sus acuíferos aluviales.
- La sobreexplotación y contaminación de los acuíferos.
- Las pérdidas de suelo asociadas a la erosión en las laderas de los escarpes que carecen de cubierta vegetal, provocando fenómenos de deslizamientos y aterramientos de los cauces.
- La escasa cubierta forestal, que además es en su mayor parte producto de reforestaciones y situada en posiciones alejadas de los núcleos urbanos, lo cual reduce su capacidad de regulación térmica y su posible uso como zonas verdes urbanas.
- La pérdida de identidad cultural del entorno ligada a la degradación de los paisajes agrarios.
- La falta de ejes de conexión ecológica entre los espacios naturales por el inadecuado tratamiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias.
- El predominio de la óptica local en la planificación y gestión de las zonas verdes.

Por el contrario, se cuenta con una serie de factores que ofrecen potencialidades sobre las que basar una ordenación territorial mediante la cual se conserve un paisaje con variedad de usos, como pueden ser:

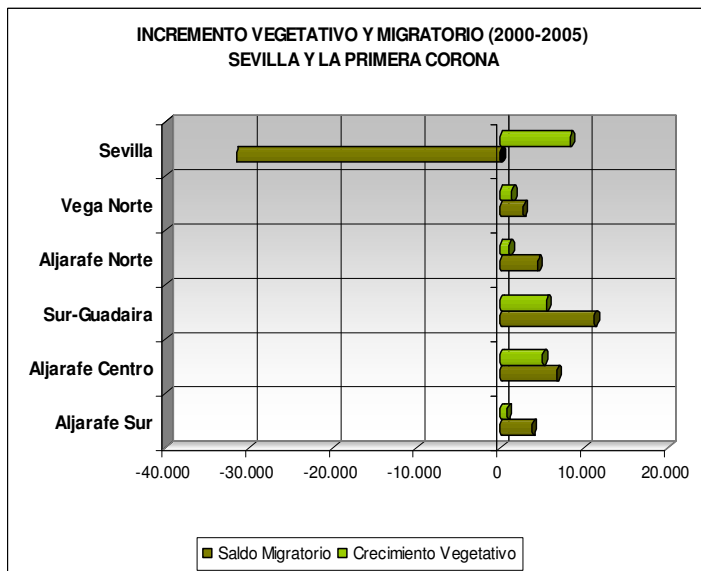
- El eje del río Guadalquivir, que constituye un elemento de identificación y estructurante del territorio metropolitano, con grandes posibilidades no aprovechadas para el uso público.
- El alto valor de los recursos ligados al patrimonio natural, entre los que destacan Doñana y los espacios protegidos en su entorno.
- La llanura de inundación, que ha actuado como barrera natural impidiendo la conurbación y el crecimiento del uso residencial en mancha de aceite.
- Los escarpes del Aljarafe y los Alcores, que constituyen un recurso paisajístico de primer orden, en parte todavía preservado de la urbanización.
- El alto valor agrológico de los suelos de la vega, que permite a la agricultura de regadío competir en rentabilidad económica a largo plazo con los usos urbanos.
- La función paisajística de los cultivos arbóreos de secano - especial del olivar- como elementos esenciales del paisaje agrario.

3. EL SISTEMA URBANO

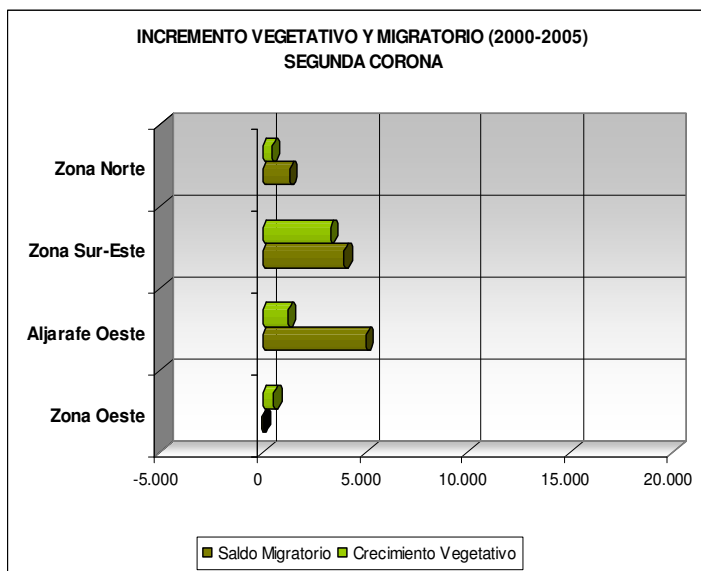
3.1. LA DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN

La población del área metropolitana – 1.421.000 habitantes en 2.006- se reparte en dos mitades casi iguales entre la ciudad central y la corona, aunque este reparto está siendo alterado en los últimos años, en el sentido de perder peso la ciudad de Sevilla en favor de la periferia metropolitana, y en especial la primera corona que ha ido absorbiendo casi todo el crecimiento del área. La mayor parte del crecimiento habido en estos últimos 25 años lo ha absorbido la primera corona y en concreto el Aljarafe Centro, que casi ha duplicado su población, seguido de la zona de Dos Hermanas-Alcalá de Guadaíra que ha crecido un 70% y en menor medida por el sector norte que lo ha hecho en un 50%.

Sin embargo todos estos incrementos demográficos no suponen un crecimiento considerable en valores absolutos, ya que en conjunto tan sólo ha incrementado su población en unos 60.000 habitantes en los últimos 4 años. De las 15.000 personas que anualmente incrementan la población del área, 6.000 corresponden a la diferencia entre nacimientos y defunciones y otras 9.000 al saldo migratorio.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Mayor importancia tienen los movimientos de población entre municipios del área. Es de destacar, en este sentido, el considerable volumen de población emigrada de Sevilla capital, que desde el año 2.000 ha perdido 31.504 residentes por este motivo.

3.2. EL MERCADO DE VIVIENDA

El sector inmobiliario del área metropolitana ha experimentado en los últimos 25 años una permanente tendencia al alza a pesar de la disminución del crecimiento natural de la población, del descenso de los saldos migratorios y de la tardanza cada vez mayor de la emancipación de los jóvenes. El motivo es que ya no es el crecimiento demográfico el que justifica dicho dinamismo, sino los cambios en el uso del parque residencial y los cambios de vivienda de familias ya constituidas.

A lo largo de los años 90 se construyeron unas 130.000 viviendas. Este ritmo supone un crecimiento anual del 2,5%, lo cual viene más que a duplicar la tasa de crecimiento de la población. La inevitable consecuencia de este desfase es un creciente volumen de viviendas desocupadas (secundarias o vacías), que han pasado de un 17,8% en 1991 a un 22,8% en 2001. En todo caso, cabe constatar que de las más de 130.000 viviendas que

se construyeron entre 1991 y 2001, más de 50.000 no respondían a una demanda de formación de nuevos hogares.

EVOLUCIÓN DEL PARQUE DE VIVIENDAS ENTRE 1991 Y 2001						
AMBITO	Total		Viv. Desocupadas		%Viv. Desocupadas	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Sevilla	236.048	291.687	34.539	65.129	14,63	22,32
1ª Corona	111.193	163.569	22.066	37.465	19,84	22,90
2ª Corona	75.008	98.132	18.586	23.827	24,77	24,28
Total	422.249	553.388	75.191	126.421	17,80	22,84

Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Tomando como referencia al periodo 1999–2002 se puede constatar que se ponen en el mercado unas 14.000 viviendas anuales, de las cuales sólo un 24% son de protección oficial. De esta oferta la ciudad de Sevilla participa tan solo en un 30%, mientras que la primera corona absorbe el 49% de ellas. En el subsector de vivienda protegida los desequilibrios entre el centro y la periferia metropolitana son menores, ya que en la capital la vivienda protegida supone un 40%

VOLUMEN DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS ENTRE 1999 Y 2002					
AMBITO	VPO anual	Libre anual	Total anual	% VPO	% /Total
Sevilla	1.693	2.510	4.203	40,29	29,64
Primera Corona	1.223	5.697	6.920	17,67	48,80
Segunda Corona	518	2.538	3.056	16,95	21,55
Total	3.435	10.745	14.180	24,22	100

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

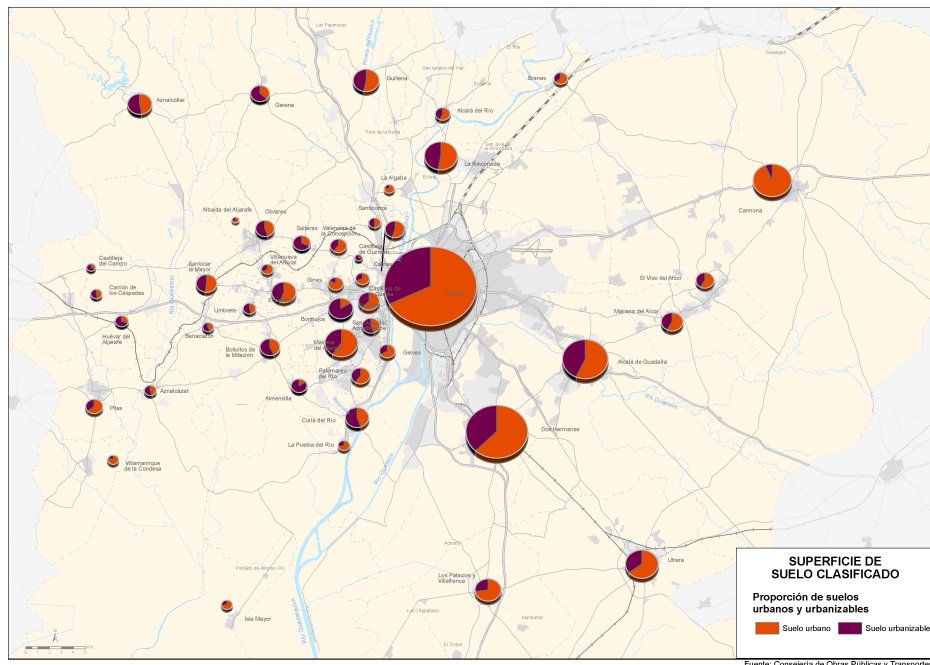
3.3. LA OFERTA DE SUELO

Uno de los factores que más ha hecho encarecerse el precio de la vivienda es el coste del suelo, que en estos últimos cinco años se ha revalorizado anualmente un 23%. Este sobreprecio no puede explicarse por una falta de oferta. Entre 1995 y 2003 la superficie urbanizada se incrementó en más de 10.000 hectáreas gracias a una importante oferta de suelo urbanizable.

En el conjunto del área el planeamiento vigente ofrece más de 12.000 hectáreas, que se añade a las casi 20.000 ocupadas ya por el suelo urbano. Pero a diferencia de lo que sucede con la población o las viviendas, en las que la ciudad de Sevilla viene a concentrar la mitad de los recursos del área, el suelo clasificado en la primera corona es mayor que en la capital.

CLASIFICACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO						
AMBITO	Superficie	SU	SU No	Suelo Uble.	Suelo Uble	S No Uble.y
	Ámbito	Consolidado	Consolidado	Sectorizado	No Sect.	Sist.General
Sevilla	14.125,53	5.520,38	772,93	1.990,77	696,28	5.145,17
1ª Corona	125.270,25	5.614,24	2.531,23	5.797,60	626,18	110.701,00
2ª Corona	351.809,11	4.010,74	1.098,62	3.391,60	150,94	343.157,21
Total (Ha.)	491.204,89	15.145,35	4.402,78	11.179,98	1.473,40	459.003,38

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.



En cuanto a distribución de usos, cabría resaltar el alto porcentaje de suelo residencial del área, que destina el 73,4% de las has de uso lucrativo a este uso. Por sectores, Sevilla y todo el arco Sur-Este asumen el 54,9% de todo el suelo así calificado. Para actividades industriales destaca el peso del sector Sur-Guadaíra, con el 37,4% del total. En lo que respecta a equipamientos y zonas verdes, Sevilla concentra la oferta metropolitana, seguida por los sectores Sur-Guadaíra, Aljarafe Centro y Zona Sur-Este.

CALIFICACIÓN DE USOS EN EL PLANEAMIENTO VIGENTE					
SECTOR	Residencial	Terciario	Industrial	Equipamiento	Zonas verdes
Sevilla	3.557,84	373,77	1.638,54	1.956,93	1.995,56
1ª C-Vega Norte	886,53	7,44	354,97	138,43	90,95
1ª C-Sur-Guadaíra	3.205,29	139,43	2.149,85	435,24	666,40
1ª C-Aljarafe Norte	1.210,45	27,99	321,17	129,18	167,05
1ª C-Aljarafe Centro	1.934,32	195,67	191,64	261,39	370,35
1ª C-Aljarafe Sur	1.146,52	5,66	80,78	62,95	109,31
2ª C-Zona Norte	910,08	15,10	256,75	84,72	414,87
2ª C-Zona Sur-Este	3.254,11	80,48	353,23	227,85	376,47
2ª C-Aljarafe Oeste	1.438,12	11,29	167,37	118,04	109,12
2ª C-Zona Oeste	712,21	-	240,17	73,28	85,26
Total (Ha.)	18.255,46	856,84	5.754,48	3.488,03	4.385,34

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

3.4. DIAGNÓSTICO SOBRE LOS DESARROLLOS URBANOS

El proceso de crecimiento urbano que conoce el área metropolitana de Sevilla viene provocando una serie de disfuncionalidades, dado que no todos los componentes del territorio están transformándose a ritmos equivalentes, con un desfase de los desarrollos residenciales frente a los productivos o de servicios. Como resultado se asiste a una pérdida de calidad urbana, solamente superable mediante una reorientación de los criterios de ordenación plasmados en el planeamiento urbanístico.

Como principales factores adversos para la construcción de un territorio metropolitano equilibrado pueden citarse los siguientes:

- la expulsión de población desde la ciudad central hacia la periferia metropolitana.

- el crecimiento del parque de viviendas por encima de las necesidades de formación de nuevos hogares.
- el incremento de las viviendas vacías.
- los altos precios del suelo y la vivienda en la ciudad central.
- la dificultad de acceso a la vivienda a precio asequible.
- el sobredimensionamiento de la oferta de suelo y vivienda.
- la concentración de la oferta de suelo urbanizable en ciertos sectores de la primera corona.
- las bajas edificabilidades del suelo urbanizable.
- la desproporción entre la oferta de suelos para usos residenciales, respecto a la destinada a usos complementarios, dotacionales, productivos o de servicios.
- la gestión del planeamiento centrada en los sectores residenciales, dando escasa prioridad a las dotaciones e infraestructuras.
- la falta de una perspectiva de escala metropolitana en las estrategias de ordenación urbanística.

En cambio se cuenta con una serie de factores que pueden contrarrestar estas tendencias negativas, como pueden ser:

- el estancamiento demográfico del área, que reduce la incidencia en la demanda.
- la existencia de un parque de viviendas vacías susceptible de absorber buena parte de las necesidades futuras de viviendas.
- el cambio de ciclo económico, que puede rebajar las tensiones del mercado.
- la necesidad de adaptación del planeamiento a la Ley de Ordenación Urbanística a partir de nuevos criterios.
- el desarrollo de la conciencia ciudadana sobre la necesaria calidad paisajística y funcional de los nuevos crecimientos.

4. EL ESPACIO ECONÓMICO

4.1. RASGOS BÁSICOS DE LA ECONOMÍA DE LA AGLOMERACIÓN SEVILLANA

4.1.1. Elementos fundamentales del modelo productivo

El momento actual de la economía sevillana se enmarca en un contexto general, cuyo rasgo más destacado es el crecimiento continuo experimentado en la última década. En 2005 la provincia de Sevilla creció un 3,7%; por encima de la media regional y nacional. La Sevilla metropolitana presenta como uno de sus rasgos básicos la concentración de servicios avanzados a las empresas, lo que unido a su sector financiero, al elevado dinamismo de las empresas vinculadas a las nuevas tecnologías, las comunicaciones, las técnicas audiovisuales y la ingeniería y consultoría hacen de la aglomeración un referente regional y nacional.

La función comercial de Sevilla se caracteriza por la amplitud de su área comercial, que rebasa ampliamente su ámbito provincial. Esta función es ejercida tanto por formas de comercio tradicional, como por nuevas formas comerciales basadas en las grandes superficies. Estas últimas localizadas en la periferia de la capital y en la primera corona metropolitana.

El sector industrial tradicional estuvo ligado a la dinámica del Polo de Desarrollo, que ha generado la mayor concentración industrial de Andalucía. Aunque se sigue manteniendo un importante tejido industrial en sectores productivos tradicionales, éste se ha enriquecido con el incipiente desarrollo de actividades vinculadas a nuevas tecnologías, destacando, en este sentido, la creciente importancia de la aglomeración como centro industrial aeronáutico avanzado.

Las potentes actuaciones llevadas a cabo sobre la red de comunicaciones –autovías de acceso, terminal aeroportuaria y línea AVE– han potenciado Sevilla como destino turístico, extendiendo su ámbito de captación a nuevos segmentos de la demanda, como el turismo de congresos y el cultural. Las cifras de afluencia turística han marcado una tendencia de crecimiento muy clara.

Como último aspecto caracterizador del sector productivo sevillano, es de señalar el peso del sector agropecuario, reflejo de la alta productividad agraria de sus suelos y de la infraestructura de regadío disponible.

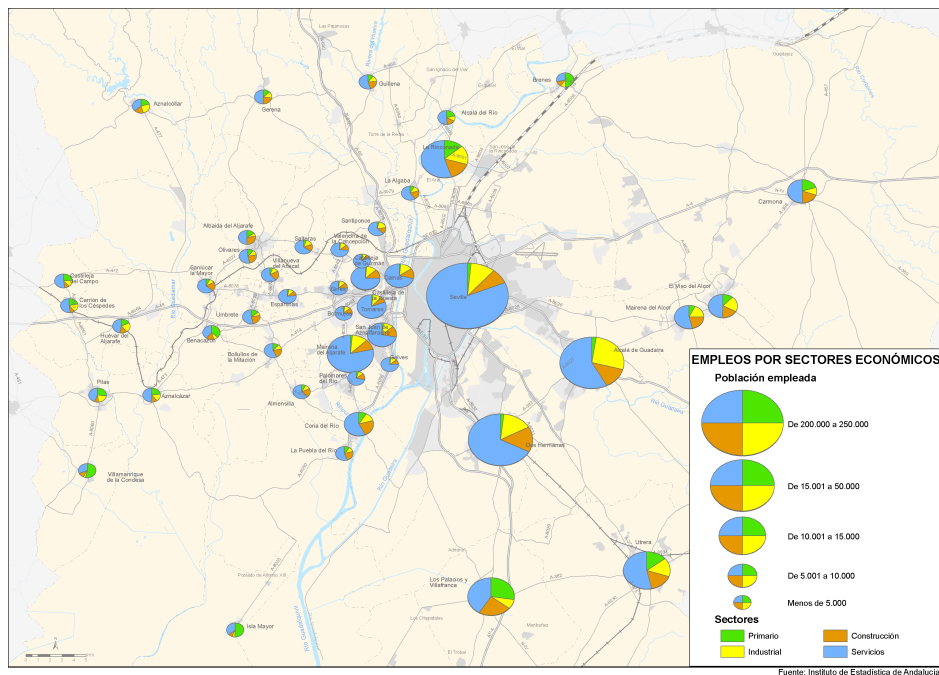
4.1.2. La distribución espacial de las actividades económicas

Las distintas actividades se reparten en el territorio siguiendo pautas distintas según el sector en el que están encuadradas, atendiendo a factores de diversa índole como la idoneidad del espacio, la concentración de actividades del ramo, la accesibilidad o el precio del suelo. Así, es característica común que la ciudad de Sevilla cuente con el mayor número de establecimientos en términos absolutos en cada uno de los sectores. Su peso es especialmente significativo en el sector de los servicios del que acapara en torno al 70% del empleo de la aglomeración.

El sector industrial presenta un mayor equilibrio en su distribución espacial con un liderazgo de la capital –47% del empleo del total de la aglomeración– pero con un peso significativo en la primera corona- 37% del empleo-. La potente actividad industrial de Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra o La Rinconada se ve reflejada en estos datos.

En el sector de la construcción destaca el liderazgo de la capital, fruto del establecimiento de grandes y medianas empresas constructoras en la misma. Es igualmente reseñable el

considerable papel de este sector en la primera corona, con casi el 30% del total de este tipo de empleo en la aglomeración.



4.1.3. El tejido empresarial

La actividad productiva es desarrollada por un conjunto de 73.400 unidades productoras de bienes y/o servicios. Del citado conjunto más del 42% corresponde a autónomos y una proporción algo inferior a sociedades limitadas.

El predominio de la empresa pequeña es abrumador, ya que más del 75% tienen menos de 5 trabajadores y un 11,5% adicional se sitúa entre 6 y 19. En el extremo contrario, no llegan a

300 las empresas con más de 100 empleados. Sin embargo, si se analizan estas cifras con perspectiva temporal se apunta un cierto cambio ya que en los últimos cinco años, disminuye el porcentaje de empresas menores (-1,5%) y suben, por el contrario, las de 6 a 19 (+8,8%) y, sobre todo, las de más de 100 trabajadores (+10,5%).

En cuanto a la dinámica empresarial, en el 2004 se crearon casi cuatro mil sociedades lo que supuso un incremento de 5,6% en el total de empresas de la aglomeración y una cifra superior en el 2005: casi 4.500 empresas con una tasa de crecimiento del 7,8%.

4.1.4. El mercado de trabajo

La fuerza de trabajo está formada por casi medio millón de trabajadores; cifra resultante, para el año 2005, de una población activa de 589.000 personas y de una bolsa de paro de casi 92.000 trabajadores, valor equivalente a una tasa del 15,5%.

POBLACION ACTIVA Y PARO. 2005

Ámbito	Población	Población Activa	Tasa de Actividad	Paro	Población Ocupada	Tasa de paro (%)
Sevilla capital	704.154	333.428	47,3%	45.510	287.918	13,7%
1ª Corona	453.853	177.960	39,2%	30.970	146.990	17,4%
2ª Corona	247.538	77.633	31,4%	15.087	62.546	19,4%
Total Aglomeración	1.405.545	589.021	41,9%	91.567	497.454	15,5%

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía.

En conjunto, la tasa de actividad en el área, y muy especialmente en las coronas, no llega a alcanzar los valores medios en Andalucía. El paro sigue siendo elevado, con una tasa algo superior a la media regional, si bien con una clara tendencia descendente.

Todos estos factores laborales presentan un claro gradiente radial. Así, a pesar de acoger la capital únicamente a la mitad de la población total, absorbe casi el 60% de la población activa y de la ocupada y, además, con la mayor tasa de actividad y la menor tasa de paro.

4.2. LOS SECTORES PRODUCTIVOS

4.2.1. La actividad agrícola y ganadera y la industria agroalimentaria

El sector agrícola y su industria de transformación han sido una de las actividades predominantes en la aglomeración de Sevilla. Se mantiene en la actualidad esta actividad, incluso con crecimientos en términos absolutos, si bien su peso sobre el global del PIB ha descendido considerablemente en los últimos años. En todo caso, los ricos suelos de vega en regadío constituyen un capital productivo de primer orden.

En la agroindustria destacan algunas grandes empresas instaladas en Sevilla dedicadas a la elaboración de bebidas, así como empresas arroceras y aceiteras situadas en la corona metropolitana. Al margen de estas grandes empresas, el resto del tejido empresarial agroalimentario, si bien mantienen su sede en la capital, no ocurre lo mismo con sus instalaciones que se ubican fuera de la misma.

4.2.2. El sector industrial y de construcción

La Aglomeración experimentó su impulso industrial más decisivo con la declaración del Polo de Desarrollo. Fue el principal punto de partida para la consolidación de un tejido industrial que hoy forma parte de la estructura económica del área. La ubicación inicial de la zona industrial

repartida entre la capital y en el eje Alcalá de Guadaíra–Dos Hermanas ha evolucionado hacia una mayor dispersión en la localización de actividades industriales.

En la actualidad, la Aglomeración cuenta con un importante sector especializado en material de transporte. La industria naval, la planta de fabricación de componentes de automoción y la construcción aeronáutica componen un panorama con un prometedor futuro para el sector. La planta de montaje del A-400 de EADS y el parque tecnológico Aerópolis son un claro exponente de este crecimiento y deben ser el punto de partida que ponga al sector aeronáutico sevillano en primera línea mundial.

Dentro del ramo de las industrias metálicas, cabe destacar que la aglomeración aún cuenta con importantes empresas, donde destacan la fabricación de ascensores o de maquinaria agrícola en la capital, así como el complejo siderúrgico-metálico ubicado en el eje de la A-92 entre Sevilla y Alcalá de Guadaíra y el conglomerado de empresas de estructura y carpintería metálica ubicadas entre Sevilla y Dos Hermanas.

Por otra parte, el sector de tecnologías avanzadas tiene un carácter emergente y se halla concentrado principalmente en el Parque Tecnológico Cartuja 93. El polígono PISA en Mairena del Aljarafe también concentra un importante número de empresas de este sector. Los nuevos desarrollos terciarios en ejecución y previstos en la corona metropolitana – Pítamo, PIBO, PETALO, Nuevo Zaudín, PISA II y III, entre otros– suponen una muestra de su dinamismo al tiempo que garantizan el suelo necesario para su desarrollo.

En el sector de la construcción, Sevilla cuenta con las sedes regionales de las principales empresas constructoras españolas, así como con un importante tejido de pequeñas y medianas empresas vinculadas a la construcción y la promoción inmobiliaria. La fuerte

expansión de este sector en los últimos años ha disparado la demanda de empleo y la creación y desarrollo de pequeñas y medianas empresas. Así, pequeñas constructoras, consultoras, inmobiliarias y toda una batería de actividades auxiliares han experimentado un fuerte crecimiento.

4.2.3. El sector servicios

En la aglomeración los servicios aportan más del 70% del valor añadido. La capitalidad de Sevilla, unido a su carácter de aglomeración urbana más importante del suroeste de la Península, le hace albergar empresas con cobertura más allá de lo estrictamente local, además de ser sede de numerosos organismos del sector público.

La capital cuenta con tres espacios principales de servicios. En primer lugar, el Centro Histórico de Sevilla, ubicación tradicional de las sedes de los organismos públicos, de los servicios financieros, grandes empresas y el sector comercial. En segundo lugar, Los Remedios y Nervión que han recibido localizaciones desde el centro histórico. Y, por último, La Cartuja, en cuyo Parque Científico-Tecnológico se han ubicado centros universitarios y de investigación, sedes de grandes empresas y sedes institucionales.

La actividad comercial cuenta con una red muy densa de establecimientos de proximidad, complementada con un comercio especializado que se ubica en los ejes comerciales de los centros históricos, en algunos de los parques empresariales y en las grandes superficies comerciales. Precisamente es la abundancia de estas últimas uno de los rasgos peculiares del comercio en el área metropolitana. La provincia de Sevilla cuenta con 454.759 m2 de grandes establecimientos con un ritmo de crecimiento del 2,87 % anual.

En relación a la corona metropolitana, la expansión de las últimas décadas ha hecho crecer las necesidades de equipamientos y servicios (sanitario, educativo, comercial, de ocio...), generando, así, oportunidades de empleo fuera de la capital, que han empezado a romper la concentración de empleos en la misma.

Los servicios de carácter metropolitano desplazados a la corona se han concentrado en los municipios de mayor volumen poblacional, como la Universidad Pablo de Olavide (Dos Hermanas), o en enclaves del Aljarafe, caso del Hospital y la Universidad del CEU (Bormujos). Por lo que respecta al sector privado, en la actualidad se está desarrollando un proceso de deslocalización de empresas desde la capital en el que ha sido pionero el polígono PISA de Mairena del Aljarafe.

4.2.4. El turismo

El turismo es un sector que ocupa un papel importante en la aglomeración de Sevilla. La composición de la demanda turística –estimada en más de 2,7 millones de visitantes anuales– se reparte de forma sensiblemente equilibrada entre la afluencia nacional y la exterior, con ligero predominio –un 57,5%– de la primera.

Los recursos turísticos se concentran en gran medida en la capital, una de las grandes ciudades patrimoniales de Europa. Su patrimonio y sus manifestaciones culturales le otorgan una relevancia turística fundamental; a ellas se han sumado una destacada oferta de ocio, con el parque temático de Isla Mágica, de turismo de congresos y ferias comerciales, con FIBES, así como eventos singulares.

Esta actividad se sustenta en un importante parque hotelero que concentra en la capital casi 20.000 camas. En la corona la oferta es más limitada, aunque con ejemplos singulares de establecimientos especializados.

4.3. LA OFERTA DE SUELOS PARA ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

En la aglomeración y tras un periodo inicial de concentración en la capital de la población y el empleo, se inicia a mediados del siglo XX un proceso, todavía no terminado, de redistribución poblacional y de actividad económica. Las diferentes etapas de este proceso de urbanización residencial no se vieron acompañadas de un proceso equivalente de redistribución en la localización del empleo. Sin embargo, en el comienzo del siglo actual se vislumbra ya con una cierta intensidad un cambio en el proceso. Así, si bien el empleo sigue creciendo en la capital, por primera vez su crecimiento relativo es menor que en la corona metropolitana, ámbito que consigue duplicar sus puestos de trabajo en apenas siete años. Este proceso de reequilibrio espacial en el empleo es el resultado de un proceso de relocalización de actividades económicas y equipamientos en la corona como resultado de diferentes procesos de decisión.

Uno de ellos se refiere a la implantación de grandes superficies comerciales en la primera corona. Así, de los 17 centros abiertos en la aglomeración, 12 lo han sido en la corona y de ellos 8 en el Aljarafe; incluyendo en varios de los casos complejos de ocio de funcionalidad claramente metropolitana. El sector comercial mayorista se ha convertido, pues, en uno de los sectores de especialización de este ámbito.

Otro de los aspectos a resaltar es el reequipamiento de las coronas, con la creciente implantación de servicios públicos. La dotación de nuevos equipamientos educativos y sanitarios de rango metropolitano: las universidades de la UPO y el CEU y el Hospital del

Aljarafe, estos dos últimos en Bormujos han supuesto un cambio en la tendencia anterior a la concentración en la ciudad central. En todo caso, la corona presenta una especialización en las ramas de servicio a las personas: comercio, hostelería, servicios personales y servicios logísticos de transporte. A cambio, la especialización de Sevilla capital es clara en los sectores de mayor rango metropolitano, asociados a los servicios a las empresas, financieros e inmobiliarios.

En el sector industrial las actuaciones de industrialización de las coronas metropolitanas han sido significativas, ya desde la declaración del Polo de Desarrollo. En los últimos años la instalación del PISA quizás sea la actuación más importante en la dotación de suelo productivo cualificado en la corona, junto con La Cartuja en Sevilla. Esta tendencia centrífuga es previsible que aumente en el futuro, debido a la disponibilidad de suelo y a deslocalización de empresas de la capital ante el estímulo que supone el precio de su suelo y su reconversión a uso residencial y, en menor medida, a terciario.

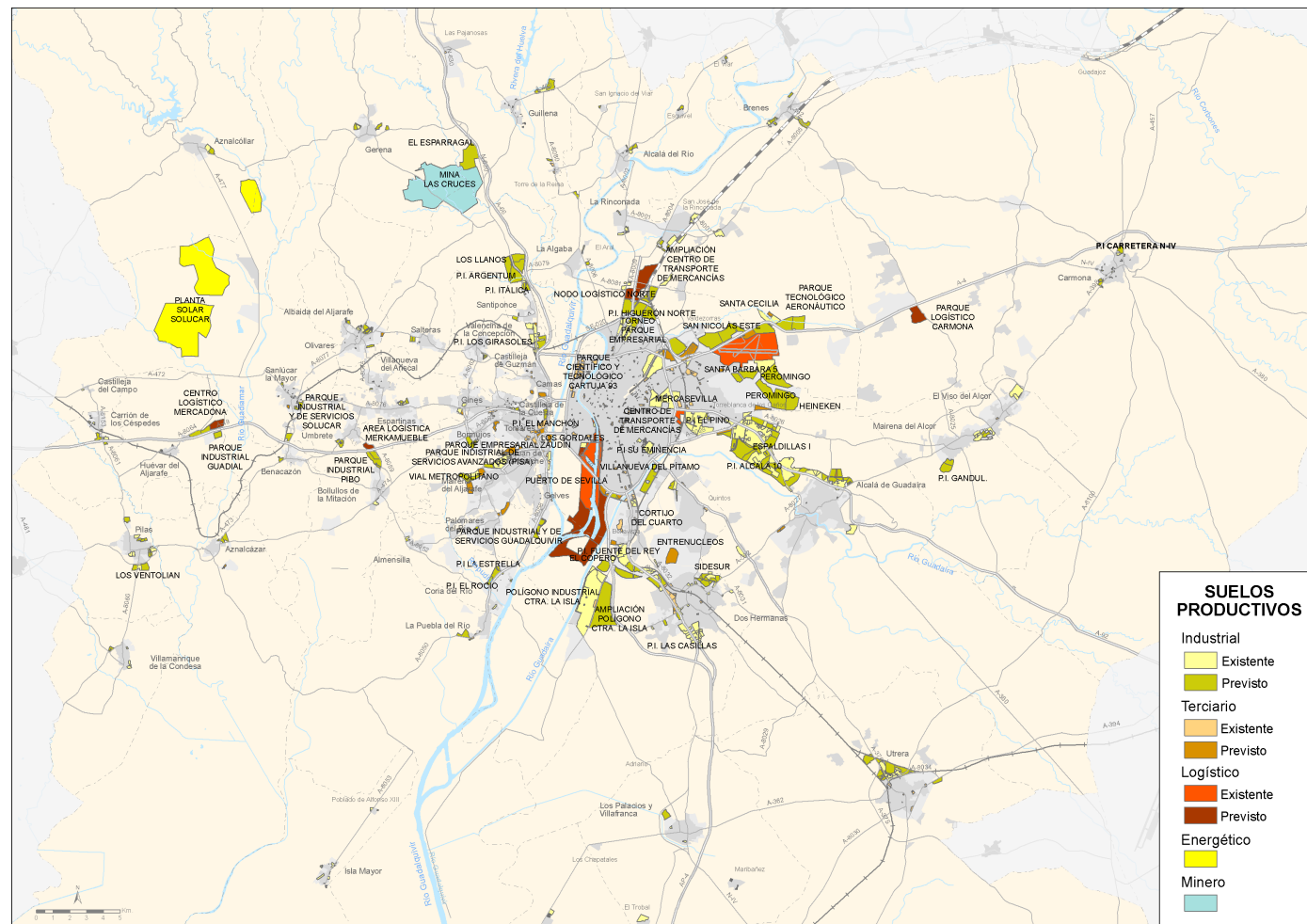
En síntesis, a partir de mediados de la década anterior y alimentado por el sostenido crecimiento de la actividad, se ha producido en la aglomeración sevillana un progresivo proceso de reequilibrio de la actividad productiva, basado en un mayor crecimiento del empleo en la corona metropolitana en sectores como el comercio mayorista, con una profundización de su especialización industrial y con un reequipamiento en cuanto a servicios públicos.

La oferta de suelo para las actividades productivas se concentra en tres tipos básicos:

- Polígonos industriales convencionales, de un tamaño no superior a las 25 Has, orientada hacia la empresa mediana y pequeña, loteada en parcelas entre 500 y 2.500 m²; ha sido la oferta predominante y con una presencia de unas 60 unidades entre las existentes, en ejecución y previstas.

- Macropolígonos, dedicados a grandes empresas que demandan parcelas de entre 0,5 y 2 Has. si bien la dimensión típica es la de 10.000 m². En la aglomeración se concentran en Sevilla capital –con 7 macropolígonos en funcionamiento, 2 en construcción y 7 previstos– así como en Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.
- Micropolígonos, con oferta de suelo no mayor de 3 Has. y parcelas entre 200 y 600 m², que absorben, fundamentalmente, a pymes deslocalizadas de los centros urbanos.

En la última década y media ha hecho su aparición en la aglomeración de Sevilla la figura de los grandes parques tecnológicos y terciarios que acogen empresas asociadas a tecnologías avanzadas, así como complejos de oficinas, eventualmente hoteleros y, cada vez en más casos, asociados con complejos comerciales y de ocio. El Parque Tecnológico Cartuja 93 es el paradigma de este tipo de concentración productiva, que ha sido seguida por Tecnoparque Aerópolis en suelos de la capital y La Rinconada, el Parque Tecnológico del Guadaíra, a caballo entre Sevilla y Alcalá, o el futuro Pétalo, en terrenos de Bormujos, Espartinas y Gines.



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Un segundo modelo emergente de concentración productiva especializada es el de los parques y centros logísticos. Son 6 las zonas logísticas en funcionamiento, cuya superficie total abarca 150 Ha, estando prevista la construcción de casi 1.000 Ha adicionales en nuevas plataformas o en ampliación de las existentes, incluyendo las de diversos términos municipales.

En 2005, la superficie de suelo productivo en funcionamiento ascendía a casi 2.500 Ha, a las que había que añadir las prácticamente 600 Ha en construcción, lo que totaliza 3.000 Ha que se pueden considerar como actualmente disponibles. Por otra parte, la superficie correspondiente a suelos en proyecto supone una cifra prácticamente idéntica a la que está en funcionamiento, con lo que la oferta en la aglomeración se sitúa en unas 5.700 Ha de suelo industrial calificado por el planeamiento vigente. Por ámbitos, la mayor oferta se sitúa en la primera corona metropolitana seguida de la capital. Teniendo en cuenta el suelo en ejecución y en estudio, esta pauta de localización se va a reforzar, abarcando en el horizonte antedicho la primera corona el 55% del total del suelo, frente al 48% en la actualidad.

4.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL ESPACIO ECONÓMICO

El desarrollo del sistema productivo experimentado en los últimos diez años se ha traducido en un escenario de crecimiento económico, disminución del paro y aumento de la tasa de actividad en la aglomeración sevillana, que ha experimentado una regeneración de su tejido empresarial, a través de la incorporación de sectores emergentes y tecnológicamente avanzados. La multifuncionalidad productiva del espacio metropolitano, en el que conviven junto a los servicios y la industria un sector agrario basado y un pujante sector turístico son garantías para un desarrollo equilibrado capaz de sortear coyunturas sectorialmente desfavorables y a pesar de la excesiva dependencia de la construcción.

La dinámica de crecimiento del último decenio en la que la aglomeración está inmersa ha conseguido, por otra parte, romper la imagen de obsolescencia de su sistema productivo, dominante en tiempos anteriores. Este crecimiento se está consolidando en un auténtico desarrollo socioeconómico que conlleva una mejora significativa del nivel de vida de sus

habitantes, una notable disminución de la tasa de desocupación, un aumento de la tasa de actividad debida a la incorporación de la mujer al proceso productivo y la capacidad de generar puestos de trabajo que empiezan a atraer a trabajadores procedentes del exterior.

Pero este proceso de crecimiento no se está desarrollando sin costes, entre los que se puede señalar una cierta pérdida de la identidad cultural propia. Sin embargo, el mayor coste social que está produciendo esta larga onda de crecimiento es de carácter ambiental, debido a un proceso de ocupación extensiva del territorio que provoca la desaparición de espacios y elementos singulares del medio natural o que han sustentado las formas tradicionales de vida y de ocupación del territorio en zonas como el Aljarafe. Tales procesos suponen una degradación del territorio, un empobrecimiento cultural y un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

Los usos agrarios, aún cuando han retrocedido por la extensión de los desarrollos urbanos, son los que ocupan la mayor extensión en la aglomeración. La productividad incluso se ha incrementado en algunas zonas y aún se conservan parte de los rasgos de la estructura agraria original.

En cuanto al uso industrial, de los casi 2.500 Ha de suelo considerado como tal están ocupados sus tres cuartas partes. La mayoría de los suelos generados en la década de los ochenta y anteriores ofrecen una calidad deficiente desde el punto de vista de la accesibilidad, la estructura interna y la calidad de su espacio. Por su parte, las previsiones de ejecución de nuevos suelos productivos alcanzan las 3.000 Ha. Sin embargo, las condiciones de posición, accesibilidad y estructura de la propiedad no siempre son las adecuadas para dar respuesta a la demanda actual ni contribuyen en todos los casos a estructurar la aglomeración.

En relación a los servicios y actividades terciarias, el rasgo más significativo es la dependencia que mantiene el conjunto de la aglomeración respecto a las instalaciones ubicadas en la ciudad de Sevilla. Con excepción de las grandes superficies comerciales periféricas y algunos hoteles, la inmensa mayoría de los grandes centros administrativos, culturales, comercio y ocio se encuentran en la capital, incrementando la movilidad motorizada entre la ciudad central y las coronas metropolitanas y generando en éstas últimas una falta de diversidad en los usos allí asentados y el predominio de la actividad residencial, con la consiguiente desarticulación espacial y la inadecuación de la estructura urbana y territorial.

5. EL SISTEMA DE TRANSPORTE

El sistema de transporte constituye el principal elemento articulador del cualquier espacio metropolitano y, por ello, condición básica para la funcionalidad y competitividad de toda aglomeración sevillana. Este papel se establece en dos niveles diferenciados: en primer lugar, en la relación con el exterior y, en segundo lugar, en la conectividad interna del espacio de la aglomeración. En nuestro caso, Sevilla es la capital administrativa de la Comunidad Autónoma y, al tiempo, la principal ciudad de la mitad sur del conjunto español, por lo que para ejercer y mantener esta posición debe disponer de una alta capacidad de interrelación física con dichos entornos. A nivel interno, el rasgo definitorio básico de un espacio metropolitano es la unidad de mercado de vivienda y empleo, para lo cual es imprescindible que esta unidad sea sustentada en un sistema de transporte que conecte las distintas partes del área.

5.1. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA CONEXIÓN EXTERIOR

5.1.1. El sistema ferroviario

Sevilla es un punto nodal básico del sistema ferroviario, articulado con el conjunto andaluz y nacional por siete grandes canales:

- i) La línea de Alta Velocidad Sevilla-Córdoba-Madrid
- ii) La línea Sevilla-Madrid por Despeñaperros
- iii) La línea Los Rosales-Zafra
- iv) La Línea Sevilla-Cádiz
- v) La línea Sevilla-Antequera-Granada-Almería

vi) La línea Sevilla-Huelva

El tráfico de viajeros por ferrocarril con origen o destino en el exterior de la aglomeración fue, en 2004, de 5 millones. En el ámbito regional, la relación más potente se establece con la Bahía de Cádiz, con más de un millón de viajeros anuales, quedando en segundo lugar la que se establece con Córdoba -0,6 millones de viajeros anuales. Es de destacar la intensa relación ferroviaria de la aglomeración con el resto de la provincia de Sevilla, que supera los trescientos mil viajeros anuales.

En el ámbito nacional, la relación más potente se establece con Madrid, con más de 2 millones de viajeros anuales y, en segundo lugar, aunque de forma muy distanciada, con Castilla-La Mancha y Cataluña. La influencia de la Línea AVE en la generación de tráfico ferroviario se hace patente con estas cifras.

En relación con la anterior consideración y de cara al futuro, el planteamiento de las nuevas líneas de alta velocidad va a suponer un cambio no sólo cuantitativo en el uso del ferrocarril sino, sobre todo cualitativo, permitiendo que el ferrocarril compita con el vehículo privado en posición ventajosa en cuanto a tiempo, coste y confort de viaje.

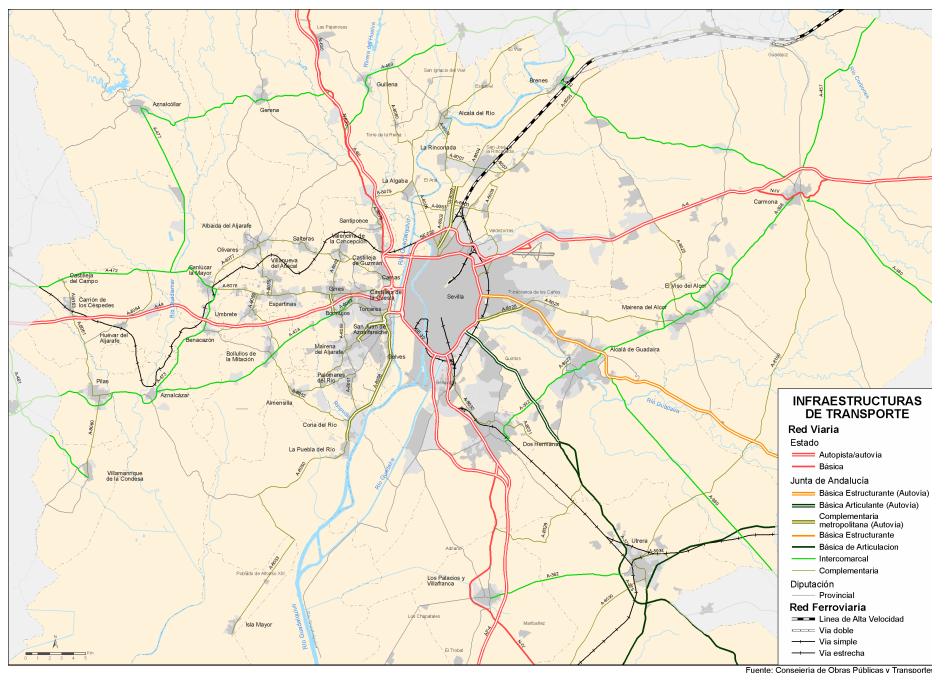
5.1.2. El sistema viario

Sevilla también es un nodo fundamental en la red regional y nacional de carreteras, configurando un potente esquema radial de autovías articuladas en conjunto por la ronda de circunvalación SE-30. Así:

- i) La A-66, eje norte-sur que comunica Sevilla con Extremadura, Castilla-León, Asturias y Galicia.

- ii) La A-4, que sigue el corredor de la margen izquierda del Guadalquivir hasta Córdoba, Jaén, Castilla-La Mancha y Madrid. En su ramal sur se prolonga hacia Jerez y la Bahía de Cádiz con un doble canal viario: La AP-4, autopista de peaje, y la N-IV, carretera de calzada única.
- iii) La A-92, autovía que conecta Sevilla con Málaga, Granada y Almería.
- iv) La A-49, autovía, de conexión con Huelva y el Algarbe.
- v) La SE-30, viario de circunvalación de Sevilla que enlaza los ejes anteriores.

Los ejes descritos salvo el de la Vía de la Plata presentan una intensidad de tráfico superior a los 20.000 vehículos diarios, destacando la A-49 y el corredor sur –AP4 y NIV– que superan



los 35.000 vehículos diarios. Por su parte, la SE-30 alcanza las mayores intensidades de la aglomeración, superando en todo su arco sur los 100.000 vehículos, con una punta máxima de 150.000 vehículos. El tráfico de pesados alcanza cotas superiores al 20% de la IMD en todos los ejes radiales, destacando la N-IV, con una proporción en ambos en el entorno del 30%.

La actuación viaria prevista con mayor significación en la relación de la aglomeración sevillana con el exterior es la construcción de la SE-40, ronda de circunvalación que, además de su papel metropolitano, debe captar una proporción mayoritaria de los tráficos de paso por la aglomeración –con especial incidencia en el tráfico de pesados– liberando de esta a función a la SE-30, que verá de esta manera mejorada su funcionalidad metropolitana y urbana.

5.1.3. El puerto de Sevilla

El Puerto de Sevilla se encuentra en el curso del río Guadalquivir, a unos 80 kilómetros de su desembocadura, situación que le posiciona como el único puerto comercial fluvial nacional. El acceso al puerto está regulado mediante una esclusa que independiza su zona de flotación de la carrera mareal, permitiendo un calado constante dentro de la zona comercial.

El acceso por carretera a las zonas Este y Oeste del puerto se realiza a través de viario urbano, si bien a esta última también se puede acceder directamente desde la SE-30. El puerto cuenta, asimismo, con acceso ferroviario, efectuándose la conexión del ramal con la red junto al punto de confluencia sur de las líneas interior y exterior de Sevilla, en la estación de La Salud.

La longitud de muelles del puerto es de 5 kilómetros, con una superficie de 38 Has, existiendo zonas especializadas para graneles sólidos y líquidos, contenedores, mercancía general y Ro-

Ro. La superficie de depósitos y almacenes es de algo más de 300.000 m². Adicionalmente, existe una Zona de Actividades Logísticas de 10.000 m², que cuenta con conexión con la terminal de contenedores y acceso ferroviario.

Los movimientos portuarios ascendieron, en el 2005, a 1.447 buques, con un total de mercancías movidas de 4,85 millones de toneladas, 115 mil contenedores y algo menos de 10.000 pasajeros transportados por cruceros. Los graneles absorben dos tercios del tráfico de mercancías, con especial incidencia de los graneles sólidos, que suponen casi el 60% del total.

EVOLUCIÓN DE TRÁFICOS PORTUARIOS (Tn)			
Año	Convencional	Contenedores	Ro-Ro
2000	592.016	653.604	276.774
2001	676.781	708.627	258.117
2002	734.132	681.150	263.221
2003	700.585	682.561	250.243
2004	747.744	738.952	176.680

Fuente: Puerto de Sevilla.

De acuerdo con el contenido del Plan de Desarrollo del Puerto de Sevilla, el crecimiento de su actividad sólo es posible -atendiendo a la evolución en el tamaño de los buques- si se superan dichas limitaciones mediante la construcción de un nuevo acceso marítimo. Debido a ello, está planteada la ejecución de una nueva esclusa. Esta nueva esclusa tendría unas dimensiones nominales de 250 m de eslora, 34 m de manga y 8 m de calado.

5.1.4. El aeropuerto de Sevilla-San Pablo

El Aeropuerto de Sevilla está situado al Noreste de la capital a 10 kilómetros del centro de la misma, ocupando una superficie de 530,4 Has. Por carretera se accede al mismo desde la autovía A-4 y la Ronda Supernorte. Es un aeropuerto civil internacional de primera categoría.

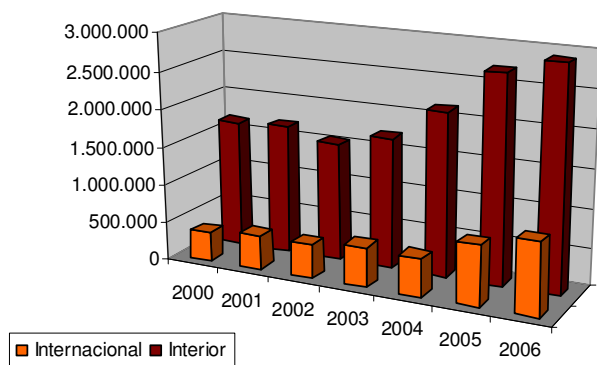
Cuenta con una única pista con una capacidad práctica de 24 movimientos por hora. Para el estacionamiento de aeronaves existe una plataforma de 225.000 m² con capacidad para 23 puestos. Además de esta plataforma de aviación comercial existe otra para aviación general de dimensiones de 140 x 138 m. Su capacidad práctica es de 30 movimientos a la hora. Dispone de un edificio terminal de viajeros, inaugurado en 1991, que cuenta de una superficie total de 62.000. La zona de carga cuenta con un edificio terminal de mercancías, con una superficie de 5.943 m² en una sola planta a nivel de plataforma y una zona de carga y descarga en el lado de tierra. El aparcamiento cuenta con una superficie total de 34.145 m² y una capacidad de 999 plazas.

El acceso por medios públicos al aeropuerto se realiza por taxi y mediante una línea de autobús. El reparto modal para el acceso de viajeros es de un 61% en vehículo privado y el resto en taxi o vehículo de alquiler, siendo el uso del autobús casi simbólico.

En el interior del recinto aeroportuario se encuentran las instalaciones industriales de la empresa EADS-CASA, con una superficie que ha sido aumentada significativamente para dar acogida a los nuevos hangares de montaje del A-400.

El aeropuerto de Sevilla movió en el año 2005 un total de 41.000 aeronaves y casi 3,5 millones de pasajeros. Estas cifras suponen incrementos muy notables respecto a las del año anterior y que confirman la evolución altamente positiva que comenzó en el año 2000. Así, el tráfico de viajeros y aeronaves ha crecido en el último año más del 30% y el aumento absoluto del tráfico de pasajeros desde 1999 ha sido del 107 %.

Evolución del tráfico de pasajeros en el aeropuerto de Sevilla



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

5.1.5. Las zonas logísticas

El volumen de consumo y producción ligado a su elevada población, la capitalidad y la presencia del puerto convierten a Sevilla en el principal nodo logístico interior de Andalucía. Este nodo está constituido por las siguientes áreas:

- El Puerto de Sevilla y su Zona de Actividades Logísticas.
- El Centro de Transporte de Mercancías (CTM) de Sevilla.
- El Aeropuerto de Sevilla-San Pablo y su centro de carga aérea.

- Las terminales ferroviarias de Majarabique y la Negrilla.

La superficie logística total asciende a 1,5 millones de m², estando prevista su ampliación hasta multiplicarse por diez en los próximos años. Las actuaciones más señaladas en esta línea serán las siguientes:

- i) Como consecuencia traslado de la actividad portuaria hacia el Sur, incorporación de 300 ha. destinadas a terminales de logística portuaria e industrial.
- ii) Ampliación del CTM de Sevilla en el enclave ferroviario de Majarabique, muy próximo al nuevo Acceso Norte. La superficie prevista es de casi 1,5 millones de m², de los que casi la mitad se desarrollarán en una primera fase.
- iii) Plataformas logísticas en proyecto en municipios de la corona, que ocupan una superficie total de 5 millones de m²: Parque Logístico de Carmona, Parque Logístico del Bajo Guadalquivir (Utrera), Plataforma Logística de Alcalá de Guadaíra (3,7 millones de m²).

5.2. LA MOVILIDAD INTERNA

En el conjunto formado por Sevilla y la primera corona metropolitana se producen en un día laborable 1,8 millones de viajes motorizados, que suponen una tasa de movilidad de 1,56 viajes por habitante que, frente al valor por el mismo concepto en 1990, que era de 1,13, supone un crecimiento de casi el 40%. Las principales causas de este aumento son:

- El importante aumento del empleo, que ha pasado de 250.000 en 1990 a 374.000 en el 2004.
- El fuerte incremento en la tasa de motorización desde los 161 vehículos por mil habitantes de 1990 a los casi 400 del 2004.

- El aumento relativo de los viajes debido al traslado de población a la corona metropolitana. Así, entre 2001 y 2004 los viajes internos de Sevilla crecieron en un 8% mientras que los de la relación con la corona lo hacían en un 13,5%.

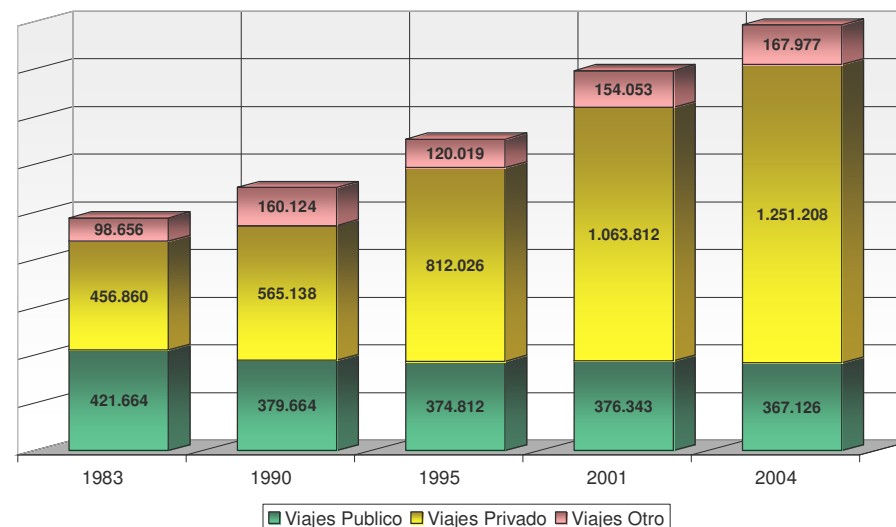
Este crecimiento de la movilidad motorizada se ha desarrollado en paralelo a un descenso pronunciado de la movilidad no motorizada. En 1983, los desplazamientos andando alcanzaban 1,8 millones y suponían 2/3 de la movilidad; en 2001 habían disminuido a 1,1 millones y su cuota de participación había descendido a apenas un tercio de la movilidad total. Por lo que respecta a los desplazamientos en bicicleta, el estudio realizado en 1983 detectó 35.000 viajes diarios –un 2% de la movilidad total– en este modo, mientras que en 1990 la cuota modal había descendido al 0,6% y en el 2001 alcanzaba una cuota insignificante.

Los factores que vienen a explicar este descenso de la movilidad no motorizada son el aumento de la longitud de los viajes que dificulta su realización en modos autónomos y las dificultades cada vez más pronunciadas para los peatones y ciclistas de desplazarse en la ciudad. Esta situación está en curso de cambio en Sevilla capital a partir de las medidas en ejecución de peatonalización y construcción de una densa red ciclable.

La movilidad motorizada global presenta un reparto modal favorable al transporte en vehículo privado ya que un 70,6% de los viajes se realizan en este modo mientras que el transporte público únicamente capta el 20,6% de la demanda, absorbiendo otros modos minoritarios – motos, taxi, autobuses discrecionales– el 9,4% restante.

A esta situación se ha llegado a través de una evolución temporal en el que el uso del vehículo privado ha crecido a costa de los viajes en transporte público: en 1983 los desplazamientos en los modos públicos de transporte ascendían a 422.000 viajes diarios -el 43,2% del total

EVOLUCIÓN DE LA MOVILIDAD MECANIZADA TOTAL Y POR MODOS



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes.

mecanizado-, habiendo descendido hasta los 367.000 actuales, al tiempo que los 457.000 viajes en coche se transformaban en 1,25 millones en la actualidad.

En cuanto a las pautas espaciales de la demanda, de los casi 410.000 viajes motorizados entre la corona y Sevilla, algo más de dos tercios corresponde a viajes generados por la corona y atraídos por Sevilla. Este desequilibrio se produce en todos los corredores aunque es menor en los corredores Este y Sur, debido a la concentración de empleos industriales y a la presencia de la UPO. En el sentido contrario, en los corredores del Aljarafe Centro y Sur, con una clara especialización residencial, los viajes generados con destino Sevilla superan las tres cuartas partes del total.

5.3. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PARA LA ARTICULACIÓN INTERIOR

5.3.1. La red viaria metropolitana

El sistema viario de carácter territorial para la conexión de la aglomeración con el exterior cumple, además, el papel de canalizador principal de los flujos internos principales. Este hecho se constata de forma muy clara observando el salto cuantitativo que se produce en sus intensidades de uso una vez que estos ejes penetran en el ámbito de la aglomeración. Así, en la A-49 los 35.000 vehículos diarios se incrementan hasta los 65.000 una vez adentrada en la 2ª corona metropolitana y lo mismo ocurre en la A-4 (de algo más de 20.000 a 35.000 en su ramal Este y de 30.000 a 50.000 vehículos/día en su ramal Sur) y en la A-92 (de 20.000 a 32.000 vehículos diarios). Estas intensidades someten a este viario a situaciones de congestión aguda en los tres periodos punta que se producen a lo largo de un día laborable, así como en fechas de comienzo y fin de fines de semana y periodos vacacionales, especialmente en aquellos ejes que conducen a zonas costeras: de manera destacada en la A-49 y ramal sur de la A-4 pero también en la A-92.

Este viario de primer nivel se complementa con un segundo conjunto de penetraciones radiales metropolitanas que desde la SE-30 alcanzan, con mayor o menor profundidad, las diversas coronas metropolitanas. Estas conexiones radiales serían:

- Por el norte, la A-431 que recoge los tráficos del conjunto de núcleos de la margen derecha del Guadalquivir.
- Por el sureste, la Autovía de Utrera (A-376).
- Por el suroeste, la Autovía de Coria (A-5088) y la Autovía de Mairena (A-8057), que conectan con Sevilla los núcleos del Aljarafe y Ribera Sur.

- Por el oeste, la antigua carretera de Huelva (A-472), que recoge los núcleos del Aljarafe próximos y al norte de la A-49 mientras que los situados al sur de esta autovía se articulan a través de la A-474.
- Por el Noroeste, la A-8077 que articula el conjunto de núcleos del Aljarafe Norte.

Esta red radial se ve complementada, a su vez, por un conjunto de vías transversales que interconectan directamente diversos núcleos importantes de las coronas metropolitanas. Son las principales:

- La A-460, entre la A-66 y Carmona y cuyo tramo entre este último núcleo y Brenes así como entre la A-66 y Guillena han sido acondicionados recientemente.
- La A-477, eje de conexión por el oeste de los núcleos de la corona metropolitana exterior entre Aznalcázar y Aznalcóllar, prolongándose hasta Gerena y la A-66 y constituyendo un arco exterior de circunvalación a la aglomeración en el cuadrante Noroeste.
- La A-392, que articula entre sí los principales núcleos al sureste del área desde Carmona hasta Dos Hermanas y cuyo desdoblamiento está ya en curso de ejecución en el tramo entre este último núcleo y Alcalá de Guadaíra.
- La A-362, eje de conexión entre Los Palacios y Utrera, cuyo ensanche y acondicionamiento está previsto para fecha próxima.

Las intensidades de uso de la red interna metropolitana son notablemente inferiores a las de la red territorial, si bien su inferior capacidad las somete al mismo nivel de congestión que a las del nivel territorial. Son de destacar en este sentido los 25.000 vehículos diarios que circulan por la Autovía de Utrera, los más de 30.000 de la Autovía de Coria, así como los 45.000 de la Autovía de Mairena.

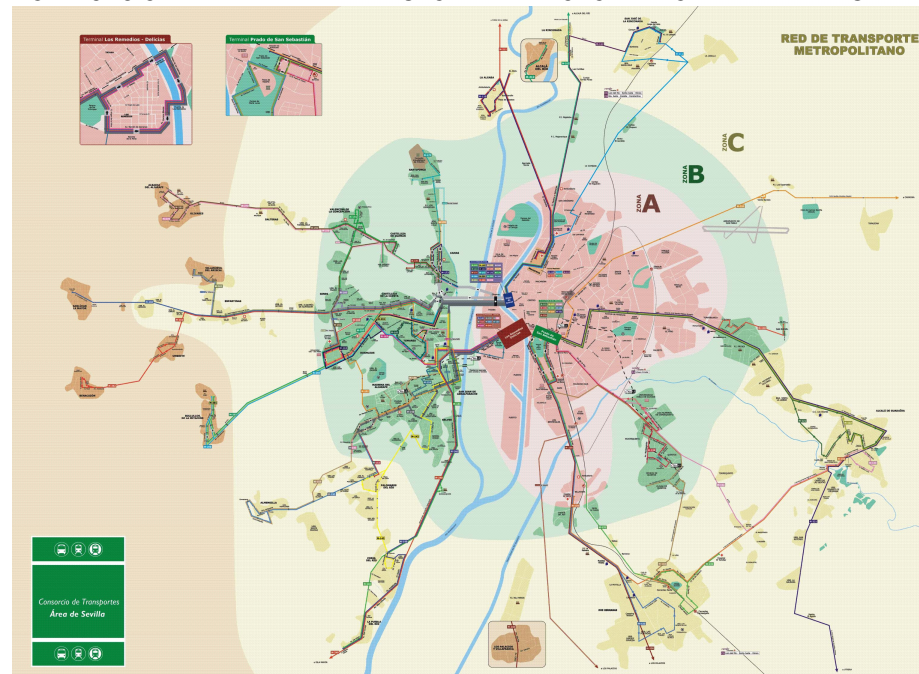
5.3.2. Los servicios de transporte público

Los servicios de transporte público metropolitano se encuentran gestionados en la actualidad por el Consorcio de Transportes del Área de Sevilla, constituido en 2001 con participación de la Junta de Andalucía, la Diputación provincial y 31 municipios del Área. Las competencias del Consorcio se extienden a la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano. Bajo su dirección se ha elaborado el Plan de Transporte Metropolitano, que fue aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno del 31 de octubre de 2006, en el que se ha diseñado una nueva red de servicios de transporte público. Además el Consorcio ha establecido un sistema de integración tarifaria que unifica los títulos de transporte y divide el área en tres coronas. Esta red de transporte público tiene una de sus piezas esenciales en la futura red de metro, conforme al trazado acordado por el Consejo de Gobierno en 2002.

La red de servicios de autobús metropolitano bajo la competencia del Consorcio de Transportes se compone de 51 líneas, básicamente con un carácter radial, con las únicas excepciones de la línea M101, que establece un itinerario circular en el Aljarafe Sur, y de la M104, entre Alcalá y el Hospital de Valme. Las líneas radiales establecen su cabecera en la ciudad de Sevilla las estaciones de autobuses: Plaza de Armas, a la que concurren las líneas del Aljarafe y Ribera, y Prado de San Sebastián, término de las líneas del norte, este y sur del área. Caso aparte es el de las líneas de Tranvías de Sevilla, sin una cabecera claramente definida, realizando un lazo terminal en el barrio de Los Remedios.

La red de autobuses está operada por seis empresas concesionarias, que han crecido a costa de la absorción de otras concesiones más pequeñas. Toda la flota –que ha sido sometida a un

ZONIFICACIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE SEVILLA



Fuente: Consorcio de Transportes de Sevilla.

proceso de renovación drástico– así como los postes de parada, marquesinas y sistema de información al usuario ofrecen una imagen común por lo que, de cara al usuario, se percibe como una red totalmente integrada, en oposición a la imagen fragmentada que ofrecía antes de la puesta en funcionamiento del Consorcio de Transportes en el año 2001.

Hasta dicho momento, la disminución en el número de viajeros era constante y con tendencia a la aceleración. Esta tendencia negativa ha sido frenada y revertida, alcanzándose los 13,1 millones de viajeros que utilizaron a red en el año 2005. Esta reversión se ha alcanzado a través de un conjunto de medidas que incluye la ampliación de la red a través de la creación

de nuevas líneas y la reordenación y el aumento de frecuencias de otras, además de la reestructuración tarifaria ya descrita.

Los servicios ferroviarios de cercanías cuentan con 14 estaciones en la aglomeración sevillana, conectadas a través de cuatro líneas: tres de carácter regular, la C1 entre Brenes y Utrera, la C3, entre Brenes y Santa Justa y la C4, circular, que integra las estaciones de la vía exterior de Sevilla: Palacio de Congresos, Padre Pío-Palmete con la de Santa Justa; la línea C2 tiene carácter no regular, dando servicio únicamente en determinadas fechas y coincidiendo con determinados eventos.

Las principales terminales de transporte de la aglomeración son tres, todas ellas situadas en la capital. La primera es la terminal ferroviaria de Santa Justa mientras que las otras dos corresponden a las estaciones de autobús de Plaza de Armas y del Prado de San Sebastián.

La Estación de Santa Justa fue inaugurada en 1991, sustituyendo a las dos preexistentes en San Bernardo y Plaza de Armas. Cuenta con 12 andenes de los que 6 cuentan con ancho UCI y se destinan a las líneas AVE. La Estación de Autobuses de Plaza de Armas fue inaugurada en 1992 y cuenta con 43 andenes. La Estación de Autobuses del Prado de San Sebastián es una construcción levantada en la primera mitad de los años 40 y que cuenta con 26 andenes. Su estado de conservación es malo, estando prevista su próxima clausura y el traslado de sus funciones a una nueva estación que el PGOU ubica en una parcela anexa a la estación ferroviaria de Santa Justa.

5.3.3. La red para tráficos autónomos

La escasa prioridad concedida a peatones y ciclistas en las últimas décadas se ha traducido en una importante disminución de los desplazamientos andando y la práctica desaparición de las bicicletas como modo de transporte, está en vías de cambio a partir de una toma de conciencia de las administraciones públicas sobre la necesidad de su fomento. Hasta fechas muy recientes, este cambio se ha ido traduciendo en pequeñas medidas de carácter puntual y con una visión poco integrada. Así, por ejemplo, se han construido determinados tramos de carril bici en Espartinas, Valencina o Mairena del Aljarafe, más bien orientados al uso lúdico de la bicicleta que a su utilización como canales de transporte.

Sin embargo, en el momento actual el Ayuntamiento de Sevilla ha planteado y ejecutado dos actuaciones muy potentes: un programa de peatonalización del área más representativa y simbólica del casco antiguo de Sevilla y la creación de una densa red de itinerarios para bicicletas que cubre el conjunto de la ciudad. Al tiempo, el Consorcio de Transportes ha lanzado una iniciativa de uso asociado del autobús metropolitano y de la bicicleta. Estas medidas están ya estimulando un uso significativo de la misma. Por su parte, el Plan de Transporte Metropolitano establece una red de transporte para bicicletas por todo el conjunto metropolitano.

5.4. DIAGNÓSTICO SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTE

El sistema de articulación de la aglomeración sevillana con su entorno regional y nacional está sometido al creciente aumento de las necesidades de interrelación de la población y de las actividades productivas y a los problemas de capacidad y nivel de servicio que ofrece el sistema de transporte actual. Así:

- Una red territorial de carreteras que padece la congestión de tráfico que afecta al conjunto del espacio metropolitano de Sevilla al tiempo que contribuye de manera significativa, especialmente en el tráfico de vehículos pesados, a dicha congestión.
- Una red ferroviaria, con problemas de capacidad debidos a una mayoritaria vía única, y unos trazados diseñados para velocidades comerciales bajas, configuran un nivel de servicio muy bajo del que únicamente se salva la línea AVE a Madrid.
- Por su parte, el Puerto de Sevilla está sometido a limitaciones generadas por la singularidad de su acceso fluvial.
- El Aeropuerto de Sevilla, si bien no padece en la actualidad de problemas significativos, presenta necesidades de expansión debido a su sostenido y elevado crecimiento.

Frente a estos problemas, están en curso de ejecución un conjunto muy potente de actuaciones por parte de las administraciones públicas:

- En relación a la red viaria, la construcción de la SE-40, que constituirá el nuevo elemento de articulación del conjunto de penetraciones territoriales a la aglomeración, permitiendo la liberación de los tráficos de paso del viario interior y muy especialmente de la SE-30; además de la finalización de los ejes arteriales de gran capacidad como la autovía A-66 o el desdoblamiento de la N-IV.

- En relación a la red ferroviaria, la construcción de las líneas de alta velocidad a Cádiz, Huelva y Antequera-Granada, esta última correspondiente a la Junta de Andalucía.
- En relación al puerto, la mejora de los accesos y el crecimiento de la zona de servicio para acoger nuevas actividades industriales y logísticas.
- En relación al aeropuerto, actuaciones de corrección de déficit existentes y previsión y reserva de espacio para una futura ampliación.
- La ejecución de estas actuaciones situarán a Sevilla en una posición competitiva dentro del contexto regional, nacional y europeo.

Ante esta situación, las políticas de inversión pública se han centrado, en lo fundamental, en el aumento de la capacidad de la red viaria metropolitana. Así, el área de Sevilla cuenta con un distribuidor metropolitano de alta capacidad (SE-30) y todos los corredores metropolitanos disponen de al menos una carretera de alta capacidad de conexión con Sevilla; contando algún corredor, como el Sur, con 3 vías de este tipo.

Para abordar estos problemas de saturación del viario, el nuevo modelo de movilidad metropolitana no puede basarse en un incremento de infraestructuras al servicio del vehículo privado; sino creando un sistema de transporte público de alta capacidad y calidad.

La actuación en la Línea 1 de Metro y el Metrocentro de Sevilla tienden a definir un nuevo modelo, facilitando una alternativa de movilidad en transporte público de plataforma reservada y gran capacidad a algunos de los flujos metropolitanos y urbanos de movilidad más importantes. Pero esta actuación puede no ser suficiente por sí misma para cambiar las tendencias de un proceso que, en ausencia de estas y otras actuaciones similares, aparece como claramente no viable a medio y largo plazo, por razones funcionales, urbanísticas y ambientales

Como respuesta a la problemática descrita y dando cumplimiento a lo prescrito en la Ley 2/2003, la Junta de Andalucía acordó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. En el mismo, se establecen las propuestas de actuación y determinaciones generales que orientan al sistema de transportes hacia un nuevo modelo de movilidad más sostenible, efectuándose un esfuerzo inversor muy importante, orientados en su mayoría a crear nuevas infraestructuras para el transporte público y a promover los modos de transporte no motorizados. El Plan fue aprobado con carácter definitivo por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía del 31 de octubre de 2006.

6. LAS INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS Y LOS EQUIPAMIENTOS

El suministro de recursos básicos es fundamental para el funcionamiento de cualquier sistema territorial, dado que, en esencia, los sistemas territoriales son sistemas de circulación y transformación –en cantidad y/o calidad– de recursos físicos. Todas las actividades que tienen lugar en cualquier marco territorial dependen de un flujo energético y de materiales, atendiendo a peculiares características de metabolismo físico, lo que implica que necesiten de un constante suministro de recursos que utilizar y de un depósito en el que almacenar los desechos generados.

La actual visión desde la sostenibilidad, que debe informar cualquier política de diseño y gestión de sistemas de recursos básicos, repercute en la posibilidad a medio plazo de seguir manteniendo las tasas de suministro y consumo con expresión en su viabilidad a medio plazo. El objetivo último es -debe ser- asegurar una determinada capacidad de consumo que garantice unos determinados estándares de vida, poniendo el acento en la calidad más que en la cantidad.

La situación en el área de Sevilla, al igual que en ámbitos territoriales desarrollados similares, se caracteriza por el aumento de consumos absolutos de recursos que, en los últimos años, ha sido incesante, con incrementos anuales situados muy por encima del crecimiento del PIB. Menos en lo referente al agua, en donde el consumo sí que ha logrado contenerse, la evolución de todos los demás aspectos ha sido netamente alcista, destacando cuestiones clave tales como el consumo de energía eléctrica y el de producción de residuos urbanos. A la reconocida inviabilidad a medio y largo plazo para satisfacer tales demandas es importante resaltar que el coste económico de tal tendencia repercutirá negativamente en las

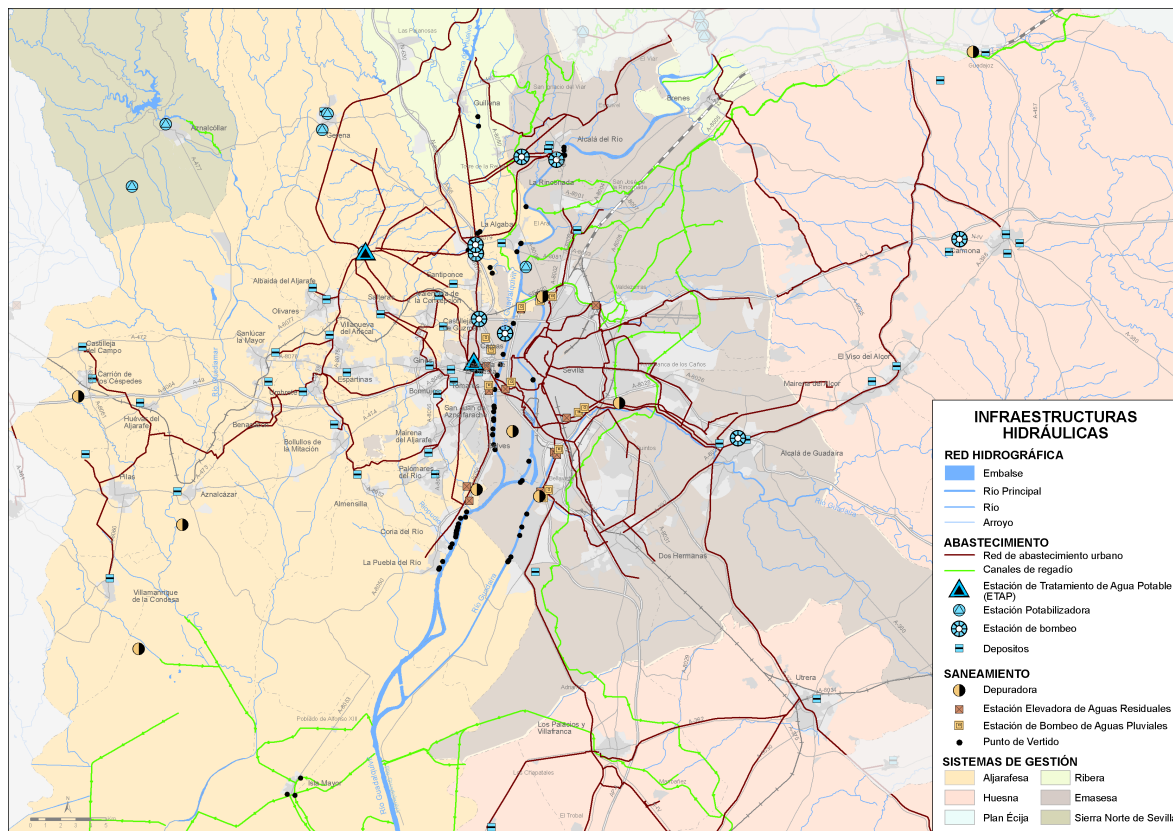
posibilidades de competitividad, tanto en lo referente a los gastos directos como en los indirectos, que se producen por cuestiones de ineficiencia en la satisfacción de necesidades y por la creación de nuevos marcos impositivos o fiscales como, por ejemplo, el incipiente mercado de derechos de emisiones de CO₂.

6.1. LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

6.1.1. Sistema Hidráulico

El sistema hidráulico del área se organiza a través de un ciclo del agua de carácter urbano. En los últimos años se ha realizado un gran esfuerzo para hacer de este ciclo un proceso integral, donde se tuviera en cuenta todas y cada una de las fases desde su aducción del sistema natural hasta su vuelta a él en condiciones de cantidad y calidad. Esto ha supuesto una reconceptualización del sistema para poder asignar medidas y presupuestos adaptados a las nuevas realidades, lo que ha tenido como consecuencia la puesta en marcha de unos procesos de vigilancia y control del recurso. Esta nueva organización del sistema hidráulico ha sido auspiciada por la Agencia Andaluza del Agua e instrumentada a través del Consorcio Provincial de Aguas que ha constituido la Diputación. La programación de obras previstas se ha formalizado mediante un Convenio entre la Agencia y el Consorcio, en el cual se otorga prioridad a las infraestructuras de depuración.

Las inversiones han sido cuantiosas, sobre todo en creación de nueva infraestructura de depuración y de interconexión de sistemas de abastecimiento y, también, en la mejora de la garantía de suministro vinculada a criterios de mejora constante de la gestión de todo el ciclo. En este sentido, la aprobación de la Directiva Marco de Aguas, que institucionaliza una nueva



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Medio Ambiente.

concepción en la obtención y gestión de los recursos hídricos, ha sido el punto clave desde el cual se está propiciando un cambio acusado en los procedimientos de gestión del sistema.

En los últimos años, la evolución a la baja de las cifras de consumo consigue añadir una perspectiva esperanzadora y demuestra que, cuando se incrementa la concienciación ciudadana sobre un tema, a la vez que las administraciones ejecutan programas de actuación centrados en la concepción integral de los sistemas, los resultados suelen ser positivos.

Todo ello se ha traducido, en primer lugar, en la interconexión física de los sistemas de abastecimiento que afectan al ámbito metropolitano (Emasesa, Aljarafe y Huesna) para poder llevar a cabo intercambio de volúmenes de recurso entre ellos. En segundo lugar, la reparación y el mantenimiento de redes, al objeto de evitar fugas. En tercer lugar, se está aún realizando un importante esfuerzo en el perfeccionamiento de los procesos de depuración lo que se manifiesta a través de la mejora de las redes de saneamiento, de la ejecución de nuevos colectores de aguas residuales y de la operación satisfactoria de las correspondientes estaciones depuradoras, de las que existen diez en total, dotando a todas ellas de fases de tratamiento secundario. Así, se ha configurado ya un sistema de saneamiento y depuración integrado con una tecnología definida.

El sistema hidráulico metropolitano se compone de tres subsistemas principales interconectados entre sí y gestionados por tres empresas distintas: Emasesa, Aljarafe y Huesna. El sistema de Emasesa da servicio a Sevilla y la primera corona metropolitana excepto el Aljarafe, ámbito que es servido por Aljarafe. Se nutre de cuatro embalses -Aracena, Minilla, Gergal y Zufre-. En 2004 se produjo una aducción desde los mismos de algo

más de 129 hm³, de los que distribuyó alrededor de 107 Hm³ ya que transfirió casi 23 Hm³ a Aljarafe. En su sistema, las mermas -agua no facturada- ascendieron a un 25,3% sumando las pérdidas en la red, los consumos en tratamiento y el efecto de subregistro de los contadores. El sistema del Huesna da servicio a varias poblaciones de la segunda corona metropolitana situadas al Este. Se nutre de los recursos regulados del embalse del Huesna. En 2004 se produjo una aducción desde el mismo de aproximadamente 24 Hm³.

RECURSOS DISPONIBLES EN LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS					
Embalses	Ubicación	Superficie de la cuenca (km ²)	Capacidad máxima	Volumen de regulación	Sistema de gestión
Aracena	Rivera de Huelva	408	127	39	Emasesa
Zufre	Rivera de Huelva	442	175	48	Emasesa
La Minilla	Rivera de Huelva	156	58	15	Emasesa
El Gergal	Rivera de Huelva	188	35	15	Emasesa
Huesna	Rivera del Huéznar	-	138	-	Consortio del Huesna
Cala (*)	Rivera de Cala	-	60	26	Endesa
Melonares (**)	Río Viar	-	180	34	Emasesa
Pintado (*)	Río Viar	-	213	-	C.R. Viar

(*) Recursos no propios y sujetos a acuerdos con terceros sin perjuicio de lo establecido en la legislación vigente.

(**) En construcción.

A estos recursos actualmente disponibles habrá que sumar en un futuro los 34 Hm³ procedentes de la nueva presa de Melonares. Otra de las prioridades para completar el sistema se dirige a reforzar la depuración mediante la agrupación de vertidos y la construcción de depuradoras en los núcleos que aún carecen de ella. Como actuaciones singulares es preciso además ampliar los depósitos reguladores, construir depósitos de tormenta y dotar al sistema de una planta de tratamiento de lodos de depuradora.

6.1.2. Sistema Energético

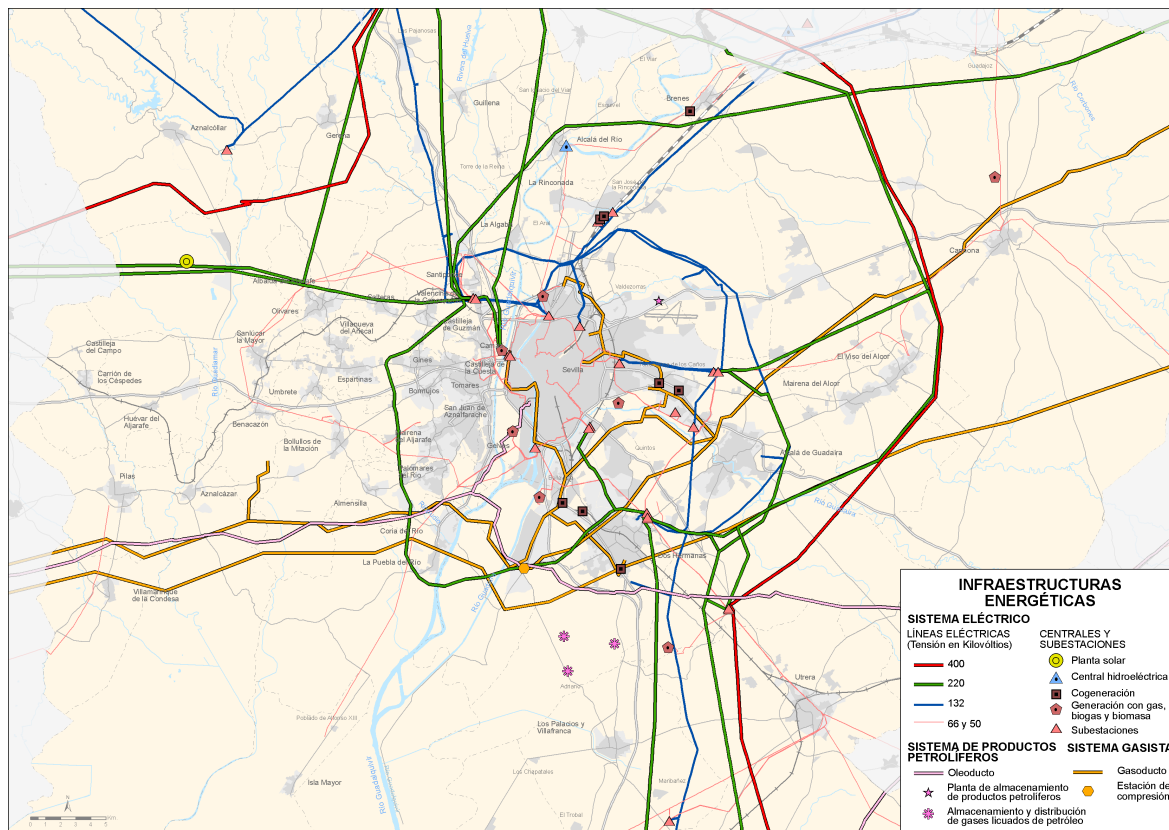
Un suministro constante de energía, en todas sus formas, es un pilar indispensable en un sistema territorial organizado. La energía, en síntesis, es el recurso responsable del mantenimiento de la organización del sistema socioeconómico. Sin ella, el sistema se desorganiza automáticamente. Así, la energía supone un recurso vital para la realización de actividades, por lo que el suministro energético es un aspecto fundamental en el

mantenimiento de la actividad socioeconómica. No obstante, la energía es un recurso natural limitado, por lo que su uso responsable y eficiente es garantía de viabilidad y sostenibilidad del sistema socioeconómico.

Desde el ámbito de las infraestructuras básicas también pueden abordarse políticas que ofrezcan resultados lo más rápidamente posible, siguiendo dos líneas estratégicas básicas, como son la integración de los aspectos energéticos (tanto directos como indirectos) en la política urbanística y territorial, atendiendo a criterios de gestión de la demanda, y a la planificación y gestión integral del sistema energético, considerando al sistema como un todo, es decir, tanto el origen como el procesamiento de los recursos energéticos disponibles, incluyendo los renovables.

Evolución del consumo eléctrico	
Ámbito	Incremento del consumo 1990-2004 (%)
Sevilla	51,27
Primera corona Sur	109,39
Primera corona Norte	295,97
Aljarafe Sur	97,99
Aljarafe Centro	247,52
Aljarafe Norte	163,76
Segunda corona Sur	134,03
Segunda corona Norte	23,21
Segunda corona Este	95,22
Segunda corona Aljarafe	51,72
Total Aglomeración	78,20

Fuente: Instituto de Estadística de Andalucía.



Aunque dominado en algunos ámbitos por el consumo eléctrico destinado a grandes industrias, como el caso de Alcalá de Guadaíra, el sector eléctrico metropolitano ha estado caracterizado por un aumento del consumo en las actividades más típicamente urbanas. Ello ha producido graves repercusiones en la totalidad del sistema, pues la capacidad e idoneidad de la infraestructura de distribución en baja no ha evolucionado con la misma celeridad. En todo caso, sí parece estar demostrado que los problemas de suministro en situaciones de

picos en el consumo no han sido causados tanto por falta de energía como por deficiencias en dicha red. No obstante, el comportamiento ha sido diferente dependiendo de la zona.

El sector central del Aljarafe y el norte de la primera corona han casi triplicado su consumo y destacan como las zonas de más intenso crecimiento. Les siguen los demás sectores de la primera corona, con crecimiento, si no tan espectaculares, sí muy importantes, duplicando en todos ellos el consumo eléctrico. Datos como el incremento del consumo de electricidad en Sevilla capital apuntan a que este consumo no sólo se está produciendo por un incremento poblacional en las localidades de mayor dinamismo urbanístico, sino por un incremento paralelo del consumo por habitante, en una parte importante debido a la generalización del uso de aire acondicionado en las viviendas, como parece indicar el que los días de consumo punta del año se hayan trasladado del invierno al verano.

En cuanto a los combustibles fósiles, el incremento en el consumo ha sido igual de importante, especialmente en los ligados a la automoción como los combustibles líquidos derivados del petróleo. Una estimación del aumento

de este consumo puede inferirse atendiendo a la evolución del parque de vehículos. El número total de vehículos pasó desde las 472.767 unidades registradas en 1991 a las 854.748 en 2003; es decir, un incremento global de más del 80%. El crecimiento del consumo de combustibles fósiles para automoción puede estimarse en la misma proporción, pasando de los 612.000 litros de combustible al día a, prácticamente, un millón.

No obstante, tampoco se prevén estrangulamientos en el suministro de este tipo de combustibles en lo que a infraestructuras de almacenamiento y distribución se refiere, toda vez que sus redes no dependen de la distribución en baja, si bien la distribución genera un importante tráfico de mercancías peligrosas por la red viaria metropolitana.

Otro caso algo diferente es el del gas natural. Éste ha sido el combustible fósil cuyo uso ha experimentado un mayor crecimiento, limitado únicamente por la velocidad de extensión de la red de transporte en baja. Así pues, el incremento del uso del gas natural dependerá de la configuración de una red metropolitana lo suficientemente mallada y capilar y de la capacidad de la actividad urbanística de incorporar las redes de infraestructura gasística como infraestructura básica.

Al considerar al sistema energético desde una perspectiva más integral, es obligado incorporar al análisis las potencialidades energéticas del territorio como soporte para la generación de energía renovable y del aprovechamiento de las energías pasivas, preferentemente en los sectores de la construcción y la edificación. El clima rico en horas de sol de Andalucía aconseja esta aproximación, ya que la importancia de las energías renovables es evidente y lo será aún más en un futuro a medio plazo.

En la actualidad, Sevilla capital se encuentra a la cabeza de España en la utilización de energía fotovoltaica conectada a red y ha sido de los municipios pioneros en la aprobación de ordenanzas municipales destinadas al aprovechamiento de la energía solar para calentamiento de agua. A otro nivel se encuentran las recientes experiencias de producción de electricidad a gran escala en centrales termosolares y la gran cantidad de sistemas de cogeneración ligados al tratamiento de residuos urbanos o depuradoras y a instalaciones industriales específicas.

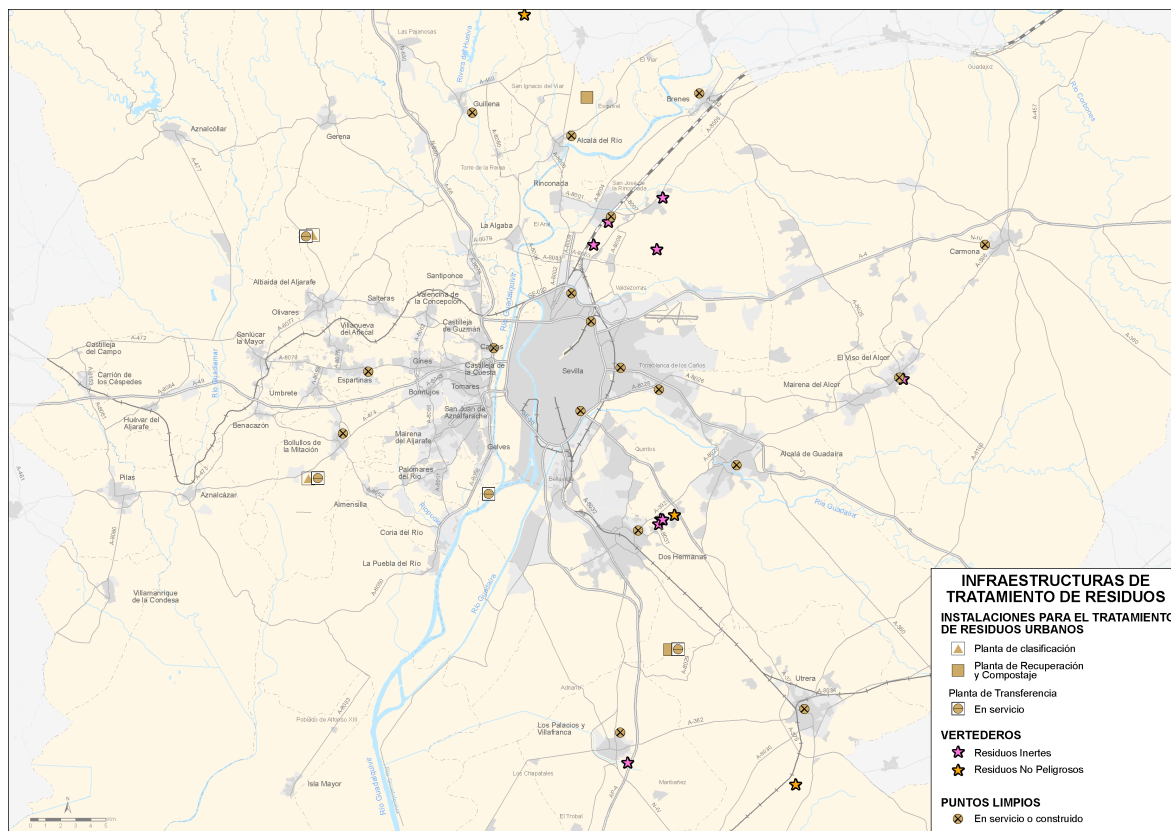
6.1.3. Sistema de Evacuación de Residuos

Los datos de producción de residuos en el ámbito metropolitano han experimentado en los últimos tiempos un crecimiento notable, al igual que lo han hecho en otros ámbitos urbanos del territorio andaluz y español. Las principales actividades generadoras de residuos han sido las domésticas, la construcción y las ligadas a algunos sectores productivos.

La producción anual de residuos urbanos es creciente y muy constante en cuanto a la producción por habitante dependiendo de las zonas de Sevilla y su entorno metropolitano. Estos niveles se encuentran ya a la altura de los países y regiones de nuestro entorno español y europeo, llegando a un total de casi 900.000 toneladas de residuos al año; es decir, unos 620 kilogramos por persona y año o, lo que es lo mismo, 1,7 kilogramos por persona y día.

GENERACION DE RESIDUOS URBANOS EN EL AÑO 2004				
Ámbito	Residuos urbanos (Tm)	Residuos urbanos (Tm/hab)	Residuos peligrosos (Tm)	Residuos peligrosos (Tm/hab)
Sector Sur	103.442	0,61	17.909	0,105
Sector Norte	28.209	0,62	333	0,007
Sector Aljarafe Norte	32.490	0,61	504	0,009
Sector Aljarafe Centro	77.671	0,61	378	0,003
Sector Aljarafe Sur	32.420	0,61	179	0,003
Segunda Corona Norte	31.862	0,63	153	0,003
Segunda corona Este	38.363	0,63	562	0,009
Segunda corona Sur	46.415	0,57	1.011	0,013
Segunda corona Aljarafe	45.781	0,65	252	0,004
Sevilla	457.903	0,65	9.677	0,014
Total	894.556	0,62	30.958	0,017

Fuente: Consejería de Medio Ambiente.



La gestión de los residuos urbanos ha experimentado una evidente mejora en los últimos años con la definición de un sistema de gestión caracterizado por la incorporación de infraestructura de recogida y tratamiento. Así, la puesta en funcionamiento de las plantas de tratamiento de Cónica–Montemarta, situada en el término municipal de Alcalá de Guadaíra, y de Alcalá del Río permite tratar la práctica totalidad de los residuos urbanos en condiciones controladas con procesos de tratamiento mecánico-biológicos. Este tratamiento tiene como resultado la elaboración de compost, la recuperación de una pequeña fracción de materiales para su reciclado y el vertido, en condiciones controladas, de los rechazos. Estas plantas acogen

residuos de todo el ámbito metropolitano, que son transportados tras pasar por una estación de transferencia.

El sistema de recogida de residuos urbanos se completa con una red de puntos limpios que se extenderá, en un futuro próximo, a más núcleos del ámbito metropolitano. En estos puntos se recogen materiales peligrosos o no asimilables a urbanos (enseres, electrodomésticos, escombros) producidos en los hogares y en pequeñas industrias.

La gestión de residuos inertes se realiza a través de siete instalaciones situadas en La Rinconada (4), Alcalá de Guadaíra (2) y El Viso (1), donde se depositan y tratan esta clase de residuos, entre los que predominan los residuos de la construcción.

Paralelamente se está apostando por la recogida selectiva para la recuperación y reciclado de materiales. Aunque los niveles de reciclado mejoran año tras año, existe aún un largo camino por recorrer, desde el momento en que el porcentaje de reciclado es aún bajo en muchos de estos

materiales. Del conjunto de residuos tratados solo se recupera un 5% para compost, un 2% de papel, un 2% de vidrio y un 0,8 % de plásticos.

6.2. LOS EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

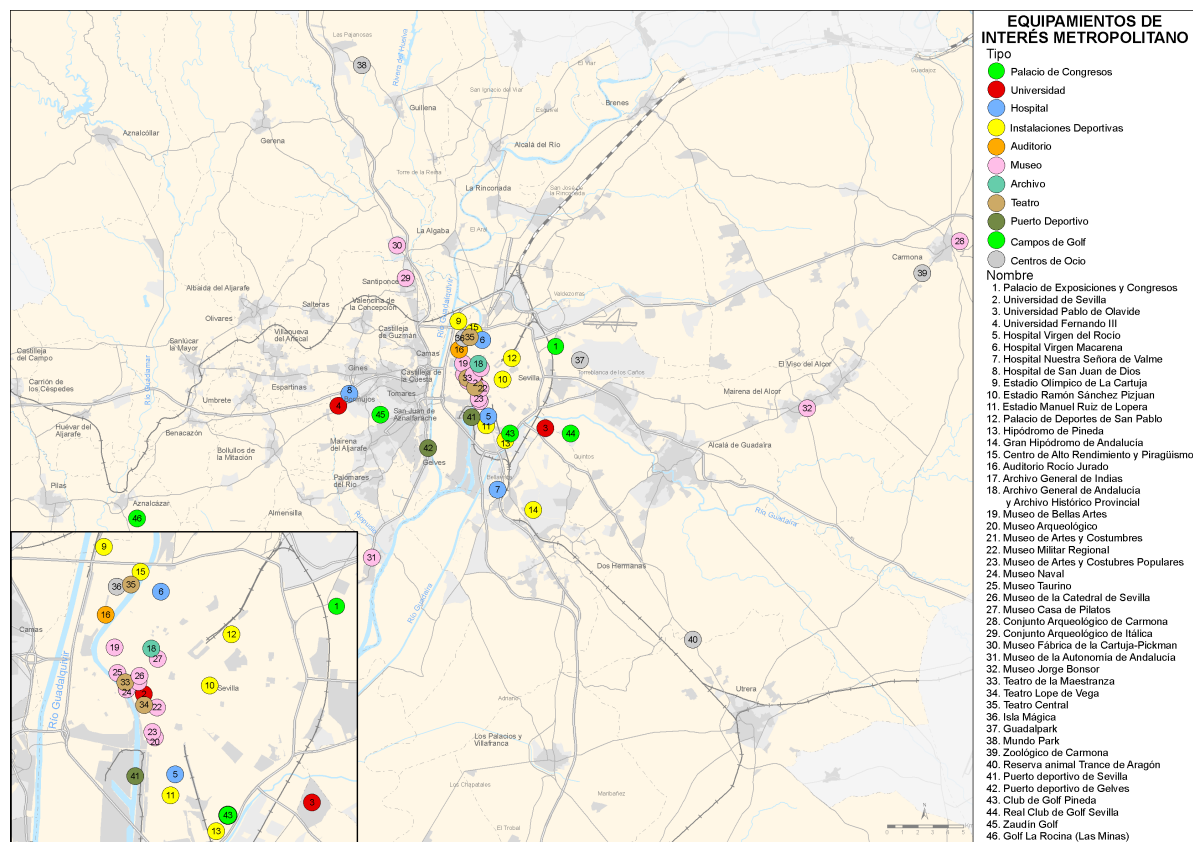
Los equipamientos dotacionales tienen como función el servicio a la población y constituyen un componente básico en la calidad de vida de sus habitantes. A este destacado papel se suma su función como elemento de estructuración territorial y de jerarquización de la red de núcleos

urbanos. El análisis y evaluación del sistema de equipamientos de una aglomeración urbana se sustancia por su capacidad estructurante y organizativa del territorio en el que se asienta y la cualificación que genera, tanto globalmente como en cada una de sus zonas urbanas. Un sistema de equipamientos se configura mediante un conjunto de elementos dotacionales, organizados y administrados sectorialmente. Cada uno de estos sectores se organiza de forma jerárquica según el nivel y la especialización del servicio prestado.

En la aglomeración urbana de Sevilla, como ya se indicado anteriormente, desde principios de la década de los noventa se ha producido un proceso de reequipamiento de la corona metropolitana, que ha empezado a distribuir por ésta los equipamientos que hasta aquel momento estaban concentrados de manera casi total en Sevilla capital. Este proceso de desconcentración espacial ha sido más evidente en los equipamientos educativos y sanitarios de atención primaria y sensiblemente menos en el resto de equipamientos –deportivos, culturales y sociales–.

Dicha localización ha servido para reforzar la jerarquía de centros urbanos preexistente como difícilmente podría ser de otra manera, ya que el criterio del volumen poblacional es decisivo a estos efectos. Únicamente en el Aljarafe, en donde la densa red de núcleos urbanos impide distinguir una jerarquía clara, una voluntad expresa de la administración regional o la lógica de la iniciativa privada alteran aquella lógica de distribución. La localización de un campus universitario y un hospital comarcal en un municipio poblacionalmente pequeño como Bormujos únicamente se explican en bases a estas circunstancias.

Esta pauta de reequilibrio territorial inducido por la localización de los equipamientos no ha alcanzado sino muy tangencialmente a la segunda corona metropolitana. De hecho la actual concentración de los grandes servicios supramunicipales en la ciudad central, consecuencia lógica de factores históricos, encuentra hoy oportunidades claras de redistribución precisamente a través del reequipamiento de las coronas metropolitanas.



Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Consejería de Cultura, Consejería de Sanidad.

6.3. DIAGNÓSTICO DE LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS

La gestión del ciclo integral del agua se hace ahora desde una nueva óptica en la asignación de medidas y presupuestos, lo que ha tenido como consecuencia la puesta en marcha de unos procesos de vigilancia y control del recurso desde su aducción del sistema natural hasta su vuelta a él en condiciones de cantidad y calidad adecuadas. Todo ello se ha traducido, en primer lugar, en la interconexión física de los tres sistemas de abastecimiento que afectan al ámbito metropolitano para poder llevar a cabo intercambio de volúmenes de recurso entre ellos. En segundo lugar, la reparación y el mantenimiento de redes, al objeto de evitar fugas, se ha convertido en política prioritaria, lo que está induciendo una sensible mejora en la eficiencia en la distribución. En tercer lugar, se está aún realizando un importante esfuerzo en el perfeccionamiento de los procesos de depuración, lo que ha configurado ya un sistema de saneamiento y depuración integrado con una tecnología adecuada. Todo ello ha conducido a una situación satisfactoria, en la cual se disponen de suficientes recursos y un sistema de gestión eficaz.

El reto futuro será el de continuar desarrollando estas líneas de actuación, expandiendo el sistema hacia las zonas de nuevos desarrollos urbanísticos e integrando las políticas hidráulicas con otras políticas de carácter ambiental y de conservación y uso eficiente de los recursos. En todo caso, urge introducir en los requisitos de nuevos desarrollos urbanísticos criterios de eficiencia que partan de la consideración del agua como un recurso, más que como un servicio de disponibilidad ilimitada. En los últimos años, la evolución a la baja de las cifras de consumo consigue añadir una perspectiva esperanzadora y demuestra que, cuando se incrementa la concienciación ciudadana sobre un tema, a la vez que las administraciones

ejecutan programas de actuación centrados en la concepción integral de los sistemas, los resultados suelen ser positivos.

Aunque el sistema energético metropolitano no presenta déficit infraestructurales graves, como en todos los principales sistemas urbanos occidentales, la aglomeración sevillana es una gran consumidora de recursos energéticos, consumo que, en muchas ocasiones, tiene su origen en un inadecuado diseño urbanístico, que no considera suficientemente estos aspectos a la hora de ser planificado y gestionado. Desde el punto de vista técnico, la única alternativa para mantener un suministro energético suficiente será contribuir a hacer más eficiente su consumo, con especial incidencia en los sectores doméstico y de transporte

Muy al contrario, la evolución del sistema metropolitano continúa caminando hacia situaciones contrarias a la deseable, desde el momento en que se incrementa su papel de consumidor absoluto de energía y más ineficiente es su uso. Esta situación es patente en cuanto al consumo de energía eléctrica y al consumo de combustibles fósiles ligados a su uso en automoción. La dispersión urbanística y la pérdida de complejidad y diversidad de la trama urbano-territorial es la principal responsable de esta situación pues es la razón de fondo del consumo de los sectores denominados “difusos” (consumos urbanos y en la movilidad).

Como conclusión global puede afirmarse que el sistema energético en el ámbito metropolitano sufre problemas infraestructurales derivados de la falta de capacidad de la red de transporte. Otra deficiencia se encuentra en el lado de la demanda, toda vez que la dinámica de consumo es claramente ascendente. La relevancia de la movilidad y la accesibilidad en lo referente al consumo de combustibles líquidos derivados del petróleo es evidente, así como el sector del urbanismo y de la vivienda. Especialmente en este último caso es muy posible que la situación cambie sustancialmente tras la reciente aprobación del Código Técnico de la Edificación.

En cuanto al sistema de evacuación de residuos, el volumen a gestionar no cesa de crecer, porque no dejan de crecer tampoco los niveles de consumo de productos. El gran volumen de residuos generados, obliga a cambiar algo este enfoque, dado que resulta demasiado parcelario y centrado sólo en el final del proceso. Las perspectivas más ligadas a un sistema de circulación de materiales pueden resultar de ayuda y, para ello, un punto de vista desde el territorio parece resultar muy pertinente, ligándolo también al funcionamiento del sistema energético y al de movilidad.

No obstante, la acción de la administración en este ámbito es muy limitada desde el momento en que muchas de las pautas de consumo actuales son producto de causas que escapan a su control directo, si bien sería necesario explorar iniciativas que vincularan a la política comercial y de consumo y a los sectores productivos que manejan gran volumen de materiales, como el sector de la edificación, con los efectos territoriales y ambientales de todo el proceso.

Por último, los equipamientos en el ámbito metropolitano han experimentado un incipiente proceso de reequilibrio espacial que, hasta el momento, sólo ha afectado y de manera incipiente a la primera corona metropolitana. Si el análisis se centra en los equipamientos de nivel supramunicipal el nivel de concentración en la capital es excesivo y en discordancia con el reparto espacial de la población metropolitana. Dado su asociación con la calidad de vida de la población y su indeseable potencialidad para generar movilidad motorizada, es necesario profundizar en este proceso de desconcentración espacial, extendiéndolo ya a la segunda corona metropolitana.

7. CARACTERIZACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Los aspectos básicos que caracterizan la situación actual de la aglomeración urbana de Sevilla, se pueden sintetizar en los siguientes:

- El territorio metropolitano se ha caracterizado desde la antigüedad por su elevado valor estratégico, fruto de su posición como área de cruce de dos ejes territoriales básicos: un eje norte-sur, sobre el que se efectúa la transición entre Sierra Morena y la Marisma, y un eje este-oeste dominado por las altiplanicies del Aljarafe y los Alcores que se truncan próximas al Guadalquivir, ofreciendo los escarpes resultantes el rasgo geomorfológico más destacado de la aglomeración. En el punto de cruce de ambos se sitúa la ciudad de Sevilla, resultado poblacional y de actividad productiva y mercantil de una posición dominante tanto sobre la salida del valle hacia el mar por vía terrestre y fluvial como sobre la comunicación entre ambas márgenes del río.
- Consecuencia de esta singular ubicación natural es el alto valor de la matriz territorial subyacente, en la que destacan las valiosas zonas húmedas del suroeste metropolitano y los suelos de alto valor productivo de la Vega, el Aljarafe y la campiña, testigos todos ellos de un modelo tradicional de explotación del territorio respetuoso con el medio, cuyos valores resultantes es necesario conservar y transmitir.
- La singularidad natural y productiva de esta localización ha repercutido, a pesar de la posición excéntrica de la aglomeración respecto a su contexto exterior, en su conversión en la mayor concentración poblacional y económica del suroeste español y europeo.
- En la salida a esta situación de lejanía han sido hitos decisivos la puesta en servicio de la línea ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Sevilla y de las autovías A-4 y A-92, así como la ampliación del aeropuerto –potentes infraestructuras construidas todas

ellas al calor de la Expo92– y que supusieron una ruptura del secular aislamiento de la subregión occidental andaluza, en general, y del ámbito sevillano, en particular. Estas obras han tenido su prolongación hasta el momento presente con nuevas infraestructuras territoriales de conexión exterior y tendrán su culminación con la puesta en servicio de la potente red troncal viaria y ferroviaria prevista en la planificación de infraestructuras como la nueva línea de Alta Velocidad Sevilla-Granada, la finalización de la A-66 hasta Mérida, el desdoblamiento de la N-IV hacia Cádiz y la mejora del acceso marítimo al Puerto.

- La potenciación de la capacidad de conexión con el exterior y la favorable evolución económica de la última década ha facilitado el despegue productivo de la aglomeración sevillana, con crecimientos de su PIB superiores a las medias nacional y regional, ya de por sí elevados. Fruto de esta favorable coyuntura ha sido la creación intensiva de empleo, el notable aumento de la tasa de actividad hasta valores propios de sociedades que han incorporado a la mujer al mercado de trabajo y un significativa disminución del paro hasta tasas desconocidas en las últimas tres décadas. Este crecimiento económico no sólo ha tenido un carácter cuantitativo sino, además, cualitativo, con un despegue de actividades de alto valor añadido –como la construcción aeronáutica– y en las que cumplen un papel importante las nuevas tecnologías de comunicaciones y de tratamiento de la información.
- Este proceso acelerado de crecimiento se ha traducido territorialmente en un contenido crecimiento poblacional, una expansión del ámbito metropolitano, que ha incorporado a un segundo anillo de núcleos urbanos a la actividad metropolitana, un crecimiento elevado de la ocupación espacial por actividades terciarias concentradas –los nuevos grandes parques empresariales existentes y, sobre todo, previstos– y a un ingente desarrollo de la actividad constructiva, especialmente, de nuevas áreas residenciales.

- Esta expansión del fenómeno urbanizador está generando tensiones sobre el territorio debido a la proporción creciente de suelo ocupado, superiores a la que le corresponde por su volumen poblacional, y todo ello provocado por la insostenible, por baja, densidad residencial en los municipios de la corona metropolitana, por la elevada proporción de viviendas vacías, debida en gran parte a la ausencia de un mercado eficaz de viviendas en alquiler, pero, sobre todo, por un fenómeno que ha convertido la vivienda en un bien no tanto de uso como de inversión y que se ha traducido en una elevación artificial de su precio, que está dejando fuera de las posibilidades de adquisición a un colectivo cada vez más amplio de sus habitantes.
- Estas tensiones se han extendido de manera muy señalada al sistema de transporte, víctima de un crecimiento imparable de la movilidad motorizada volcada cada vez más al uso abusivo del vehículo privado, consecuente con el modelo disperso y de baja densidad residencial que se ha estado consolidando y de un transporte público incapaz de competir en tiempo con el coche. El resultado ha sido la generalización de la congestión en el conjunto del área aunque de forma señalada en los accesos a la capital y en el interior de ésta, sobre todo en los períodos punta de los días laborables que, además, se van ampliando cada vez en mayor medida. La próxima puesta en servicio de la línea 1 de metro, la reciente adopción de los primeros pasos del proceso de creación de nuevas plataformas reservadas para el transporte público, la gestión metropolitana a través el Consorcio de Transporte y los criterios aportados por el Plan de Transporte Metropolitano deben marcar el punto de inflexión de aquella tendencia.
- El creciente consumo de recursos primarios y la cada vez mayor generación de residuos es un problema común a todas las grandes aglomeraciones urbanas pero que, dada su posición geográfica, afecta de manera especial al espacio metropolitano de Sevilla, en especial en lo referente a la disponibilidad de recursos hidráulicos, sometida a un régimen de precipitaciones muy irregular que, debido al incremento de las perturbaciones debidas al cambio climático, tiende a extremarse. Salvo en este aspecto, la aglomeración sevillana no presenta déficit destacables en cuanto a sus infraestructuras básicas, quedando plenamente garantizado el suministro de agua y energía. Sí es necesario remarcar en su gestión el concepto de ciclo integral y generalizar en la población el estímulo hacia la utilización de los recursos renovables, especialmente los energéticos, el ahorro en los no renovables y la necesidad de sustituir el concepto de vertido por el de reciclado.
- Aunque la labor institucional en las última década y media ha supuesto una distribución espacial más equitativa y racional en la localización de los equipamientos –especialmente los educativos y sanitarios básicos–, con la excepción del gran equipamiento comercial, subsiste un claro desequilibrio espacial entre la capital y la corona metropolitana, ya que la ciudad de Sevilla concentra la mayor parte de las instalaciones metropolitanas de rango supramunicipal, siendo esencial, por ello, prever áreas de oportunidad exteriores que permitan y potencien un mayor equilibrio espacial.
- En este contexto actual, la redacción del Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla se revela no sólo como una exigencia legal sino como una auténtica oportunidad para regular y encauzar el desarrollo metropolitano por la senda de la competitividad, la eficacia, la sostenibilidad y la equidad social.

MEMORIA DE ORDENACIÓN



ÍNDICE

I. OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	57
1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN	57
2. REFERENTES DE LA POLÍTICA TERRITORIAL	60
3. PRINCIPIOS PARA LA ORDENACIÓN.....	62
4. OBJETIVOS	64
5. ALCANCE DE LA ORDENACIÓN.....	65
6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	66
II. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	69
7. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.....	69
8. SUELOS PRODUCTIVOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD	85
9. MOVILIDAD Y TRANSPORTE.....	90
10. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES Y EQUIPAMIENTOS.....	101
11. ESPACIO LIBRE	115

I. OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El área metropolitana de Sevilla ha alcanzado un nivel de madurez en su integración funcional que le ha llevado a constituir hoy un sistema unitario de trabajo, movilidad, vivienda y servicios. Más allá de las divisiones administrativas, la ciudadanía vive en un territorio que se usa y percibe sin distinción de límites municipales. Esta vinculación alcanza ya no solo a Sevilla y los núcleos limítrofes, sino que se extiende por 46 municipios, en los que residen más de 1.400.000 habitantes, conformando la tercera área metropolitana española, tras Madrid y Barcelona.

El proceso de integración metropolitana ha sido, en gran medida, un fenómeno no planificado, sino nacido a consecuencia de la externalización de funciones urbanas desde la capital hacia esos municipios contiguos. Para orientar este proceso, evitando los posibles estrangulamientos que podría generar una dinámica tan rápida, la Junta de Andalucía ha apostado por la ordenación territorial como medio para dar coherencia a escala metropolitana al desarrollo urbanístico.

El propio incremento de la superficie metropolitana hasta alcanzar una segunda corona ha hecho crecer el nivel de demanda ciudadana de servicios, lo que ha provocado el nacimiento de nuevas escalas en el gobierno del territorio. La gestión de los asuntos públicos que afectan al conjunto del área ha forzado la creación de instrumentos de prestación supramunicipal de

servicios, asentando una forma de gestión metropolitana basada en la cooperación, concertación y coordinación entre todas las administraciones implicadas.

Extender estos mecanismos de cooperación a otros ámbitos donde todavía son débiles, se plantea como una necesidad urgente ante la aceleración actual del proceso de integración metropolitana. Aspectos tales como la movilidad, el agua, la energía, las zonas industriales, los centros comerciales o la ordenación urbanística no pueden atenderse con calidad sin visión metropolitana. La falta de políticas de concertación y cooperación en estos temas suele conducir a una competencia mal entendida entre municipios, lo que acaba debilitándolos; mientras que la nueva gobernanza local apuesta por la formación de redes como instrumento para reforzar el poder local. Esta nueva cultura metropolitana tiene como instrumento de cooperación a la ordenación territorial, a través de la cual las administraciones implicadas pueden unir esfuerzos para generar una región urbana con altos niveles de desarrollo, calidad, eficacia, eficiencia y cohesión.

En el nuevo horizonte de desarrollo territorial que abre el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el área de Sevilla está llamada a ocupar una posición central en el sistema de ciudades andaluz; para lo cual debe prever e instrumentar los medios necesarios para constituirse en una región urbana con peso a escala española y europea. En este momento el área de Sevilla tiene la oportunidad de plantearse nuevos objetivos, en el contexto que ofrecen la globalización y la sociedad del conocimiento. Proyectos como las centrales solares, las plantas aeronáuticas, la ampliación del puerto o la nueva red de transportes públicos marcan un nuevo modelo, para cuya efectiva consolidación el soporte territorial puede servir de recurso imprescindible o, si es dilapidado, de factor limitante.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla se plantea como una apuesta estratégica de futuro cuya finalidad es, fundamentalmente, servir para el desarrollo territorial del ámbito mediante una ordenación que racionalice las estructuras y las relaciones metropolitanas, mejore la calidad de vida de la población, favorezca el desenvolvimiento de las actividades productivas y respete los recursos naturales y los valores patrimoniales y paisajísticos.

El proyecto de futuro para la Sevilla metropolitana ha de abordar dos grandes cuestiones:

- la mejora de su posición en las redes urbanas europeas, españolas y andaluzas
- y la ordenación interna del territorio metropolitano.

En relación con el primer aspecto, Sevilla es ya la tercera área metropolitana española y la de mayor dimensión de Andalucía, por lo que ha de reforzar su competitividad territorial y económica en el contexto de las nuevas redes urbanas y, para ello, es indispensable abordar una ambiciosa propuesta de modernización de sus infraestructuras y de sus capacidades para acoger desarrollos productivos innovadores. En definitiva, el territorio constituye un factor de desarrollo y competitividad decisivo para el futuro de las ciudades europeas y, por tanto, la Sevilla metropolitana ha de dotarse de los elementos que le permitan en los próximos años afrontar con éxito los procesos de cambio y transformación.

Respecto a su ordenación interna, la Sevilla metropolitana ha alcanzado ya un alto grado de complejidad y madurez en sus relaciones territoriales, fruto de la consolidación de un espacio económico y social común en el que están implicados hasta 46 municipios del entorno de la capital, que funcionan ya como un espacio compartido de trabajo, vivienda, ocio, movilidad, etc. Ello supone que, tanto la competitividad económica del área, como la calidad de vida de la ciudadanía y el mantenimiento de sus condiciones ambientales, requieren de forma

inexcusable una propuesta de ordenación territorial coherente, con visión de futuro, que aborde los aspectos clave que determinan el correcto funcionamiento del territorio. Como se ha dicho muchas veces, en este espacio metropolitano no existen ya ni problemas ni soluciones que puedan abordarse sin adoptar una perspectiva supralocal.

En el momento actual varios son los aspectos fundamentales que explican la oportunidad de la redacción del Plan. En primer lugar, se dispone de un nuevo marco de planificación establecido en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y en el nuevo Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, que aportan el contexto en el que han de abordarse los proyectos de desarrollo territorial y urbano a medio y largo plazo.

En este mismo sentido, cobra especial importancia la apuesta por la planificación a escala metropolitana que se ha realizado desde el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Este Plan es una pieza clave en la apuesta estratégica para el impulso de una movilidad más sostenible, haciendo frente a los problemas generados por la movilidad basada en el tráfico motorizado privado, a través de la prioridad al transporte público y la movilidad no motorizada. La ordenación del transporte se convierte así en una herramienta básica en la que ha de sustentarse la propuesta de ordenación territorial de la aglomeración urbana.

La oportunidad del Plan viene dada además por la necesidad, cada vez más urgente, de realizar una apuesta decidida por el desarrollo territorial de la Sevilla metropolitana como condición para posicionarse de manera competitiva en el nuevo contexto de las economías urbanas. La necesidad de dar respuesta a las demandas que plantea la ciudad del siglo XXI, en cuanto a calidad de vida de la ciudadanía, requiere abordar aspectos tan esenciales como el acceso a la vivienda, la recualificación y mejora de la ciudad existente, la incorporación de criterios de sostenibilidad para los nuevos desarrollos urbanos y, en definitiva, la creación de

una ciudad que de prioridad a la dotación de equipamientos y servicios, que favorezca la creación de espacios de sociabilidad y que garantice la seguridad.

El proceso de formulación, redacción y aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, con participación de todos los agentes institucionales y sociales implicados, aporta el instrumento para materializar esos objetivos a través de una política de cooperación y concertación.

2. REFERENTES DE LA POLÍTICA TERRITORIAL

La Estrategia Territorial Europea aporta una serie de objetivos y criterios para abordar la estructuración de este territorio metropolitano, entre los cuales son de directa aplicación por este Plan los siguientes:

- Desarrollo territorial policéntrico y nueva relación entre campo y ciudad.
 - Desarrollo territorial policéntrico y equilibrado de la Unión Europea.
 - Ciudades y regiones urbanas dinámicas, atractivas y competitivas.
 - Desarrollo endógeno, diversidad y eficacia de los espacios rurales.
 - Asociación entre el campo y la ciudad.

- Acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento.
 - Un planteamiento integrado para mejorar la conexión a las redes de transporte y el acceso al conocimiento.
 - Desarrollo policéntrico: modelo para una mejor accesibilidad.
 - Utilización eficaz y sostenible de las infraestructuras.
 - Difusión de la innovación y el conocimiento.

- Gestión prudente de la naturaleza y el patrimonio cultural.
 - Naturaleza y patrimonio cultural como potenciales de desarrollo.
 - Conservación y desarrollo del patrimonio natural.
 - Gestión de los recursos hídricos: un reto para el desarrollo territorial.
 - Gestión creativa de los paisajes.
 - Gestión creativa del patrimonio cultural.

Por su parte, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía concreta estas determinaciones para las condiciones concretas del territorio andaluz. En términos globales el POT de Andalucía marca cuatro principios básicos que deben guiar la política territorial:

- El mantenimiento de la diversidad natural y cultural de Andalucía.
- El uso más sostenible de los recursos.
- La cohesión social y el equilibrio territorial.
- La integración y cooperación territorial: el territorio de las redes.

Para hacer realidad este modelo, el POT de Andalucía establece, respecto a los Centros Regionales, la necesidad de:

- Definir el modelo territorial de cada Centro Regional favoreciendo un desarrollo urbano equilibrado, atendiendo especialmente a la mejora de la calidad de vida, la conservación del patrimonio cultural y urbanístico, del medio ambiente y del paisaje.
- Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.
- Dotar a los Centros Regionales con Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional. La elaboración de estos planes debe entenderse como un instrumento de profundización en los enfoques metropolitanos, incluyendo la coordinación de los planes urbanísticos de los respectivos municipios.

El POT de Andalucía enuncia el contenido específico de estos planes subregionales en los centros regionales, al establecer que “los contenidos de estos planes deberán integrar, en la mayor medida posible, a otras iniciativas de planificación confluyentes en cuanto a la escala de intervención y la incidencia sobre el modelo territorial de los Centros Regionales. Igualmente

deberán reforzar su papel como instrumentos de coordinación urbanística de las aglomeraciones urbanas. Entre los cometidos de estos planes se encontrará definir las prioridades y necesidades en materia de movilidad, áreas libres, organización de espacios productivos, agua y energía, al objeto de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos”.

3. PRINCIPIOS PARA LA ORDENACIÓN

Con un carácter complementario a los objetivos y criterios que aportan los referentes de la política territorial y las disposiciones normativas que regulan sus determinaciones, la ordenación propuesta en el Plan se asienta en unos principios que es necesario explicitar para poder interpretar en su contexto gran parte de las opciones adoptadas. Estos principios de partida pueden sintetizarse en los cuatro siguientes:

Competitividad del territorio

La integración del centro regional de Sevilla dentro de las redes de ciudades andaluzas, españolas y europeas forma parte necesariamente de cualquier estrategia para reforzar su competitividad territorial y económica. El futuro de la Sevilla metropolitana se vincula, en gran medida, a su capacidad para integrarse de forma activa con las redes urbanas andaluzas y suprarregionales. Esto implica entender que el buen orden territorial es de suyo un factor de desarrollo y competitividad. La activación del potencial territorial del área de Sevilla ha de ser la base sobre la que se garantice su viabilidad de futuro, en la medida en que sea capaz de generar la actividad y el empleo necesarios para alcanzar un avanzado nivel de calidad de vida y bienestar social. Es por ello que la competitividad del territorio ha de entenderse como el resultado de reforzar las redes de cooperación, concibiendo el propio territorio metropolitano como una red urbana en la que el futuro del conjunto dependerá del nivel de integración entre sus partes.

Desarrollo sostenible

La viabilidad biofísica del territorio es un aspecto esencial en una estrategia de desarrollo de cualquier sistema territorial. Los ámbitos urbanos y metropolitanos se han convertido en sumideros de recursos físicos (materiales, energía, suelo y agua) al mismo tiempo que emisores de residuos de todo tipo. La viabilidad de este modo de funcionamiento está actualmente en entredicho, toda vez que el mantenimiento de esos flujos metabólicos metropolitanos en las ingentes cantidades actuales es, cuando menos, de comprometido sostenimiento en el futuro. El reto está en un cambio de paradigma de desarrollo tal que permita el mantenimiento y mejora de unos niveles cualitativos de calidad de vida de la población, al mismo tiempo que se produce un manejo responsable y viable de los recursos físicos. Ello implica aplicar otros criterios y premisas a la conservación del territorio que van desde la concepción del territorio como un sistema complejo hasta la consideración global de la apropiación de recursos naturales y del impacto de las actividades metropolitanas en el medio ambiente.

Cohesión social

Los objetivos de cohesión social atienden a la consecución de mejores niveles de calidad de vida de todos los sectores de población, atendiendo a regulaciones que permitan un determinado nivel mínimo de dotaciones accesibles a toda la población en condiciones de igualdad y proporcionalidad. Para ello habrá que atender a la aplicación de conceptos tales como la diversidad y la convivencia como bases fundamentales para que haya unos aceptables niveles de cohesión social, evitando la polarización, la segregación y la desproporción en el acceso a funciones y servicios. Especial atención ha de prestarse a las

diferencias de género en el acceso a los servicios urbanos, a fin de asegurar la equidad entre hombres y mujeres también en el orden territorial.

Equilibrio territorial

Desde el punto de vista territorial es imprescindible aportar ciertos criterios de coordinación que, sin menoscabo de las competencias de cada administración, puedan ayudar a que se produzca un equilibrio que beneficie a la totalidad del sistema territorial del área y, por ende, a cada uno de sus componentes. El objetivo, por tanto, es evitar la aparición de una innecesaria e ineficaz competencia por la atracción de servicios e inversiones sin atender a un modelo global de funcionamiento del sistema metropolitano porque esto derivaría, como se está demostrando, en ineficiencia e infradotación de infraestructuras y servicios.

4. OBJETIVOS

El Decreto de formulación del Plan fija una serie de objetivos generales hacia los que deben orientarse sus determinaciones, expresados en los siguientes términos:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.
- f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

5. ALCANCE DE LA ORDENACIÓN

La propuesta de ordenación del Plan va dirigida al conjunto de aspectos que resultan determinantes para la consecución en un futuro próximo de los objetivos antes mencionados. El punto de partida es, por tanto, la identificación de cuales han de ser las estructuras territoriales sobre las que se ha de intervenir para dar coherencia, cohesión y competitividad a la Sevilla metropolitana, partiendo del diagnóstico de la evolución seguida en las últimas décadas y de los retos de futuro. La situación actual de leve crecimiento demográfico del área, desplazamientos de población del centro a las coronas, diversificación de la base económica, crecimiento del empleo, incremento aún mayor de la movilidad y el consumo energético y pérdida de diversidad paisajística ofrecen un diagnóstico inicial sobre los factores clave en la estructura de relaciones metropolitanas.

La ordenación del territorio metropolitano requiere por tanto centrar las determinaciones del Plan en la atención de los siguientes aspectos:

- mejorar la posición del área en el contexto exterior regional, nacional y global.
- optar por una estructura de ciudades metropolitanas equilibrada, polinuclear y que favorezca la sostenibilidad urbana.
- identificar los principales espacios de oportunidad para el desarrollo futuro del ámbito metropolitano, tanto en lo que hace referencia a las actividades productivas, logísticas y tecnológicas, como en lo relativo a los espacios residenciales de carácter supralocal.
- favorecer un sistema de movilidad que supere los problemas de congestión del actual modelo fomentando el transporte público y los medios no motorizados.
- dotar al ámbito metropolitano de las infraestructuras y servicios de agua, energía y gestión de residuos, así como de las dotaciones y equipamientos públicos

supramunicipales, que favorezcan el desarrollo productivo y la cobertura de las necesidades de calidad de vida, a la vez que se avanza hacia la sostenibilidad en el uso de los recursos naturales.

- establecer un sistema de protección del territorio en el que se incorporen los recursos y elementos esenciales de la base físico-natural del área y los espacios sujetos a riesgos naturales; identificando a su vez una red de parques y espacios recreativos y de ocio de escala metropolitana.

En base a estos ámbitos de intervención, al propio Decreto de formulación del Plan y a la experiencia aportada por otros procesos de ordenación territorial subregional, se plantean como aspectos relevantes para asegurar el desarrollo territorial del área y por tanto objeto específico de las determinaciones del Plan los siguientes temas:

- el **sistema de asentamientos**, tanto para su articulación con el exterior como para su organización funcional y el establecimiento de nuevas áreas de oportunidad.
- Los **usos productivos** de carácter industrial, logístico o terciario que aseguren la vitalidad de la economía metropolitana.
- la **movilidad** y la accesibilidad, concretada en las infraestructuras y servicios de transporte.
- las **infraestructuras** territoriales, con especial atención a las que sirven a los sistemas energético, de telecomunicaciones, hidráulico y de gestión de residuos; así como los **equipamientos** y servicios públicos.
- el **espacio libre**, considerando tanto las zonas preservadas de la urbanización como las integradas en una red de espacios de **uso público** de funcionalidad metropolitana.

6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

La consecución de los objetivos marcados por el Decreto de formulación del Plan implica definir unas líneas estratégicas a partir de las cuales orientar su contenido sustantivo. Estas líneas estratégicas deben servir para dar coherencia y operatividad a las determinaciones del Plan ya que, sin perder la perspectiva de una dinamización de la sociedad metropolitana, su condición de instrumento de ordenación territorial obliga a centrarse en aquellos elementos que estructuran el territorio, sin exceder este ámbito competencial ni convertirse en un documento estratégico de planificación económica y social.

Las estrategias básicas que han de aglutinar el conjunto de determinaciones del Plan cabe agruparlas en las tres líneas siguientes:

Organización urbana:

La intensa dinámica que experimenta el área de Sevilla hace que en la actualidad el espacio metropolitano conozca una fuerte competencia entre usos, no siempre compatibles, que pugnan por ocupar los mejores enclaves. No solo el intenso crecimiento residencial está planteando problemas de ocupación de suelos agrícolas o de valor natural; sino que industrias, centros comerciales, instalaciones deportivas o infraestructuras necesitan unos espacios que no siempre están disponibles con el tamaño y en el emplazamiento conveniente.

En concreto, es una estrategia expresa del Plan evitar que usos incompatibles entre sí, o simplemente inadecuados, tengan que situarse excesivamente próximos. Al mismo tiempo, el Plan apuesta por una superación de la metodología funcionalista que asigna usos exclusivos a determinadas zonas. Por el contrario, el Plan entiende que la ciudad es diversidad y que los

usos residenciales, dotacionales y de servicios deben mezclarse para construir tejidos urbanos complejos, del mismo modo que los espacios rurales deben intercalarse entre los urbanos para alcanzar una mayor calidad paisajística.

Esta estrategia de compatibilización de usos debe abordar por tanto los siguientes aspectos, ya señalados como relevantes en el apartado anterior:

- Sistema de asentamientos.
- Suelos productivos.
- Áreas de oportunidad.

Articulación del territorio:

El área de Sevilla constituye ya un área metropolitana madura, a pesar de lo cual algunas de sus partes requieren reforzar su vinculación con el resto del territorio metropolitano. Para evitar la segregación social y funcional de los distintos componentes del área se hace necesario integrarlos mediante unas redes de infraestructuras y servicios que aseguren la conexión entre ellos. Estas redes deben ser consideradas por el Plan como prioritarias para la construcción de un espacio unitario y soporte de unas actividades que se desarrollan ya a esta escala metropolitana, aunque a veces la dimensión o el trazado de estas redes no lo favorezcan. Conseguir que la aglomeración urbana se convierta en un espacio metropolitano cohesionado pasa por diseñar desde el Plan unas redes de infraestructuras, equipamientos y servicios que conecten todas sus partes y las integren en una unidad territorial de escala superior.

Esta estrategia de articulación del territorio debe abordar como temas relevantes los siguientes:

- Accesibilidad, movilidad y transporte.
- Infraestructuras básicas de abastecimiento de agua, energía, telecomunicaciones y tratamiento de residuos.
- Equipamientos sociales y áreas de centralidad.

Protección del espacio libre:

La expansión territorial de las funciones metropolitanas con la consiguiente ocupación por usos urbanos de espacios antes rurales viene provocando una fuerte presión sobre los recursos naturales del área, que se traduce en una pérdida de diversidad en los usos del espacio metropolitano y en una disminución de la calidad paisajística. Frente a ese proceso, el Plan debe valorar los espacios aún libres de la urbanización como una oportunidad de futuro en orden a permitir que el soporte natural sobre el que se asienta el área mantenga su funcionalidad basada en los flujos de recursos naturales. Esta estrategia debe permitir, al mismo tiempo, evitar la conurbación, conservar los suelos de mayor valor agrológico, minimizar la exposición a riesgos naturales y dar al paisaje una calidad basada en la variedad. En esta consideración del espacio libre, el río Guadalquivir adquiere un valor especial por su carácter de eje natural del área.

Desde esta nueva perspectiva el papel metropolitano del espacio libre excede su consideración como posibles zonas verdes, ya que sus funciones naturales o simplemente rurales no se valoran por su mayor o menor vinculación a los usos urbanos, sino como un valor en sí mismo. En todo caso, el Plan debe identificar aquellos espacios libres que pueden cumplir esa función de parques metropolitanos, si bien buscando que formen una red interconectada mediante corredores verdes de suficiente entidad.

Esta estrategia de protección del espacio libre debe abordar como elementos estructurantes de esta red los siguientes:

- Espacio libre de valor natural, rural y cultural.
- Espacios de uso público.

II. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

7. SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

En el momento actual las mayores tensiones territoriales del área vienen provocadas por una extensión de la superficie dedicada a usos urbanos que se incrementa por encima de los crecimientos de la población o la actividad económica. Si bien la traslación de funciones urbanas desde la ciudad central a las coronas es una tendencia lógica en todos los procesos de conformación metropolitana, el modo en que se está produciendo puede provocar efectos indeseables como la ruptura del actual sistema de poblamiento polinuclear, en la que los pueblos conservan una identidad propia, para sustituirse por una conurbación difusa con una excesiva monotonía formal y una dependencia funcional de la ciudad central.

Frente a ese proceso, el Plan apuesta por un área con vínculos metropolitanos pero manteniendo la diversidad en el poblamiento, las tramas urbanas, la población residente, las actividades y el paisaje resultante. A este nivel, la regulación de los usos urbanos se remite al planeamiento urbanístico, mediante el establecimiento de unas directrices marcadas por un modelo territorial de ciudad compacta y diversa.

Las determinaciones del Plan en materia de sistema de asentamientos se orientan según los siguientes criterios:

7.1. EL ÁREA DE SEVILLA DEBE INTEGRARSE EN LAS REDES URBANAS COMO UN CENTRO REGIONAL DE PRIMER NIVEL

7.1.1. Reforzar las infraestructuras para la conexión exterior

El Plan parte como objetivo básico de la necesidad de reforzar el papel de la Sevilla metropolitana como Centro Regional del Sistema de Ciudades de Andalucía, potenciando su función dentro de las redes urbanas europeas, españolas y andaluza. Los elementos principales que, desde la perspectiva territorial, sirven a dicha potenciación de las funciones metropolitanas son, fundamentalmente, las redes e infraestructuras del transporte y las comunicaciones que sirven a conexiones con las redes europeas, españolas y andaluzas de primer nivel y que han de convertir a Sevilla en un nodo multimodal de primer nivel. Estas conexiones se articulan mediante las redes viarias de alta capacidad, la red ferroviaria, el puerto, el aeropuerto, los centros logísticos y las redes de telecomunicaciones.

En este sentido, el Plan contempla la ejecución de una serie de actuaciones, vinculadas a diferentes planificaciones sectoriales de ámbito estatal y autonómico que completarán el sistema de infraestructuras territoriales de transportes y comunicaciones de la Sevilla metropolitana, reforzando su centralidad, accesibilidad y conectividad, garantizando un elevado nivel de dotación y de multimodalidad que aportará al ámbito un mayor grado de competitividad territorial.

Las principales actuaciones que recoge el Plan en materia de infraestructuras para la articulación con el exterior son:

- La finalización de la autovía A-66, elemento decisivo para la mejora de las comunicaciones con la Ruta de la Plata y Portugal y llamado a convertirse en un potente eje económico, especialmente en su tramo metropolitano.
- La finalización de la A-4 entre Dos Hermanas y Jerez, que mejorará la conexión con el ámbito de Bahía de Cádiz y Campo de Gibraltar.
- La línea ferroviaria de alta velocidad Sevilla-Antequera-Granada/Málaga, elemento fundamental para la consolidación del eje transversal de Andalucía y que permitirá una sustancial mejora de la articulación de Sevilla con el conjunto de Andalucía. El tramo entre Sevilla y Antequera será ejecutado por la Junta de Andalucía e incluirá un nuevo trazado entre Marchena y Sevilla conectando con el aeropuerto.
- Las líneas ferroviarias de altas prestaciones de tráfico mixto entre Sevilla y Cádiz y Sevilla y Huelva, que permitirán consolidar dicho espacio económico, conformando, junto a las infraestructuras viarias, una potente región urbana que integra a la Sevilla metropolitana y la fachada marítima atlántica andaluza.
- Las líneas ferroviarias convencionales, soporte fundamental de tráfico de viajeros regional y de cercanías y, a la vez, pieza clave para el transporte de mercancías, especialmente importantes para la conexión del puerto. Estas líneas son: Sevilla-Córdoba-Linares, Los Rosales-Zafra y, en el futuro, a partir de la creación del corredor de alta velocidad, la línea Sevilla-Antequera.
- El puerto de Sevilla constituye uno de los elementos definitorios del espacio económico metropolitano a escala suprarregional. Su potenciación se basa en su carácter de único puerto marítimo interior de España, integrado en las redes europeas, que ha de buscar su especialización a partir de las ventajas de localización que le ofrece estar en el primer centro económico del sur de España, con una alta accesibilidad y multimodalidad. La modernización de sus infraestructuras constituye un proyecto de enorme importancia económica para Sevilla, unido al desarrollo de sus instalaciones y funciones logísticas y la mejora de sus accesos y conexiones metropolitanas.
- El aeropuerto de Sevilla constituye también una infraestructura clave para el desarrollo de las funciones del ámbito en la escala internacional y nacional. La capacidad de sus actuales infraestructuras, su función como centro de control del tráfico aéreo y su vinculación con el sector de la aeronáutica, una de las especializaciones productivas más relevantes para el futuro, justifican que la potenciación del desarrollo del transporte aéreo sean una de las prioridades para reforzar el papel económico de Sevilla. Ello supone, además, que han de reforzarse sus conexiones metropolitanas -fundamentalmente ferroviarias y de transporte público- previendo, en función de la evolución futura, la ampliación de su capacidad.
- Los Centros Logísticos han de ser uno de los factores decisivos para el desarrollo de la multimodalidad como especialización metropolitana de Sevilla. Junto al actual Centro de Transporte de Mercancías, la propuesta consiste en consolidar una red de Centros en la que se integren también la nueva Área Logística de Majarabique, la Zona de Actividades Logísticas del puerto, el Centro de Carga Aérea del aeropuerto, así como el resto de parques logísticos de iniciativa pública, privada o mixta que se localizan o proyectan en el ámbito metropolitano.
- Las telecomunicaciones son ya un factor diferencial para el desarrollo de la sociedad de la información y el conocimiento y, como tal, afectan al conjunto de actividades y sectores productivos. El objetivo ha de ser reforzar la posición de Sevilla como nodo central de las redes e infraestructuras de telecomunicaciones del sur peninsular, garantizando un alto grado de mallado de la red.

7.1.2. Generar espacios productivos y funciones decisionales en sectores económicos estratégicos

Para asegurar que las capacidades económicas de la aglomeración urbana se materialicen, es preciso que la economía metropolitana se especialice en aquellos sectores productivos de excelencia que otorguen al Centro Regional una posición destacada dentro del sistema de ciudades global. En este sentido, el futuro económico del área se orienta hacia su consolidación como un centro económico diversificado que, a la vez, ha de apostar por el desarrollo de determinadas especialidades. Desde la ordenación del territorio se contribuye con la identificación de un conjunto de áreas de oportunidad, que han de convertirse en suelos que permitan el incremento y la consolidación de espacios productivos especializados en sectores clave para el desarrollo económico metropolitano en la escala internacional, española y andaluza.

Los principales sectores productivos hacia los que se orienta, sin perder diversidad, la economía metropolitana son:

- industria agroalimentaria.
- industria aeronáutica.
- edificación y obra pública.
- energías renovables.
- industria medioambiental.
- turismo y ocio.
- logística
- nuevas tecnologías.

- servicios avanzados.

Así mismo, también como elemento básico de la estructura económica del ámbito, han de destacarse varias funciones de la Sevilla metropolitana como:

- centro comercial especializado.
- centro administrativo.
- centro universitario.
- centro hospitalario.
- centro deportivo.

7.2. EL SISTEMA DE POBLAMIENTO DEBE MANTENER SU ESTRUCTURA POLINUCLEAR

7.2.1. Mantener el actual sistema de poblamiento

La actual estructura del sistema de poblamiento, con una ciudad central y varias coronas de núcleos compactos y diferenciados dispuestos de forma radial, es conveniente que se mantenga para asegurar una adecuada distribución de las funciones urbanas y metropolitanas, evitando dependencias innecesarias. Para ello el Plan propugna que el planeamiento urbanístico adopte como criterios de ordenación:

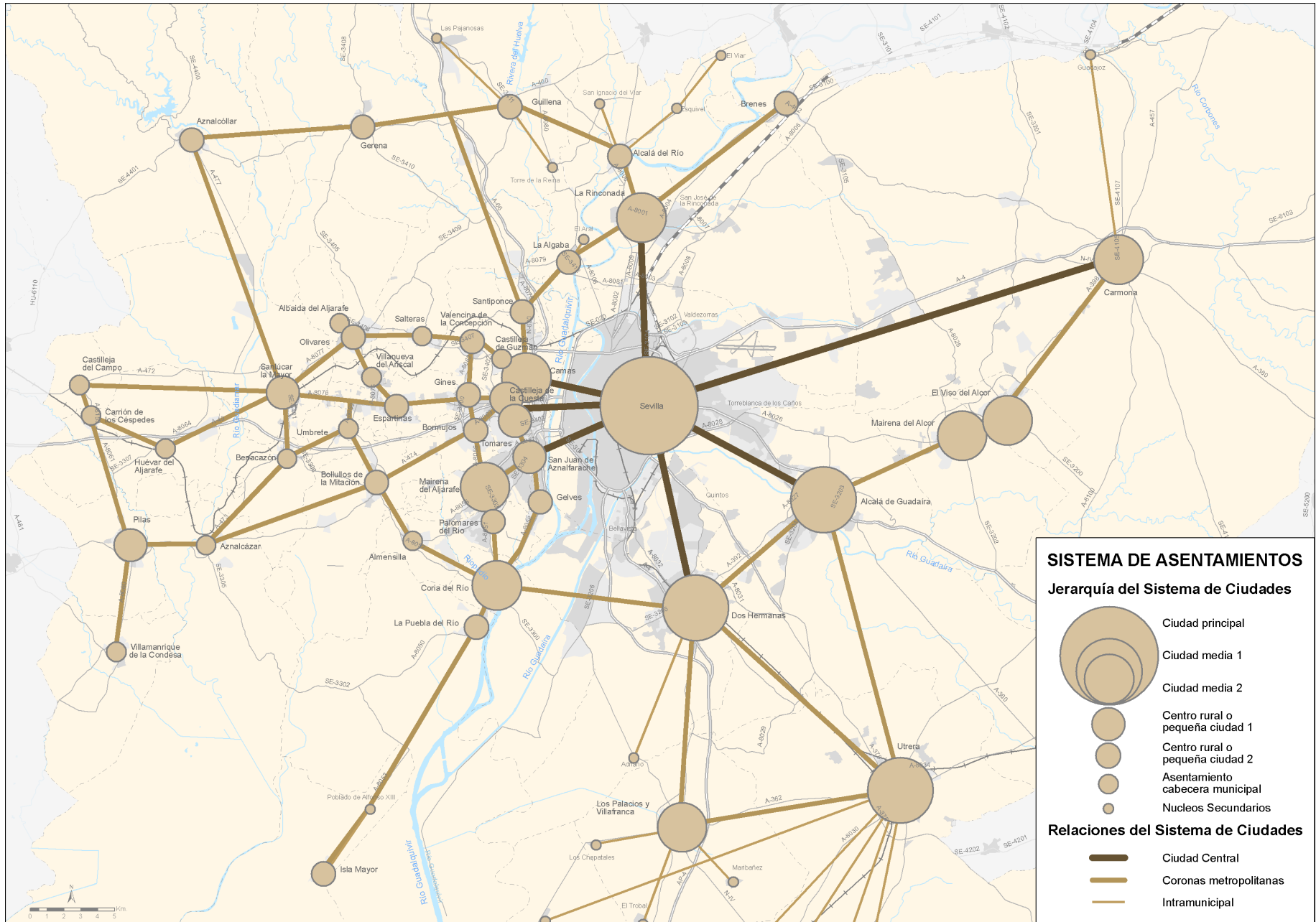
- No dar lugar a la formación de nuevos núcleos de población.
- Mantener las proporciones relativas en los tamaños de los núcleos existentes.
- Reforzar el papel de los cascos actuales como centros funcionales.

A efectos de mantenimiento del actual sistema de poblamiento polinuclear resultan de aplicación directa las Determinaciones 45, 46, y 47 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En base a lo estipulado sobre Orientación y control de los procesos de urbanización y calidad urbana en las Determinaciones 43 a 61 de la Sección Cuarta del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, se plantea que el planeamiento urbanístico analice su coherencia con el de los municipios limítrofes, para lo cual debe considerar:

- la compatibilidad del modelo propuesto con la ordenación de los municipios colindantes.
- los criterios de estructura territorial, ambientales y paisajísticos que justifican la clasificación de suelo urbano, urbanizable y no urbanizable y su compatibilidad con la de los municipios contiguos.

- el equilibrio territorial de los equipamientos supramunicipales en cada ámbito territorial y para el conjunto del área de Sevilla.
- la continuidad del sistema de transporte y del sistema de espacios libres y zonas verdes entre términos municipales colindantes.

Tanto el Art. 9.A)d) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía como la Determinación 45.4.c) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía son recogidos e interpretados por el Plan en el sentido de que cualquier nuevo crecimiento residencial no contiguo a los suelos residenciales existentes supone un riesgo de formación de un nuevo núcleo de población; sea cual sea la densidad, tipología y distancia al núcleo más próximo. Por tanto, los nuevos suelos urbanizables propuestos se localizarán siempre contiguos a los suelos urbanos o urbanizables existentes.



7.2.2. Reequilibrar el reparto entre el centro y las coronas

El papel de la ciudad central y de las coronas primera y segunda es conveniente que se mantenga en las proporciones actuales, en cuanto al reparto de población y viviendas. La ciudad central debe seguir jugando un papel básico en el área, especialmente como centro decisional. Determinadas funciones metropolitanas especializadas deben, en cambio, desconcentrarse en favor de la primera corona, creando nuevos centros vinculados a las redes de transporte público. La segunda corona cumple en este modelo territorial una función más rural, compatible con desarrollos de carácter industrial o logístico.

Las tres coronas pueden diferenciarse en sectores, a efectos de proponer modelos de crecimiento diferenciados dentro de la Aglomeración. Esta distribución por sectores homogéneos es la siguiente:

- Sector A: Ciudad Central.
Sevilla.

Uno de los objetivos esenciales del Plan es potenciar la centralidad de Sevilla como centro decisional y principal foco económico y social del área, dada también la recientemente aprobada capitalidad de Andalucía incluida en el nuevo texto del Estatuto de Autonomía. Este objetivo se incardina con la importante apuesta residencial incluida en el nuevo PGOU de Sevilla que pretende una elevada incorporación de nuevas residencias al parque de viviendas existente, intentando frenar la deriva emigratoria de la población desde el centro hacia la periferia metropolitana. Para ello el Plan urbanístico prevé a una oferta de vivienda protegida realizada desde la visión metropolitana de Sevilla como su Ciudad Central. El Plan,

pues, apuesta por el impulso de estas iniciativas y pretende mejorar la recualificación de la Ciudad Central y la ordenación de flujos de movilidad hacia ella, toda vez que hace suyos los planteamientos del Plan Metropolitano de Transportes, que pretende impulsar a los medios colectivos de transporte como medio fundamental para la mejora de la eficiencia y la eficacia del sistema de movilidad metropolitano. Se plantea, pues, una estrategia en materia de infraestructuras claramente dirigida a hacer de la Ciudad Central el paradigma de la accesibilidad y la movilidad en transporte colectivo, lo que coadyuvará a la mejora de la competitividad económica de su espacio urbano, al mismo tiempo que se ganará en habitabilidad y en atractivo urbano de sus piezas y barrios. Al mismo tiempo, se persigue recualificar los espacios productivos presentes en el término de Sevilla, potenciando su función como elementos que añaden diversidad de usos al espacio urbano y potenciando también su proyección metropolitana conectándolos con la red de transporte público.

- Sector B: Sureste.
Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

La potencia de este sector estriba, no sólo en su importante crecimiento poblacional de las últimas décadas sino también en los importantes espacios productivos presentes en él. La situación de las actividades productivas es más que evidente, sobre todo en tres ejes fundamentales como son la A-92 (Alcalá de Guadaíra) y la N-IV y el Polígono de la Isla (Dos Hermanas). Las propuestas del Plan van encaminadas a dotar a este ámbito de criterios urbanísticos para asegurar que el crecimiento residencial sea acorde con el fomento de la actividad productiva, a la potenciación y ampliación de los suelos dedicados a usos industriales y consolidación de los existentes, y a la ubicación en la zona de actividades

productivas avanzadas, descentralizando su tradicional situación en la Ciudad Central. El reto pues estriba en evitar una excesiva especialización de usos del suelo en los nuevos desarrollos, atendiendo a criterios de diversidad, al mismo tiempo que se fomentan espacios productivos atractivos para la ubicación de actividades de alto valor tecnológico, aprovechando su posición territorial privilegiada dentro del Área y su futura posición en la red de transporte público planificada. La estrategia territorial en este espacio se complementa con la conservación de los recursos físicos de valor presentes en el sector, como son los Cerros de Valeros y La Motilla, así como de los ecosistemas y sistemas productivos agrarios vinculados al Río Guadaíra y su Vega.

- Sector C: Aljarafe.

Santiponce, Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Espartinas, Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Gelves, Palomares del Río, Almensilla, Coria del Río, Puebla del Río, Isla Mayor, Albaida del Aljarafe, Olivares, Villanueva del Ariscal, Sanlúcar La Mayor, Umbrete, Benacazón, Bollullos de la Mitación y Aznalcázar.

Las estrategias del Plan en el sector del Aljarafe se centran en dotar de una visión territorial, de sistema común, a iniciativas urbanísticas que, hasta el momento actual, han estado ideadas para un desarrollo a escalas espaciotemporales demasiado reducidas. Para ello se trata, por un lado, de recualificar y reequipar zonas con excesiva especialización funcional, sobre todo residencial, de manera que se logre una ordenación razonable de un continuo urbano sin aparente estructura interna, más allá de la promoción inmobiliaria singular. Por otro lado se persigue la adopción de visiones comunes y coordinadas en base a la recomposición y reconceptualización del territorio aljarafeño. Para todo ello se pretenden utilizar

herramientas que incidan en una visión amplia del significado y la posición del espacio libre dentro del Aljarafe, que fomenten la centralidad de actuaciones singulares de equipamientos y servicios, a veces ligados a los futuros nodos de la red de transporte público, y que doten de criterios urbanísticos de conjunto a un sector hasta ahora demasiado atomizado en iniciativas particulares y sin visión territorial. En todo caso, y dada la extensión del sector, se trata de que la estrategia territorial en su parte Este (primera corona), el que más ocupación urbana sufre en la actualidad, se centre en la conservación de su espacio libre por razones de funcionalidad del espacio metropolitano y por razones de conservación del paisaje como patrimonio común, para lo cuál se establecen una serie de cautelas urbanísticas; así como en la potenciación del transporte público en sus relaciones interiores y con la Ciudad Central y la potenciación de iniciativas de ubicación de espacios productivos que se beneficien también de dichas relaciones. Complementariamente, se establece que su parte Oeste (segunda corona) sirva a una estrategia que busque reequilibrar los importantes procesos de ocupación urbana actuales, para lo cual se plantea el impulso a tres instrumentos esenciales: la adopción de cautelas importantes en la protección del espacio libre en esta zona, sin menoscabo de las posibilidades de crecimiento de los núcleos presentes en el sector de la segunda corona, la potenciación de ejes de transporte público y, por último, la ubicación de iniciativas novedosas relacionadas con nuevos sectores productivos como es el relacionado con las energías renovables.

- Sector D: Guadiamar.

Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa.

Este sector se encuentra territorialmente estructurado a través del eje definido por el Río Guadiamar, actualmente declarado Paisaje Protegido. Su ubicación en el eje de la autopista A-49 hacia Huelva lo ha hecho acreedor de una posición que, aunque relativamente alejada de los conflictos metropolitanos, ya comienza a complicarse. Así pues, el Plan pretende arrancar de una posición privilegiada de metropolitanización incipiente para proponer criterios de ordenación acordes con una visión metropolitana y de conjunto. Para ello se plantea una decidida estrategia de protección del espacio libre, vinculado o no vinculado al propio Paisaje Protegido del Río Guadiamar (espacios agrícolas principalmente), al mismo tiempo que una potenciación de las funciones metropolitanas del Sector a través del fomento de la actividad logística y el control de los procesos de urbanización atendiendo a criterios de viabilidad de la actividad residencial con el objetivo de la conservación del patrimonio residencial ya presente en los núcleos urbanos. En todo caso, en este Sector también tiene una importancia crucial la futura línea de Cercanías que partirá desde la localidad cercana de Aznalcázar, al objeto de articular, mediante relación eficiente de transporte público, al Sector con el resto de la Aglomeración.

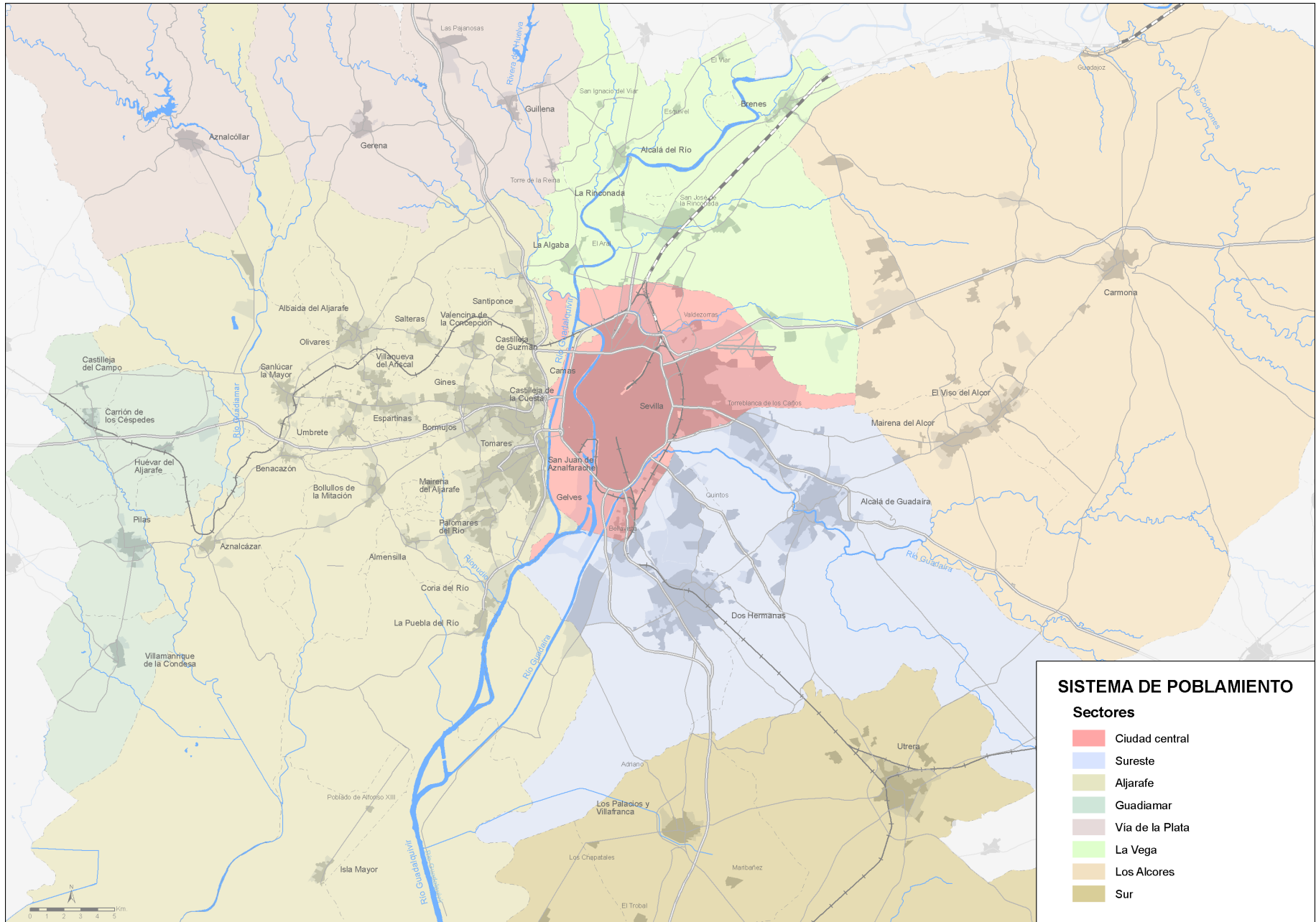
- Sector E: Vía de la Plata.
Guillena, Gerena y Aznalcóllar.

Es este un sector de vocación tradicionalmente agrícola y que ha sido tributario también de actividades de gran impacto, como la Mina de Aznalcóllar. La actividad agrícola ha de seguir siendo valorada como activo patrimonial, si bien ello no es incompatible con la maduración metropolitana de sus núcleos. Esta maduración, no obstante, ha de hacerse con criterios de racionalidad y medida, haciendo hincapié en la posible ubicación de áreas de oportunidad de interés metropolitano y en el

aprovechamiento del eje de la A-66 para posibilitar proyectos que fructifiquen en procesos urbanos que aporten coherencia territorial a toda la Aglomeración.

- Sector F: La Vega.
La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río y Brenes.

Los importantes recursos agrícolas productivos que aporta este sector al área son valorados en el Plan de manera muy positiva, por lo que uno de los retos más importantes que se plantean es precisamente la conjugación de esta realidad con un desarrollo urbano más que incipiente. Así se propone una activa estrategia de protección de los terrenos de vega productiva al mismo tiempo que se fomentan actuaciones que tiendan a reequilibrar el área en el aspecto urbanístico, con iniciativas centradas en la vivienda protegida en modelos urbanos diversos y compactos. Del mismo modo, el Plan establece la idoneidad de este sector para acoger alguna propuesta de área de oportunidad con actividades de interés metropolitano, todo ello apoyado en importantes infraestructuras de transporte colectivo que conectan al sector con la Ciudad Central y el resto del Área. No obstante, los criterios del Plan tienden también a la protección de los activos territoriales presentes en el sector, no ya por la anteriormente comentada importancia del capital natural que representa la ubicación de suelos con tal alto valor agrológico, sino también en lo referente a la funcionalidad del sistema hidrológico y de protección de riesgos, incluidos los de inundabilidad.



- Sector G: Los Alcores.

Carmona, Mairena del Alcor y El Viso del Alcor.

Es el sector de los Alcores un territorio de gran desarrollo económico, en consonancia con su secular importancia histórica, que ha sabido conjugarse con la conservación de recursos naturales y patrimoniales de singular interés. En la actualidad, y dada la incorporación de sus hechos urbanos al proceso metropolitano, el control de los procesos de urbanización resulta imprescindible, sobre todo si se desean evitar fenómenos de sobrecarga de las vías de comunicación y también los procesos de ocupación del territorio rural mediante parcelaciones. En todo caso, es evidente que el Sector posee dos ejes de relación claros: uno por el Alcor, a través del Alcalá de Guadaíra, y otro a través de la N-IV. La estrategia del Plan, por tanto, es doble, en tanto que activa la potenciación del escarpe como factor de vertebración interna del Sector, al mismo tiempo que plantea criterios activos de protección de los recursos naturales y patrimoniales presentes en él y aprovecha el eje de la N-IV para la ubicación de actividades logísticas y de oportunidad. En todo caso, también es necesario apoyar las políticas de protección del espacio rural frente a parcelaciones ilegales y fomentar el aparato productivo ligado a actividades agrícolas.

- Sector H: Sur.

Utrera y Los Palacios y Villafranca.

Este sector constituye el ejemplo más evidente de núcleos urbanos con potencia individual suficiente pero que recientemente se postulan claramente como núcleos con una vocación metropolitana. El reto pues está en atender esta necesidad de relación con el resto del Área, al mismo tiempo que se permite la conservación de la

idiosincrasia particular de cada núcleo. Ello requiere la preservación de gran parte de su actividad productiva tradicional, vinculada a la explotación agrícola y a los productos de transformación de estas producciones. En este contexto, el Plan establece la necesidad de dar cabida a los futuros desarrollos urbanísticos que se planteen dentro de los límites que marca la ordenación del territorio y la viabilidad metropolitana de dichos desarrollos en la estrategia global de ordenación. En todo caso, la ubicación de ambos núcleos es particularmente privilegiada toda vez que cuentan o contarán con medios masivos de transporte público que los conectarán con la Ciudad Central y con el resto del Área y con vías de comunicación por carretera de gran capacidad. Ello permite que el Sector pueda acoger iniciativas de carácter logístico o productivo de importancia metropolitana.

7.2.3. Evitar procesos de conurbación

El sistema de poblamiento debe mantener las características diferenciales de cada núcleo urbano, preservando su singularidad física y sus especificidades sociales y culturales. El modelo tradicional de ciudad compacta y diversa debe servir de referencia para los nuevos crecimientos, frente a las tendencias de expansión indiscriminada y formación de un continuo urbano sin rasgos diferenciadores y con baja densidad. Para ello es necesario que se mantengan las discontinuidades entre los suelos urbanos o urbanizables de los distintos municipios, no planteando crecimientos que alcancen los límites de términos municipales. En este sentido, los espacios de valor agrario se preservan como bandas que, además de otorgar variedad y calidad al paisaje, evitan la dispersión de los usos urbanos en mancha de aceite.

A estos efectos el Plan establece los mecanismos de aplicación de la Determinación 45.3.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en el sentido de asegurar:

- la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos.
- la no ocupación, cuando sea posible, de las zonas contiguas a los límites de términos municipales.
- el tratamiento de los bordes periurbanos para marcar límites claros entre zonas urbanas y rurales.
- la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.

Con carácter excepcional se admite la posibilidad de unión física entre núcleos existentes; siempre que estos formen parte de un mismo municipio, se encuentren próximos entre si, se eviten problemas de segregación física, funcional o administrativa, se asegure la integración de los núcleos a unir y se defina una nueva estructura de centralidades.

7.3. LOS SUELOS URBANOS DEBEN INCORPORAR CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD

7.3.1. Introducir el concepto de sostenibilidad en sus vertientes ecológica, económica y social

El modelo de ciudad metropolitana adoptado en este Plan parte de la consideración de la ciudad como un sistema vivo que consume recursos y genera residuos, por lo que su eficiencia ha de medirse en términos de eficacia en estos procesos de metabolismo urbano. A este nivel, el modelo de ordenación opta por mantener o mejorar los actuales niveles de calidad ambiental, productividad económica e integración social sin incrementar de forma innecesaria el consumo de recursos naturales o la generación de residuos.

Los principales recursos naturales que intervienen en estos procesos metabólicos son el suelo, la energía, el agua y los materiales; por lo que en estos elementos se centran las propuestas para la mejora del balance ecológico del área. Para ello, tanto la planificación territorial como el planeamiento urbanístico deben analizar los niveles actuales de consumo de recursos y proponer medidas para reducir los insumos, aumentar la eficiencia en los procesos y minimizar los residuos. Especial atención debe prestarse al consumo de suelo para usos urbanos, con el criterio de no ocupar más del necesario y de dar nuevos usos a los suelos infrautilizados.

En desarrollo de las Determinaciones 58, 59, 60 y 61 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan establece que el planeamiento urbanístico y los proyectos de infraestructuras velen por:

- La prevención, minimización y corrección de los impactos sobre el medio ambiente.
- La reducción de los impactos en la fase de ejecución de los proyectos de urbanización y la restauración al final del proceso.

- La recualificación de la ciudad existente, con prioridad sobre las propuestas de nuevos desarrollos.
- La distribución de usos según un principio de proximidad que evite la generación de movilidad mecanizada no estrictamente necesaria.
- La valoración de las consecuencias ecológicas y paisajísticas de las ordenanzas de edificación y de las tipologías y densidades adoptadas.
- La consideración en las previsiones de programación y gestión del planeamiento de los requerimientos de recursos y las condiciones de eficiencia en su utilización.
- La integración de la evaluación ambiental del planeamiento urbanístico en el propio proceso de diseño urbano, desde el inicio y con procedimientos de participación pública.
- La coherencia del modelo diseñado por el planeamiento con las determinaciones derivadas de los procesos de planificación estratégica y en especial con el Programa de Sostenibilidad Ambiental Ciudad 21.

La correcta gestión de los ciclos de materiales y energía debe ser una de las líneas directrices de la ordenación urbana, tanto en el diseño de las infraestructuras como en las condiciones de prestación de los servicios. Esta es una condición no solo para incrementar la eficiencia ecológica del área, sino igualmente para mejorar la productividad y la competitividad del sistema económico y en general la calidad ambiental de sus habitantes. Para ello el Plan propicia:

- La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.

- La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
- La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
- La mejora de la eficiencia energética mediante el fomento de las energías renovables, una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.
- La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
- La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.

A estos efectos, el Plan parte de los criterios plasmados en la Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano de la Unión Europea, así como en las estrategias española y andaluza en esta materia.

7.3.2. Incorporar las variables del clima local

La adaptación de nuestras ciudades a las condiciones del clima mediterráneo es una de las aportaciones del pasado que no debe perderse, puesto que resulta plenamente compatible con la innovación en diseños, en materiales o en los procesos constructivos. La adopción de modelos urbanos y edificatorios adaptados a otros climas provoca una pérdida de eficiencia energética de la edificación, lo que debe llevar a reconsiderar también las actuales formas de urbanización.

Desde esta perspectiva, el Plan aboga para que la ordenación urbanística oriente sus criterios de diseño hacia una mejor adaptación a las condiciones del clima local, permitiendo una más eficiente regulación térmica de la edificación por medios pasivos y reduciendo así el consumo energético. Como medidas concretas se establece que el planeamiento de desarrollo vele por:

- El diseño de las tramas urbanas en relación con las condiciones climáticas de insolación y régimen de vientos.
- La mejora del comportamiento ecológico de la edificación, tanto en aspectos de diseño como de materiales y técnicas constructivas.
- La promoción de experiencias de arquitectura bioclimática.
- La utilización de energías renovables.
- El fomento de medidas encaminadas al ahorro y la eficiencia en el consumo energético.

7.3.3. Adaptar el planeamiento a la singularidad ecológica y paisajística del territorio

La adopción de modelos urbanos estereotipados y estandarizados está conduciendo a la pérdida de los valores asociados a la diversidad urbana, como base física sobre la que se asientan los procesos identitarios de las comunidades locales. Para mantener la personalidad propia de cada pueblo y ciudad es necesario que su forma urbana tenga especificidades que la diferencien de los restantes núcleos, y entre esas peculiaridades una de las de mayor calado se refiere a su adaptación a las condiciones del medio físico local.

A nivel ecológico, esta adaptación al medio asegura una mayor eficiencia en los procesos de uso de energía o materiales y aporta al paisaje una variedad de formas que ha de

enriquecerlo. De hecho la banalización del paisaje es uno de los aspectos más visibles de la degradación ambiental y, por tanto, uno de los factores de mayor sensibilización social.

Ante este proceso, el Plan apuesta porque las formas urbanas se singularicen mediante su adaptación al territorio concreto que las sustenta. Para ello, propugna que el planeamiento urbanístico general, y aún más el planeamiento de desarrollo, concrete los siguientes principios:

- Diseño de las tramas urbanas adaptado a las condiciones físicas del medio en cuanto a topografía, vegetación y paisaje.
- Valoración de los elementos territoriales como recursos aprovechables para la mejora del proyecto urbano.
- Análisis de la topografía y las condiciones de visibilidad en el trazado de infraestructuras.
- Protección de los hitos, corredores y escenas que singularizan el paisaje y le aportan legibilidad.
- Preservación de los elementos del paisaje a los que se ha atribuido un simbolismo colectivo de carácter histórico, etnográfico o cultural.
- Consideración del paisaje urbano como parte del patrimonio natural y cultural.

7.4. EL DISEÑO DE LOS CRECIMIENTOS URBANOS DEBE BASARSE EN EL MODELO DE LA CIUDAD COMPACTA Y DIVERSA

7.5.1. Diseñar un nuevo modelo de ciudad sostenible, compacta, diversa y multifuncional

La aplicación de modelos urbanos derivados del 'suburb' anglosajón ha introducido unas formas de urbanización desligadas de las morfologías tradicionales y en las que la calle, la plaza y la manzana cerrada han sido reemplazadas por la avenida y la parcela. Este modelo está revelando importantes problemas derivados de su especialización funcional, su excesiva demanda de movilidad en vehículo privado, su alto coste de dotación y mantenimiento de infraestructuras, su elevado consumo de recursos naturales, su escasa densidad para rentabilizar servicios de proximidad y su falta de espacios de sociabilidad, con la consiguiente pérdida de cohesión.

Esta insostenibilidad del modelo usual de crecimiento urbano obliga a replantear el diseño de los nuevos desarrollos para recuperar los valores de la ciudad mediterránea, caracterizada por su compacidad y la diversidad de usos y funciones. Este carácter compacto implica densidades y morfologías cercanas a las de los cascos tradicionales. La diversidad funcional es otro rasgo esencial, que implica la imbricación de usos en un mosaico que huye de la especialización residencial, también denominada 'ciudad dormitorio'.

7.5.2. Equilibrar la oferta de suelo residencial con la destinada a actividades productivas, servicios e infraestructuras

La apuesta del Plan por la diversidad funcional en los nuevos desarrollos supone que los usos del suelo equilibren en cantidad y localización las actividades residenciales, productivas, terciarias y dotacionales, evitando la especialización de usos por zonas. Este modelo de ciudad diversa y dotada, similar a lo que tradicionalmente se ha entendido como 'barrio', reduce las necesidades de movilidad al generar proximidad, al tiempo que incrementa la calidad de vida urbana al ofrecer dotaciones, equipamientos y servicios más fácilmente accesibles.

Tanto el Art. 9)G) de la Ley 7/2002 como la Norma 45.2. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establecen la obligatoriedad de evitar procesos innecesarios de especialización de usos. Así mismo, es función del planeamiento, en virtud del Art. 9. D) y E) de la Ley 7/2002, asegurar la proporcionalidad entre los usos lucrativos y las dotaciones y servicios públicos, distribuyéndolos equilibradamente entre las distintas partes del municipio.

El Plan considera a estos efectos que el planeamiento debe establecer en los sectores residenciales un régimen de usos complementarios y compatibles abierto a la implantación de usos productivos, de servicios y dotacionales, no necesariamente concentrados en una parte del sector.

7.5. EL DIMENSIONAMIENTO DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS DEBE ADAPTARSE A LAS NECESIDADES REALES; LO QUE SIGNIFICA ATENDER, CON CARÁCTER PRIORITARIO, A LA CREACIÓN DE NUEVOS HOGARES

7.6.1. Favorecer el acceso a la vivienda mediante una política de escala metropolitana

Dado que en el área existe una importante demanda de vivienda para primera residencia que no encuentra en el mercado unas condiciones que posibiliten su acceso, especialmente en colectivos como los de jóvenes, mayores, personas con discapacidad, familias monoparentales, los procedentes de situaciones de ruptura de unidades familiares, víctimas de la violencia de género, emigrantes retornados, ciudadanos con altos niveles de exclusión o marginación social y población inmigrante, se hace necesario un impulso a una política pública que facilite el referido acceso a la vivienda para todos aquellos sectores sociales expulsados del mercado de vivienda libre. A esto efectos, se considera que la prioridad fundamental del planeamiento urbanístico es asegurar que la población pueda acceder a la vivienda.

Por esto el Plan se fija como objetivo fomentar la oferta de viviendas a un precio asequible o con algún régimen de protección pública y apoya la instrumentación de esta política a través del Consorcio Metropolitano de Vivienda. Este Consorcio, como órgano de gestión deberá servir para establecer una puesta en común en la búsqueda de soluciones al problema residencial, dando una respuesta ágil e inmediata a la demanda de vivienda a partir de las ofertas existentes en el mercado y de la disponibilidad de suelos públicos, con una especial atención a los criterios de selección existentes en cada municipio y un sistema transparente de adjudicación tanto en el ámbito municipal como supramunicipal. El Consorcio ejercerá funciones de programación y gestión de grandes operaciones destinadas a ofertar vivienda

protegida, identificando aquellos suelos idóneos para este fin. A estos efectos, tales intervenciones se podrán tramitar de conformidad con el Art. 73 de la Ley 7/2002.

Como medidas propias del Plan, en desarrollo de la política de vivienda y suelo residencial prevista en la Norma 50 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, se apuesta por una oferta de suelo que atienda a las necesidades de primera vivienda, atienda los mercados más desequilibrados, incrementando la accesibilidad de los vecinos a la primera vivienda y desincentivando las operaciones destinadas a la segunda residencia o a la inversión. Además se refuerza la asignación del mínimo del 30 % del suelo urbanizable para vivienda protegida, evitando la segregación espacial al obligar a que estas viviendas se intercalen entre las de renta libre. De conformidad con la Norma 50.3.c) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, se opta por actuaciones estratégicas integradas y gestionadas de forma concertada en materia de vivienda y suelo, vinculadas además a la formación de patrimonios municipales y autonómico de suelo. Estas operaciones atenderán con carácter prioritario a la demanda de vivienda a precio asequible; conforme al Art. 9.C) de la Ley 7/2002.

7.6.2. Ampliar el horizonte de cálculo y la escala espacial de las previsiones de viviendas necesarias

Las estimaciones de necesidades de viviendas por el planeamiento general adolecen en general de una falta de encuadre metropolitano, cuando no se aborda en ciertos casos en términos de competencia intermunicipal por atraer las inversiones inmobiliarias y los usos y actividades metropolitanas de mayor interés; lo que está llevando a algunos municipios a sobredimensionar su oferta de suelo. Frente a esta tendencia, el Art. 8.2. de la Ley 7/2002 y la Determinación 45.5.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establecen que los crecimientos se dimensionen un función de parámetros objetivos como la evolución seguida

por la población, la vivienda y el suelo en la última década; siempre con los máximos del 40 % del suelo urbanizable respecto al suelo urbano existente y el 30 % de la población en los siguientes ocho años. En estos cálculos el planeamiento debe adoptar parámetros contrastados, realistas y adaptados a la trayectoria real. Para ello la ratio de habitantes por vivienda debe ajustarse a los valores constatados por las estadísticas oficiales y a un previsible tamaño futuro situado en torno a 2,7 habitantes por vivienda ocupada.

7.6.3. Atender prioritariamente en el dimensionado de los nuevos desarrollos a las estimaciones de creación de nuevos hogares

El crecimiento del parque de viviendas ha sido en los últimos años significativamente superior al incremento en el número de hogares, a pesar de lo cual se ha producido una expulsión de la población desde la ciudad central hacia la primera corona, debido a la reducida oferta en la ciudad central y a los menores precios de la vivienda en esta zona. Esto obliga a replantear la dimensión de los crecimientos urbanos en función de las necesidades reales de primera residencia, tanto en términos de cantidad como de tamaños y costes. A estos efectos, el Plan prima los desarrollos residenciales dirigidos a promover viviendas a precio asequible y con alto nivel de ocupación, calculados conforme a la dinámica municipal de creación de nuevos hogares y adaptados a sus condiciones económicas y demográficas.

7.6.4. Recualificar y utilizar el patrimonio inmobiliario existente de viviendas vacías o sin uso, incorporándolo al mercado de vivienda

El incremento del parque de viviendas vacías, como consecuencia de un sobredimensionamiento de la oferta y de la consideración de la vivienda como objeto de inversión, hace conveniente reforzar las políticas de puesta en el mercado del patrimonio

residencial infrutilizado. Todo ello desde el criterio de priorizar el uso de los bienes disponibles con preferencia a su abandono y sustitución. Este incremento de los niveles de ocupación tendría además consecuencias beneficiosas en los niveles de precios, contribuiría a la revitalización de los cascos históricos y reduciría el consumo de suelo.

En aplicación de la Determinación 46.1.h) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, las políticas públicas en materia de vivienda deberán adoptar estrategias concretas sobre la vivienda vacía basadas en la recualificación de la ciudad existente y el aprovechamiento del suelo y el parque edificatorio infrutilizados.

8. SUELOS PRODUCTIVOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD

El área metropolitana de Sevilla se configura cada día más como un importante centro regional en lo económico, financiero, decisonal, de concentración comercial y de servicios especializados, así como un importante nodo logístico. Además, destaca por su importancia en la concentración industrial y en los procesos de investigación y las nuevas tecnologías. Esta estructura económica ofrece una buena base para la modernización de la economía metropolitana, basándola en la generación de conocimiento, en la investigación, innovación y formación especializada, en el mantenimiento y la atracción de personal cualificado, en el fomento del espíritu empresarial y en el desarrollo de actividades de alto valor añadido.

El desarrollo de la economía sevillana pasa, por tanto, por disponer de una masa crítica de servicios avanzados y financieros con proyección internacional, que le permita convertirse en centro neurálgico de actividades económicas y en centro decisonal de organismos con relevancia internacional. Para alcanzar este objetivo, la ordenación territorial debe aportar un entorno de calidad ambiental y ofrecer los suelos necesarios para la implantación de estas actividades ligadas a la nueva economía.

Las determinaciones del Plan en materia de suelos productivos y áreas de oportunidad se orientan según los siguientes criterios:

8.1. LOS SUELOS PRODUCTIVOS DEBEN ASEGURAR LA BASE ECONÓMICA DE LA AGLOMERACIÓN

8.1.1. Mantener la capacidad productiva del espacio agrícola, especialmente el de mayor valor agrológico como la vega, el Bajo Guadalquivir y los olivares del Aljarafe

La acelerada ocupación urbana que está conociendo el área de Sevilla provoca un sellado de suelos agrícolas de altos niveles de calidad agrológica. La ocupación de este suelo a causa del crecimiento urbano supone la dilapidación irreversible de un rico patrimonio natural, lo que además resta al territorio del área uno de sus más valiosos capitales productivos. La valía de este capital a largo plazo está por encima de la rentabilidad que, a corto plazo, pueda producir su cambio de uso.

El Plan propone que los suelos con alta capacidad agrológica, y en especial los de regadío, se preserven de los procesos de urbanización como medio para mantener la gran riqueza agrológica, sobre la que se sustenta su tradicional productividad en términos económicos. En la Vega del Guadalquivir y en las marismas, ámbitos que han sido objeto de costosas actuaciones de transformación agraria, el Plan cautela los usos admisibles, en relación además con su carácter inundable.

Otras zonas de cultivo de secano juegan un papel esencial para el mantenimiento en el paisaje metropolitano de una necesaria diversidad formal, contrapuesta a la especialización funcional. En especial, los olivares del Aljarafe y Los Alcores constituyen un capital cultural y natural de indudable valor, no sólo para la calidad paisajística del área, sino también por el acervo cultural que encierra la explotación olivarera tradicional. El valor natural de estas explotaciones se

encuentra fuera de toda duda ya que conforman las más importantes masas arbóreas de la aglomeración, funcionando como sumideros de CO₂. El Plan impide su destrucción indiscriminada, especialmente en áreas de alto valor paisajístico como las cuencas visuales del Aljarafe, con una ocupación sólo posible mediante las cautelas contenidas en las determinaciones relativas a los nuevos crecimientos urbanos.

8.1.2. Diseñar una estrategia metropolitana de dotación de suelos para actividades productivas, atendiendo a la necesidad de suelos para actividades de innovación o especializadas

En lo relacionado con los suelos industriales y comerciales, se aprecia una ausencia de estrategia integradora de las iniciativas, que han ido surgiendo a menudo relacionadas con visiones estrictamente locales y para dar solución a demandas singulares de ciertas localidades. Este hecho ha tenido consecuencias en dos planos diferenciados, aunque relacionados. Por un lado, existen municipios que carecen de suelos suficientes para el alojamiento de actividad productiva, ahondando así en su carácter como ciudad dormitorio.

Por otro lado, muchos de estos municipios han calificado suelo productivo de similares características, lo que ha estimulado que se produzcan fenómenos de competencia entre municipios cercanos por la atracción de actividades. La competencia en este campo redundará en una falta de eficiencia en la dotación de recursos, lo que provoca efectos negativos que repercuten en la totalidad del área.

El Plan apuesta por sustituir esta estrategia de competencia por otra de cooperación interinstitucional. Para ello se señalan los suelos que pueden acoger actividades productivas de interés metropolitano, diseñando con visión supralocal una estrategia conjunta para estos

suelos. Estos suelos han de considerarse estratégicos para la implantación de actividades productivas innovadoras, que tengan un alto valor añadido y aporten elementos de innovación al tejido productivo metropolitano.

El planeamiento urbanístico, por su parte, se verá obligado a justificar las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales en el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales presentes; de conformidad con la Norma 51 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal como hospitales, universidades, etc. deben servir igualmente como motores económicos que contribuyan a la creación de tejido empresarial complementario. Por ello el planeamiento general ha de prever suelos destinados a espacios productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos.

8.1.3. Calificar suelo industrial, terciario y logístico en proporción con el ámbito territorial al que pertenece el municipio

La actual concentración del empleo industrial en el sector sureste del área y de los servicios especializados en la ciudad central, o más bien en su casco histórico, plantea problemas de congestión, contaminación y excesiva movilidad, solo superables si la actividad económica se distribuye por la primera corona del mismo modo que lo ha hecho la población.

Por esto, el Plan opta por una estrategia de identificación de suelos destinados a usos productivos, tanto ligados a los sectores ya clasificados por el planeamiento general como vinculados a nuevas áreas de oportunidad de escala metropolitana. Estos suelos deben

localizarse en proximidad a los nuevos desarrollos residenciales para evitar la especialización funcional de las 'ciudades-dormitorio' y reducir la movilidad obligada.

8.1.4. Introducir criterios de diversidad en el uso del suelo y de creación de proximidad, así como atender satisfactoriamente las necesidades de servicios públicos de transporte

Además de dotar a la Aglomeración Urbana de suficientes espacios productivos, el Plan atiende también a los criterios urbanísticos de diversidad funcional del tejido urbano y creación de proximidad, al objeto de disminuir las necesidades de movilidad a los ciudadanos que accedan a estas zonas productivas. Al objeto de producir cercanía, se evita la ubicación de suelos industriales en núcleos aislados y desconectados físicamente de los cascos urbanos, a no ser que estos suelos estén destinados a acoger actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía de la población.

En todo caso, se determina que los desarrollos de suelos productivos se doten de todas las infraestructuras y servicios correspondientes, incluido el de transporte público de viajeros. En este sentido, el planeamiento de desarrollo y los proyectos de implantación de grandes empresas deberán incorporar estudios de movilidad que aseguren la disponibilidad de servicios de transporte público.

Como medida complementaria, se opta por la intercalación de usos comerciales y de servicios entre las tramas residenciales, evitando la especialización por zonas, mediante un régimen más abierto de usos complementarios y compatibles en los sectores residenciales.

8.1.5. Ordenar la oferta de suelo para actividades comerciales, regulando la implantación de grandes superficies comerciales y regenerando y potenciando los espacios comerciales tradicionales de la ciudad y las nuevas áreas de centralidad urbana

Las nuevas formas del espacio comercial, particularmente aquellas que tienen que ver con la progresiva implantación de grandes superficies comerciales, tienen cada vez mayor repercusión sobre los modelos de ciudad, afectando a múltiples aspectos de la organización urbana y en particular a la generación de flujos de transporte. Del mismo modo, tienen una gran incidencia en el mantenimiento de las formas de comercio tradicional, que constituyen un elemento básico de la identidad urbana y social de las ciudades históricas. Este fenómeno es especialmente intenso en el área, donde han proliferado más que en otras zonas este tipo de instalaciones.

El Plan parte de la constatación de que las grandes superficies comerciales cuentan ya con un nivel de oferta más que suficiente, por lo que se apuesta por su reorientación hacia implantaciones de menor tamaño que permitan una mejor integración en las tramas urbanas de la ciudad existente, sin necesidad de generar nuevas centralidades en posiciones desvinculadas de la red actual de asentamientos y con peligro de saturación del viario por excesiva proximidad. Frente a tales tendencias, se deben evitar las localizaciones externas al sistema urbano que generan una excesiva movilidad inducida y ha de asegurarse la disponibilidad de servicios de transporte público con capacidad suficiente.

Para regular la implantación de grandes superficies comerciales el Plan traslada al planeamiento urbanístico la necesidad de justificar la localización de los suelos dedicados a

estos usos, de acuerdo con los criterios de la legislación y la planificación comercial. Dicha localización debe valorar principalmente su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, la integración urbana y paisajística y el mantenimiento de las formas de comercio tradicional presentes en la ciudad. En todo caso, las grandes superficies comerciales deben implantarse en el marco del Plan Integral del Comercio Interior de Andalucía y previo informe de la Comisión Asesora de Comercio Interior de Andalucía.

El planeamiento urbanístico ha de considerar igualmente la regulación espacial del pequeño y mediano comercio en las áreas urbanas, favoreciendo su desarrollo como elemento básico del modelo de ciudad funcional y económicamente diversificada. En el caso de los centros históricos, el planeamiento recogerá entre sus determinaciones las condiciones específicas mediante las que se regule la implantación de las actividades comerciales con el objetivo de favorecer la formación de zonas comerciales abiertas y preservar los valores paisajísticos de la escena urbana, en aplicación de la Directriz 52 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

8.2. LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD METROPOLITANA DEBEN SERVIR COMO SOPORTE DE ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

8.2.1. Identificar áreas para usos de relevancia metropolitana que reequilibren un territorio muy centralizado

Junto a los suelos productivos ya previstos en el planeamiento, el Plan prevé el establecimiento de una serie de suelos destinados a la implantación de usos y actividades de interés metropolitano. Estas zonas se dedicarán a operaciones de gran tamaño y altos niveles de calidad ambiental, atendiendo a una demanda de espacios cualificados no suficientemente atendida.

Estas áreas deben servir además para reequilibrar el territorio de la aglomeración, introduciendo usos diversos en un espacio excesivamente especializado en algunas zonas. Para paliar esa especialización, el Plan opta por identificar en cada sector metropolitano los usos de los que carece, para asignar tales usos a las áreas de reserva respectivas.

Las Áreas de Oportunidad deben aportar, además de diversificación funcional, nuevos focos de centralidad. Especialmente en la primera corona es preciso dotar al territorio de polos de referencia que estructuren un espacio poco singularizado, contribuyendo al mismo tiempo a desconcentrar la saturada ciudad central.

Estos suelos se ubican en relación con la nueva red de transporte, si bien procurando no saturar las redes en sus puntos más sensibles, como son los nudos de carreteras y los intercambiadores. En todo caso, esta alta accesibilidad obligará en el proceso de planificación

a realizar estudios específicos de movilidad, siguiendo las directrices establecidas en el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla.

Dado que estos suelos se localizan, dimensionan y ordenan para servir demandas de escala metropolitana que exceden las necesidades propias de los municipios donde se sitúan, su clasificación por el planeamiento urbanístico general no tiene sentido que se compute a efectos de dimensionar el crecimiento previsto por los instrumentos de planeamiento municipal, en el sentido establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

8.2.2. Asignar a las Áreas de Oportunidad usos estratégicos e innovadores

La nueva economía ligada a la sociedad del conocimiento hace aparecer nuevas demandas en los sectores innovadores, a menudo ligados a tecnologías avanzadas, que buscan su implantación en áreas metropolitanas con un cierto tamaño y alta calidad urbana. El área de Sevilla ofrece ventajas competitivas en estos aspectos, como demuestran los parques tecnológicos e industriales aquí localizados.

Potenciar esta dinámica de fomento de actividades productivas innovadoras forma parte de las estrategias del Plan, para lo cual apuesta por la delimitación de áreas que sirvan a demandas muy cualificadas. Las Áreas de Oportunidad conforman una serie de suelos para la implantación de usos que requieren grandes superficies, en los cuales su planificación y gestión unitaria sea condición para su viabilidad.

Para ello el Plan propugna la coordinación de las iniciativas en esta materia, en orden a constituir una oferta integrada de suelo para toda el área metropolitana. Así, por ejemplo, se propone la definición y diseño de los denominados parques logísticos bien como polígonos

para actividades del transporte y distribución de mercancías o como centros de servicio al transporte; o, en lo que se refiere a los Parques Tecnológicos actualmente previstos, una clara definición de actividades y funciones de cada uno de ellos, no competitivas sino complementarias entre si.

8.2.3. Desarrollar las Áreas de Oportunidad con altos niveles dotacionales

La identificación y delimitación de Áreas de Oportunidad no puede responder tan solo a la necesidad de ofertar suelo para actividades estratégicas, ya que de hecho el planeamiento vigente aporta una suficiente oferta de suelos urbanizables. Estas Áreas de Oportunidad deben diferenciarse de las habituales promociones industriales, para ensayar nuevos modelos urbanos acordes con un desarrollo metropolitano sostenible.

La ordenación pormenorizada de estas áreas tenderá a asignarles unos altos niveles de servicios y dotaciones, actuando como experiencias demostrativas del modelo de ciudad compacta y diversa. Para ello es necesario que el diseño urbano cualifique las tramas, la textura de usos, la diversidad morfológica y los valores paisajísticos. Esto supone que el planeamiento de desarrollo ha de garantizar las infraestructuras y servicios necesarios para eliminar los factores de contaminación, favorecer la utilización de energías renovables, fomentar la peatonalización y ofrecer un transporte público eficiente. Los niveles de dotaciones locales serán, en todo caso, superiores a los establecidos en el Art. 7.1.2ª de la Ley 7/2002.

9. MOVILIDAD Y TRANSPORTE

La evolución del sistema de movilidad en las últimas dos décadas se ha caracterizado por la tendencia imparable al aumento del uso del vehículo privado, hasta alcanzar un 72% de los viajes mecanizados, al tiempo que el transporte público ha perdido cuota de mercado. Este desigual reparto se ha producido además en un escenario de incremento continuado de la movilidad, la motorización y las distancias recorridas; dado que dos tercios de los viajes se originan en la corona metropolitana y se dirigen hacia Sevilla. La evolución tendencial, si todo sigue igual, se caracterizaría por una profundización de dichas dinámicas, siendo probable que los viajes mecanizados por persona y día ascendiesen a 1,82 y que el transporte privado canalizase casi el 77% de los viajes mecanizados. Este escenario contrasta fuertemente con las posibilidades de viabilidad del sistema territorial en los planos energético, de contaminación y de ocupación de suelo.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno del 31 de octubre de 2006, parte de estos datos para plantear la necesidad urgente de un cambio de tendencia en los repartos modales y en los efectos en la movilidad sobre el marco territorial. Así, el Plan de Transporte Metropolitano constata que el actual modelo de movilidad es insostenible por tres razones:

- La resolución de las necesidades de movilidad metropolitana planteadas a medio plazo mediante el aumento de la capacidad viaria pueden ser financieramente insostenibles.

- El ámbito Central de la ciudad de Sevilla carece de capacidad para absorber la movilidad metropolitana e interna a medio plazo si ésta se produce en vehículo privado.
- El impacto ambiental del modelo de transporte tendencial no es asumible desde criterios de sostenibilidad y compromisos ambientales internacionales.

Ante esta situación el Plan de Transporte Metropolitano diseña un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en los siguientes principios:

- El aumento de la participación del transporte público en la movilidad mecanizada.
- La creación de plataformas reservadas para el transporte público como medio para garantizar la velocidad, regularidad y fiabilidad de los servicios.
- La conexión de los nuevos desarrollos con la red de transporte público.
- La creación de intercambiadores para asegurar la intermodalidad del sistema.
- La moderación de uso del vehículo privado mediante el control del aparcamiento y el rediseño del espacio urbano.

El Plan de Ordenación del Territorio hace suyo el diagnóstico y las directrices contenidas en el Plan de Transporte Metropolitano, así como la relación de actuaciones infraestructurales y de recomposición del sistema de transporte público. Complementariamente, el Plan de Ordenación del Territorio refuerza esta apuesta por un modelo territorial contrario al tendencial, impidiendo la extensión de la urbanización indiscriminada e injustificada de nuevos suelos, insistiendo en la recualificación del espacio urbano existente e incidiendo en la obligación de que los nuevos crecimientos se adapten a modelos urbanísticos compactos y garanticen la

movilidad en transporte público y medios no motorizados. Con todo ello se pretende reducir las necesidades de movilidad, haciendo de la accesibilidad no motorizada un derecho ciudadano.

El modelo territorial establecido en el Plan viene así a contribuir a las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano, desde una perspectiva de coordinación entre instrumentos de planificación. A este nivel, la función del Plan es dotar al ámbito de la Aglomeración Urbana de un marco territorial coherente con las nuevas políticas de transporte, esencialmente en cuanto a los objetivos de reducción del tráfico motorizado privado y de fomento del transporte público y de los medios no motorizados; así como al impulso a la intermodalidad como principal factor cohesivo de la totalidad del sistema. El objetivo último es hacer realidad un sistema de movilidad que satisfaga las demandas de accesibilidad de la población, aplicando políticas territoriales que posibiliten la disminución de las necesidades de movilidad motorizada y la garantía de accesibilidad en medios públicos de transporte en condiciones de competitividad, frecuencia y buena calidad del servicio.

Las determinaciones del Plan en materia de movilidad y transporte se orientan según los siguientes criterios:

9.1. EL SISTEMA DE MOVILIDAD DEBE GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD EN MEDIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE

9.1.1. Reducir las necesidades de movilidad obligada motorizada

El Plan apuesta por la disminución de las necesidades de movilidad obligada motorizada, como factor que ha de incidir directamente en el funcionamiento de todo el sistema. Únicamente con la aplicación de políticas de reducción de esas necesidades, que son a la postre políticas de ahorro energético, puede gestionarse el sistema de una forma razonable. El Plan de Transporte Metropolitano se plantea este factor como esencial, si bien constata que ello depende fundamentalmente de las políticas territoriales y urbanísticas.

La plasmación de este principio en los planes generales se considera de interés metropolitano, toda vez que la movilidad generada en un municipio concreto afecta directamente a los demás núcleos del área y, dada la dirección de los flujos, de modo especial a la ciudad central. Así pues, el Plan actúa en este sentido aplicando elementos que posibilitan una acción territorial coordinada. Para ello el planeamiento, en aplicación del Art. 9)F) de la Ley 7/2002 y de la Determinación 63.2. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, apostará por un modelo de ciudad compacta, con densidades razonables y que posibilite la coexistencia de diversidad de usos y servicios. Igualmente, para la localización de las áreas productivas y dotacionales se deberán considerar las necesidades de movilidad que ocasionen, procurando su minimización en cuanto a la cantidad de viajes y sus distancias. Como aspecto esencial, el planeamiento ha de generar una ordenación policéntrica, creando nuevas centralidades en las zonas de expansión a fin de disminuir las distancias de los desplazamientos.

Para atender a este fin, facilitando la movilidad en medios no mecanizados, el planeamiento general y de desarrollo deberá incorporar, como parte de su documentación informativa, un Estudio de Movilidad que contemple el volumen de desplazamientos municipales y metropolitanos, su reparto modal, las emisiones a la atmósfera, los motivos de desplazamiento, los focos de generación y atracción, la funcionalidad del viario, las redes de transporte público disponibles, las previsiones de movilidad generadas por los nuevos desarrollos, la detección de los posibles problemas de congestión y las medidas correctoras propuestas. Tales estudios de movilidad se harán extensivos a los proyectos de implantación de servicios y grandes centros de trabajo que supongan una fuerte atracción de viajes, con el fin de asegurar su accesibilidad mediante medios públicos.

9.1.2. Ordenar el espacio metropolitano para hacer posible el desarrollo, funcionamiento y rentabilidad de una red coherente de transporte público

Una red de transporte público sólo es operativa si ofrece un servicio de calidad y plenamente competitivo con respecto a otras opciones de movilidad. Por otra parte, las elevadas inversiones que su ejecución conlleva sólo se justifican si su utilización es lo suficientemente elevada para rentabilizarla. El Plan debe asegurar que ello sea así, aplicando instrumentos que corresponden a la política territorial. La elección de un modelo urbano que tienda a disminuir las necesidades de transporte es crucial en este sentido, pero también es necesario reconsiderar el reparto del espacio en la propia estructura viaria y en los sistemas de transporte que operan en la actualidad.

A este respecto, los planes de ordenación urbanística considerarán obligatoriamente la red de interés metropolitano definida en el Plan de Transporte Metropolitano. A partir de esta consideración, los planes generales dimensionarán, localizarán y diseñarán los crecimientos

en función de la capacidad que estas redes puedan soportar. Del mismo modo, y en todo el ámbito metropolitano, los nuevos crecimientos estarán condicionados a la idoneidad de la red de transporte público en las áreas que se pretendan ocupar.

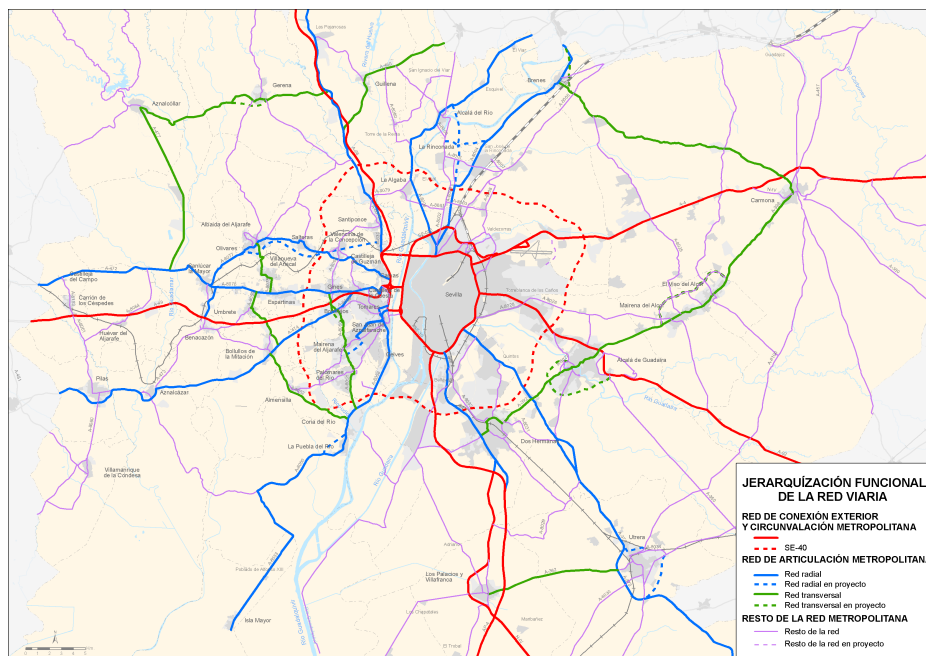
El planeamiento de desarrollo basará su ordenación estructural en las recomendaciones de los estudios de movilidad. En los nuevos crecimientos urbanos que, en conjunto, superen las 1.000 viviendas se deberá prever por el planeamiento su conexión mediante transporte público y medios no motorizados, dimensionando dicha conexión de acuerdo con la demanda previsible. Esta red de transporte público debe integrarse como un elemento más dentro de los sistemas locales, lo que implica que deberá estar operativa previamente a la ocupación residencial de la zona a la que sirve. En su gestión, caso de no disponer de servicios de transporte público, se asumirá como carga con cargo al sector la realización de las redes de infraestructuras necesarias para permitir su conexión con las redes generales de transporte público.

9.1.3. Jerarquizar la red viaria

La confluencia en la red viaria de tráficos de muy diferente naturaleza se encuentra en el origen de una parte importante de los conflictos relacionados con el transporte y la movilidad que soporta el ámbito metropolitano. Una de las estrategias del Plan se centra, por ello, en definir una jerarquía funcional de las autopistas, autovías y carreteras, que contribuya a organizar los tráficos de acuerdo al rango de cada uno de ellos, evitando que la confluencia de diferentes tipos de tráficos impida una utilización ordenada de las infraestructuras.

En el mapa adjunto se ha representado la jerarquía propuesta. El primer nivel se destina a las infraestructuras que soportan las principales relaciones del Centro Regional con el exterior, los

itinerarios de largo recorrido que atraviesan el centro regional y conforman, al mismo tiempo, las arterias principales para los flujos metropolitanos. El Plan da a este tipo de vías la denominación de Red de Conexión Exterior y Circunvalación Metropolitana. Forman parte de ella: las autovías y autopistas de titularidad estatal que confluyen en la ciudad de Sevilla: A-49, A-66, A-4 y AP-4, la autovía autonómica A-92, las vías de circunvalación existentes, SE-30 y SE-020, y previstas, SE-40.



El segundo nivel jerárquico es ocupado por la Red de Articulación Metropolitana. En ella se incluyen las vías que sostienen las relaciones con el exterior de segundo nivel y los tráficos de carácter específicamente metropolitanos dentro del ámbito. Se diferencian dos tipos de vías. Por una parte, las vías radiales que confluyen en la capital provincial conectándola con ámbitos como el Bajo Guadalquivir, la ribera del Guadalquivir, el Aljarafe, la Vega y el Corredor de la Plata. Por otra, la red transversal, que conforma itinerarios que sin confluir en el centro del

ámbito están en condiciones de absorber una parte significativa de los tráficos de paso y de estructurar algunos ámbitos de la corona metropolitana. Es el caso las vías que recorren Los Alcores, de las que conectan la N-IV con el Corredor de la Plata, de las que unen los municipios del Campo de Gerena y de las que articulan el Aljarafe en sentido Norte-Sur.

Por último el tercer nivel jerárquico se reserva para el resto de carreteras que desempeñan alguna función metropolitana en las coronas metropolitanas.

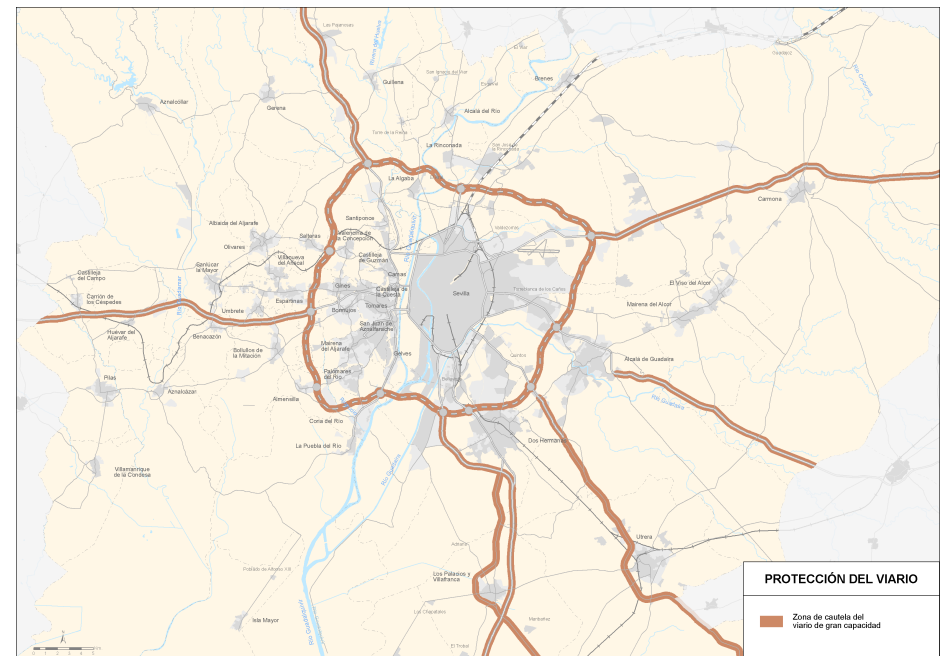
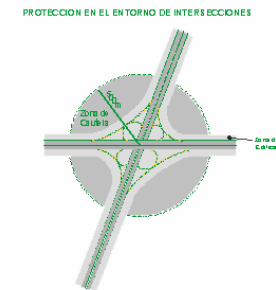
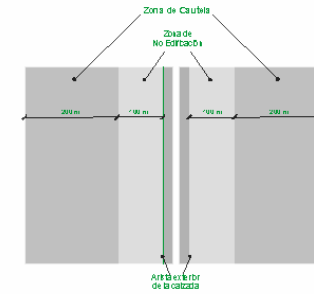
9.1.4. Proteger las infraestructuras de transporte de la ocupación urbana

La ocupación de los trazados viarios previstos y de sus zonas contiguas ha de evitarse, con el objetivo de no condicionar la implantación o ampliación futura de las infraestructuras viarias. Con esto, el Plan pretende garantizar el mantenimiento de la funcionalidad del viario, con especial atención al viario de gran capacidad y al definido como de interés metropolitano, considerando tanto el tronco principal como sus vías de acceso y ramales de giro en los enlaces. Esta protección se plantea también como medio para generar unas reservas de suelo sobre las que sea posible trazar plataformas específicas para el transporte público, bien porque las haya programado el Plan de Transporte Metropolitano o para necesidades futuras.

Los planes generales reservarán los suelos necesarios para albergar las infraestructuras de transporte público previstas en el Plan de Transporte Metropolitano, así como unas zonas de afección lateral. En el caso de la infraestructura viaria de gran capacidad, esta reserva se formalizará como una Zona de Cautela, de conformidad con el art. 15.2 de la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía. Dicha Zona de Cautela se establece en sendas bandas longitudinales de 200 metros, a medir desde la arista exterior de la Zona de No edificación. En el entorno de los enlaces del viario de gran capacidad, la Zona de Cautela se delimita como un

espacio comprendido dentro de un círculo 500 metros de radio, centrado en el punto de intersección de los ejes de vías confluyentes en el enlace. Del mismo modo, se considera prioritario extender estas cautelas a las actuaciones de variantes a núcleos de población, al objeto de que éstas no pierdan su funcionalidad de canalización de los tráficos de paso a causa de los crecimientos urbanísticos. La red ferroviaria debe asimismo protegerse de la ocupación urbana en sus espacios adyacentes, para lo cual se establece una zona de protección de 70 metros a ambos lados de la arista exterior de la plataforma, con los efectos establecidos en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres y en la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

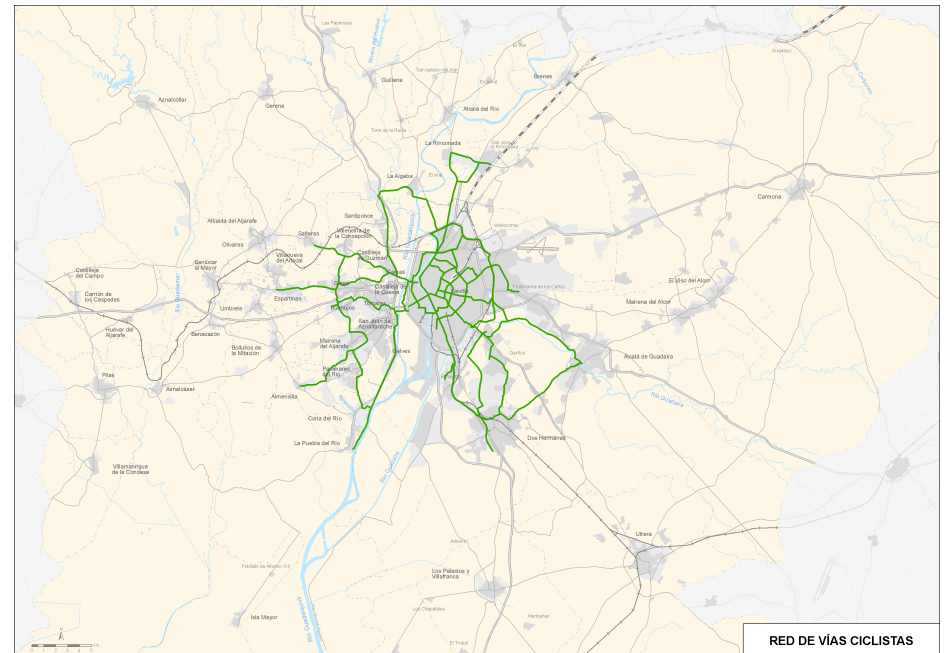
Como complemento a estas cautelas, los puntos nodales principales del sistema de transportes, en el sentido en que son definidos por el Plan de Transporte Metropolitano como aquellos en los que es previsible una elevada tasa de transbordo o intercambio modal entre modos mecanizados, contarán con una zona de protección definida por un círculo de 500 metros de radio. En este ámbito, cualquier ocupación mediante grandes operaciones urbanísticas deberá recabar de la Consejería de Obras Públicas y Transportes un informe previo sobre la idoneidad de los usos previstos y la necesidad del correspondiente Estudio de Movilidad.



9.1.5. Fomentar el transporte no motorizado

El transporte no motorizado se valora desde el Plan como el medio de transporte más eficaz en el medio urbano, ya que en la ciudad consolidada es de hecho el medio principal para la mayoría de las personas y además constituye una parte sustancial en la mayoría de los desplazamientos, aunque otras etapas se hagan en medios mecanizados. Así pues, la nueva ciudad metropolitana debería estar esencialmente pensada para la circulación del peatón. Las medidas que el Plan propone en este sentido se dirigen a que las actuaciones sobre la ciudad consolidada y sobre los nuevos crecimientos faciliten el desplazamiento a pie, en base a una sustancial mejora de las condiciones de habitabilidad urbana y a dotar de continuidad a las redes peatonales.

Por otra parte, la bicicleta es el medio de transporte energéticamente más eficiente y está llamado a ostentar un importante papel en un sistema de movilidad destinado a mejorar sus cotas de sostenibilidad. La propuesta de red de vías ciclistas metropolitanas se contempla en el Plan de Transporte Metropolitano al mismo nivel que las demás redes de transporte, adoptando la necesidad de establecer cautelas sobre estas redes al objeto de que sean respetadas e integradas con el resto de las redes y servicios y asegurando tanto su continuidad a lo largo del territorio como la conectividad no motorizada entre los núcleos de población. Con este fin, se establece que los planes urbanísticos contemplen la configuración de una red de vías ciclistas de rango municipal que conecten con el viario ciclista metropolitano, integrando la bicicleta como medio de transporte en las diferentes poblaciones. Del mismo modo, el planeamiento deberá incluir propuestas concretas que permitan utilizar la bicicleta como medio para incrementar los radios de acción de los nodos de transporte, facilitando la intermodalidad entre la bicicleta y los medios públicos de transporte.



9.1.6. Considerar el puerto y el aeropuerto como nodos principales del sistema de transporte

El puerto y el aeropuerto de Sevilla constituyen las infraestructuras de transporte de mayor peso en la conformación territorial del área de Sevilla. Ambos constituyen elementos nodales en la red de transporte y los principales puntos para la articulación del área con el exterior. Su importancia para la economía metropolitana es bien conocida, así como sus posibilidades de expansión ligadas a usos logísticos. Sus principales estrangulamientos proceden en la actualidad de la escasez de conexiones intermodales con el resto de modos de transporte. El puerto además se localiza en un espacio ambientalmente sensible, como es el curso bajo del

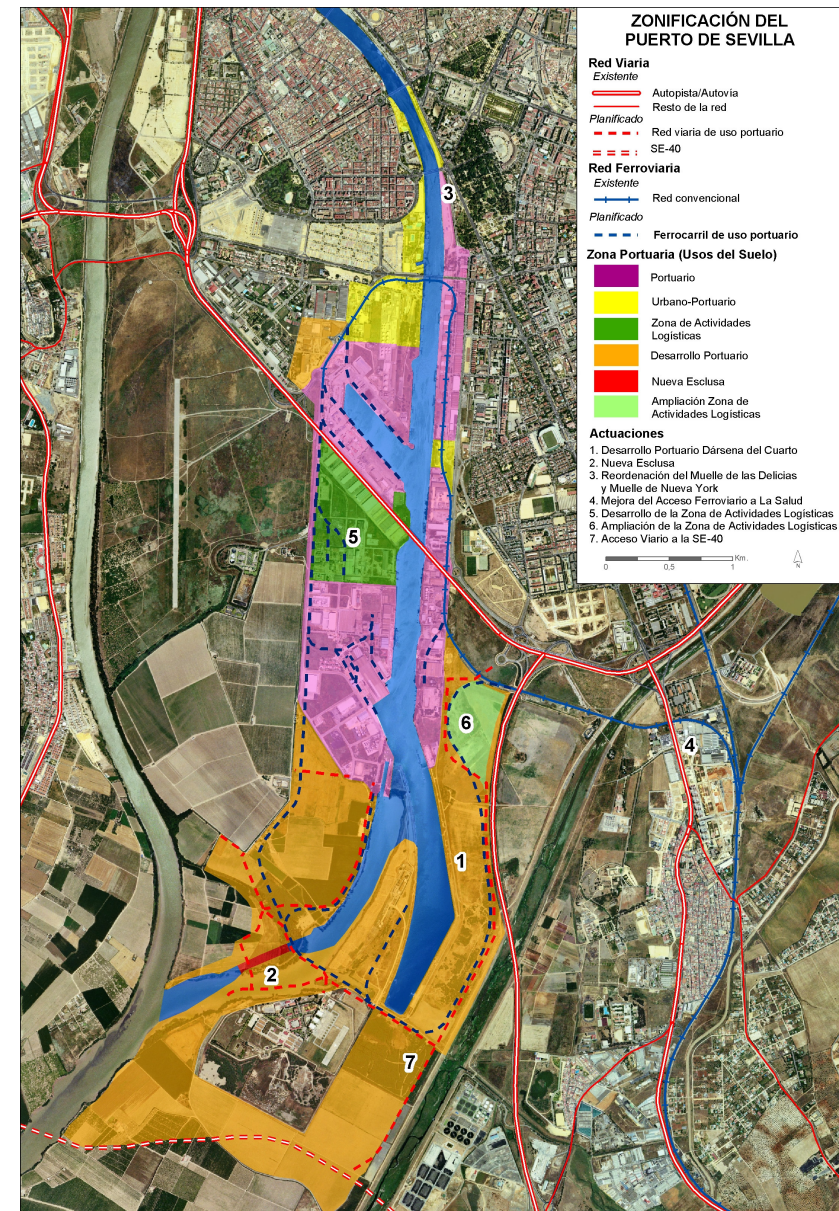
Guadalquivir, y en las inmediaciones de un espacio densamente urbanizado que puede imponer límites al crecimiento de la actividad portuaria.

La apuesta del Plan se dirige a reforzar la intermodalidad de ambas infraestructuras de transporte, recogiendo las conexiones viarias y ferroviarias contempladas en sus respectivos planes directores. En el caso del aeropuerto las principales actuaciones programadas son las siguientes:

- Ampliación de los aparcamientos para vehículos.
- Construcción de la estación de ferrocarril asociada a la nueva línea Sevilla-Marchena-Bobadilla y conexión de ésta con la terminal.
- Construcción del centro de montaje y entrega de EADS con nuevo viario de acceso.
- Reserva para ampliación futura de la pista.

Igualmente, para el puerto el Plan programa las siguientes actuaciones:

- Reordenación para uso terciario del Muelle de las Delicias y Nueva York y desarrollo de equipamientos para el tráfico de cruceros.
- Ampliación del puerto con nuevos desarrollos en la Dársena del Cuarto.
- Construcción de un sistema viario y ferroviario interno propio de la zona portuaria.
- Mejora del Acceso Ferroviario a la estación de La Salud.
- Nueva Esclusa.



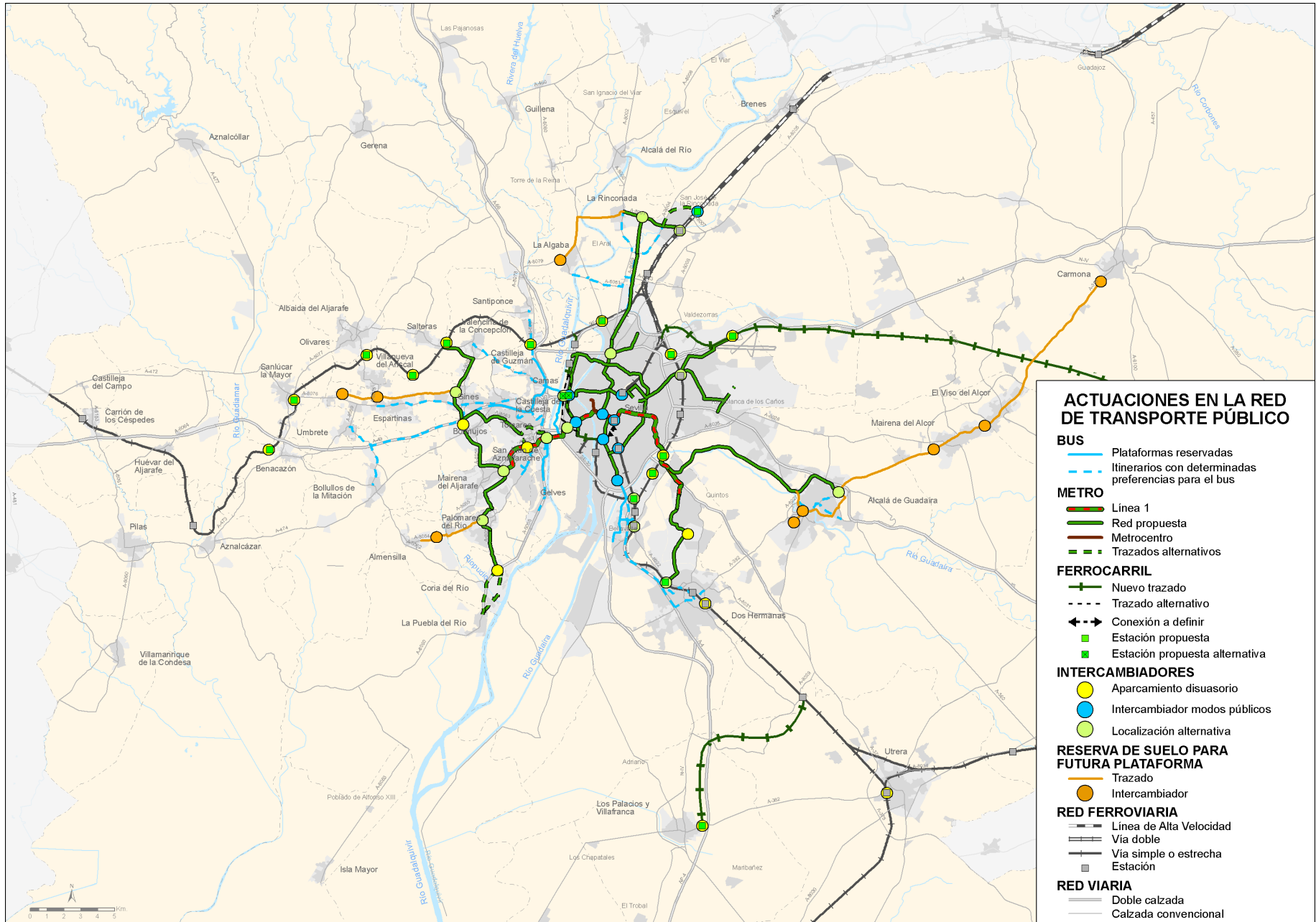
9.1.7. Desarrollar las actuaciones programadas sobre las redes de infraestructuras de transporte

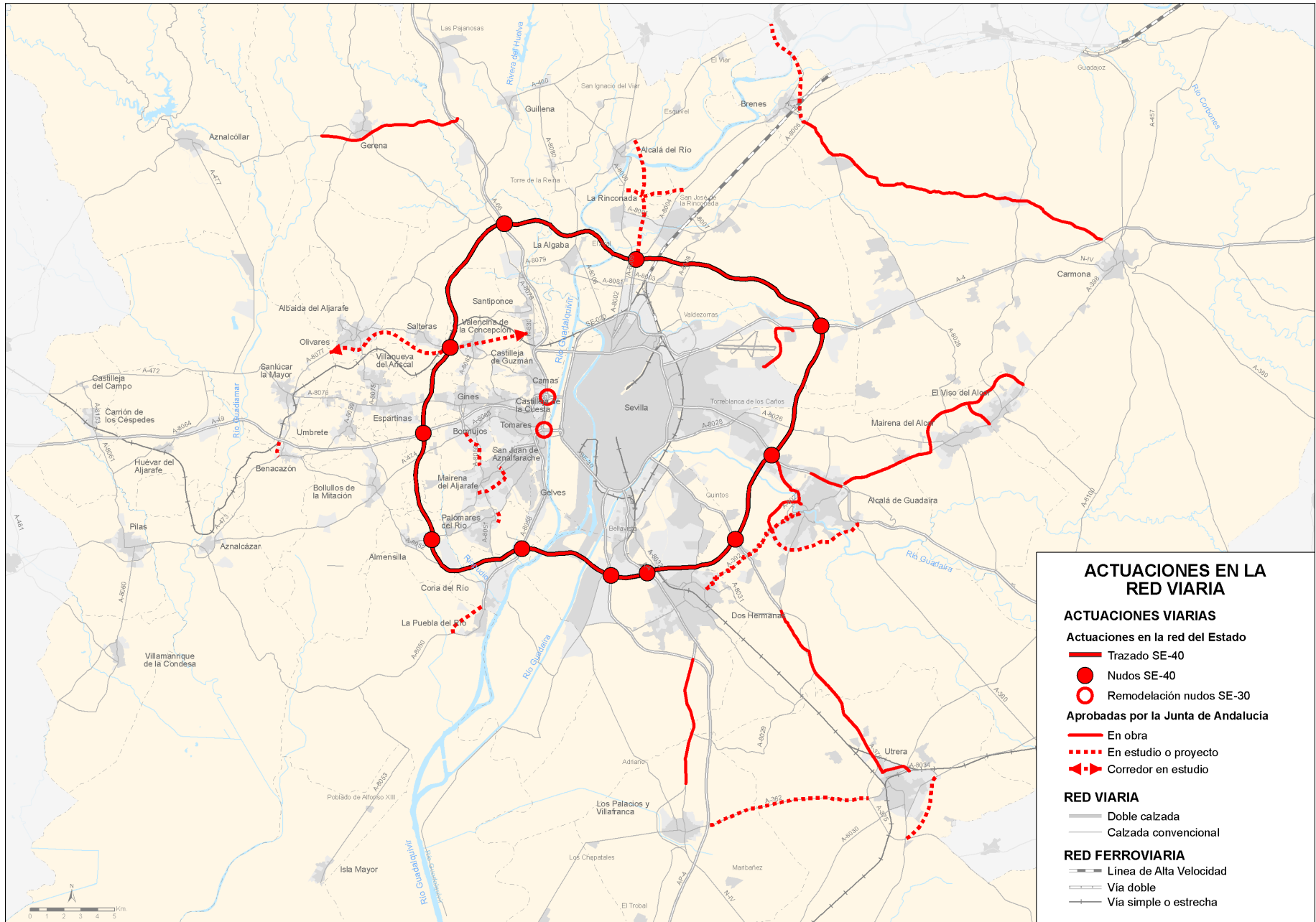
La configuración física de una red de transporte metropolitano capaz de atender las necesidades futuras de movilidad ha sido objeto específico del Plan de Transporte Metropolitano, que ha previsto una serie de actuaciones sobre las infraestructuras. El Plan de Ordenación del Territorio recoge esta programación, concretada en las siguientes actuaciones:

- Sevilla capital:
 - Red de metro y tranvía.
 - Prolongación del ramal ferroviario de la Cartuja hacia el sur.
 - Nuevo acceso ferroviario que conecte el aeropuerto con el nuevo Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.
 - Plataforma reservada para transporte público en Cortijo del Cuarto.
 - Paso Territorial Sur.
- Norte:
 - Ramal tranviario hasta Pago del Medio.
 - Ramal tranviario de La Rinconada a la estación de Cercanías de San José con posible prolongación a La Algaba.
 - Intercambiador en la estación de cercanías de La Rinconada.
 - Nuevo acceso viario (bulevar metropolitano de la Rinconada).
 - Reserva de suelo para plataforma reservada de transporte público en La Algaba.
- Este:
 - Variante este de Brenes.
 - Variante sur de Gerena.
 - Acondicionamiento de la carretera A-477.
 - Línea ferroviaria a Alcalá de Guadaíra.
 - Línea de tranvía de Montequinto a Dos Hermanas.
 - Acondicionamiento y mejora de trazado de la SE-410 de Venta de la Liebre a Alcalá.
 - Nuevo puente sobre el Guadaíra.
 - Prolongación del vial del Zacatín, en Alcalá.
 - Remodelación de accesos en la margen derecha de la autovía A-92.
 - Duplicación de calzada de la A-392 y Variante de Mairena-El Viso.
 - Plataforma reservada para transporte público en Los Alcores.
 - Variante sureste de Alcalá de Guadaíra.
 - Acondicionamiento de la A-462 entre Carmona y Brenes.
- Sur:
 - Prolongación de la línea 1 de metro hasta Dos Hermanas.
 - Nuevo acceso ferroviario a Los Palacios.
 - Variantes norte y este de Utrera.
 - Duplicación de calzada de la A-376 a Utrera, entre las intersecciones con la A-392 y A-8031.
 - Duplicación de calzada de la N-IV entre Dos Hermanas y los Palacios.
 - Duplicación de calzada de la A-362 entre Utrera y Los Palacios.
 - Duplicación de calzada y adecuación funcional de la A-392 entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.

- Aljarafe-Ribera:
 - Línea 1 de metro y servicios alimentadores en autobús.
 - Tranvía norte-sur con ramales hasta Puebla del Río, Bormujos y Salteras.
 - Plataforma reservada para transporte público a Espartinas.
 - Plataforma reservada para transporte público a Almensilla.
 - Servicios de cercanías sobre la línea ferroviaria a Huelva y nuevas estaciones.
 - Plataforma reservada en la A-49 entre Gines y La Pañoleta y plataforma exclusiva hasta Plaza de Armas.
 - Plataforma reservada entre Gelves y Plaza de Armas.
 - Remodelación de enlaces de la SE-30 con A-49 y A-8056.
 - Ronda urbana sur de Mairena del Aljarafe.
 - Conexión entre Mairena y Bormujos.
 - Variante de Palomares.
 - Variante de Puebla del Río.
 - Variante de Benacazón.
 - Nuevo trazado de la A-8077 entre Camas y Olivares.

- Generales:
 - Construcción de la SE-40.
 - Red de carriles ciclistas.
 - Mejora de accesibilidad y acondicionamiento del entorno de las estaciones.
 - Intercambiadores de transporte.





10. INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES Y EQUIPAMIENTOS

Todas las actividades que tienen lugar sobre el territorio dependen de un flujo de energía y materiales, lo que implica que necesitan de un constante suministro de recursos; así como de un depósito en el que almacenar los desechos generados. El suministro de recursos básicos es pues fundamental para el funcionamiento de cualquier sistema territorial, dado que su funcionalidad se sustenta en la circulación y transformación de dichos recursos físicos. La sostenibilidad de un sistema urbano se mide, por tanto, en función de la posibilidad existente a medio plazo de seguir manteniendo tales tasas de suministro y consumo. El objetivo último de la ordenación territorial es asegurar una capacidad de consumo que garantice la sostenibilidad del sistema y unos aceptables estándares de calidad de vida.

En el caso de la aglomeración urbana de Sevilla, al igual que en otros ámbitos territoriales andaluces de iguales características, la sostenibilidad a medio plazo de su sistema territorial significa, necesariamente, mantener o incluso disminuir las tasas de consumo absoluto actuales. En los últimos años el incremento en el gasto de recursos ha sido incesante, incluso por encima del crecimiento del PIB. Salvo en lo referente al agua, donde el consumo sí que ha logrado contenerse, la evolución de todos los demás indicadores ha sido alcista, destacando aspectos clave tales como el suministro de energía eléctrica, la generación de residuos urbanos o el consumo de combustibles fósiles al servicio de la movilidad. Además de la reconocida falta de recursos propios disponibles para satisfacer tales demandas, hay que destacar que el coste económico de tal tendencia repercutirá negativamente en las posibilidades de competitividad, dado que los insumos vienen creciendo en mayor medida que la producción final.

Frente a estas tendencias de creciente consumo de recursos, el actual marco normativo diseña una nueva política basada en dos principios: ahorro y eficiencia. Esta política se formaliza en disposiciones como la Directiva Marco del Agua, el Programa Agua, la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética, la Ley de Fomento de las Energías Renovables y del Ahorro y Eficiencia Energética de Andalucía o el Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética. En todos los casos se apuesta por una reducción en el consumo de recursos y por su uso más eficiente.

El Plan parte de estos mismos principios, marcándose como objetivo básico el establecimiento de estrategias para mejorar el balance ecológico del Centro Regional, atendiendo a los ciclos de los recursos naturales básicos y a la reducción de la huella ecológica de las actividades urbanas y utilizando como instrumento principal la planificación integrada de las redes de servicios básicos y su coordinación con las propuestas urbanísticas. Para alcanzar este objetivo es preciso que el área cuente, en primer lugar, con los sistemas generales de infraestructuras y servicios que posibiliten su desarrollo territorial y económico y su funcionamiento como nodo principal en el esquema de articulación regional, atendiendo a criterios de eficiencia y eficacia. Pero también es preciso que tales sistemas de infraestructuras se gestionen de forma integrada para el conjunto del ámbito metropolitano. En el caso del ciclo integral del agua su gestión debe tender a garantizar el suministro urbano, la depuración y la reutilización del agua; así como a moderar su uso en la agricultura desde criterios de ahorro y eficiencia. En cuanto al suministro eléctrico, se debe asegurar la dotación de infraestructuras y servicios energéticos, de mecanismos de implantación de sistemas de ahorro y eficiencia energética y de promoción de las energías renovables. Los residuos también necesitan de un sistema integrado de gestión que incluya el impulso de medidas de ahorro, recuperación, reciclaje y revalorización de materiales. Y en cuanto a las telecomunicaciones, debe facilitarse el despliegue de las infraestructuras que permitan un acceso, fijo o inalámbrico, a servicios de banda ancha.

Los equipamientos sociales son otro elemento estructurante de gran importancia para la articulación territorial del área. Frente a la actual concentración de los equipamientos supramunicipales en la ciudad central, el Plan apuesta por una distribución más homogénea mediante su desconcentración en beneficio de la primera corona metropolitana. Con esto se trata de crear una nueva red de dotaciones públicas organizada con criterios de centralidad escalonada, que sirva a la generación de nuevos focos de centralidad y con ello a la conformación de un territorio metropolitano policéntrico.

Las determinaciones del Plan en materia de infraestructuras y equipamientos se orientan según los siguientes criterios:

10.1. LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS DEBEN ATENDER A LA SEGURIDAD EN EL ABASTECIMIENTO, EN UN CONTEXTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA DE RECURSOS

10.1.1. Dotar al área de los sistemas de infraestructuras que posibiliten su desarrollo territorial y económico, mejorando el balance ecológico de la aglomeración urbana

Las infraestructuras territoriales básicas son el medio de distribución de recursos para satisfacer las necesidades básicas de la población y, en especial, las correspondientes al abastecimiento de agua y de las diferentes formas de energía. El criterio general del Plan es asegurar el abastecimiento en condiciones adecuadas y suficientes de calidad y cantidad de los recursos correspondientes, en la actualidad y con proyección en el futuro a medio plazo. Ello exige que el desarrollo territorial esté acorde a la disponibilidad actual y futura de los recursos, lo que significa que deberán ampliarse las escalas en la planificación del suministro, teniendo en cuenta la posición de los nuevos desarrollos dentro de la totalidad del sistema.

El sistema de infraestructuras básicas se regirá, así mismo, por los criterios de integración de las redes y de consideración de los ciclos de los recursos, por lo que deberá tenerse en cuenta la capacidad de los sistemas de satisfacer las necesidades pertinentes, así como las singularidades territoriales que aconsejen la prudencia y la gestión particular en cada uno de los componentes del sistema. Para ello, tenderá a minimizarse la afección territorial en materia de extensión de redes, especialmente las derivadas de afecciones al paisaje y al medio urbano, atendiendo escrupulosamente a consideraciones de salud y seguridad de la población.

Siguiendo criterios de ahorro y eficiencia, el desarrollo metropolitano deberá tender más a la mejora cualitativa de las dotaciones que al mero crecimiento del consumo. En este sentido, las redes de infraestructuras se dimensionarán atendiendo al mantenimiento de los niveles actuales de dotación. En el caso de los centros de generación, se dará prioridad a aquellos que se abastezcan de recursos disponibles en el propio área, frente a los que se basen en su importación. Igualmente es necesario promover instalaciones para la reutilización de los subproductos, especialmente en lo referente a los residuos y el agua.

10.1.2. Introducir balances del metabolismo urbano en el estudio de las posibilidades de dotación y abastecimiento de los nuevos desarrollos

En los nuevos desarrollos urbanos, el Plan propone que quede previamente garantizada la procedencia de los recursos previstos, así como la ejecución de las infraestructuras necesarias, tanto en los abastecimientos en baja como en alta. Como consecuencia, habrán de establecerse previsiones de consumo en el ámbito particular del nuevo desarrollo y en el global, tomando en consideración el contexto urbano y territorial donde éste se ubicará; es decir, los nuevos desarrollos habrán de justificar su idoneidad y su encaje dentro de los sistemas generales de recursos básicos, considerados éstos desde su origen.

Las dotaciones de infraestructuras en los nuevos desarrollos deben tener en cuenta una visión integral del recurso, considerando sus ciclos y flujos y su repercusión en los sistemas generales metropolitanos de abastecimiento, distribución y, en su caso, devolución al medio. Esto significa que deberá preverse la producción de subproductos contaminantes, tanto en lo referente al consumo de materiales (residuos) como en lo concerniente a la producción de aguas residuales y emisiones atmosféricas contaminantes generadas directa o indirectamente. Especial atención debe prestarse a la eficiencia de los sistemas en la distribución, evitando

pérdidas innecesarias mediante la adopción de las mejores tecnologías disponibles. También deberá preverse y justificarse la carga económica que supondrá para el municipio la satisfacción de las necesidades de recursos básicos, así como el mantenimiento de sus infraestructuras en el medio y largo plazo.

Será preciso justificar la demanda de recursos hídricos y energéticos, tanto en el planeamiento urbanístico general como en el de desarrollo o en los proyectos singulares de grandes instalaciones consumidoras. A estos efectos, la documentación de los planes y proyectos debe incorporar estudios específicos sobre la viabilidad económica de las demandas de suministros y una programación temporal de las fases de ejecución de las infraestructuras necesarias, para que los desarrollos previstos entren en carga con unas infraestructuras garantizadas. En todo caso, se impedirá la implantación de nuevos crecimientos urbanísticos si las infraestructuras que los deben servir aún no están presentes; así como los crecimientos en municipios cuyos núcleos actuales no posean todas las infraestructuras precisas para satisfacer adecuadamente los servicios.

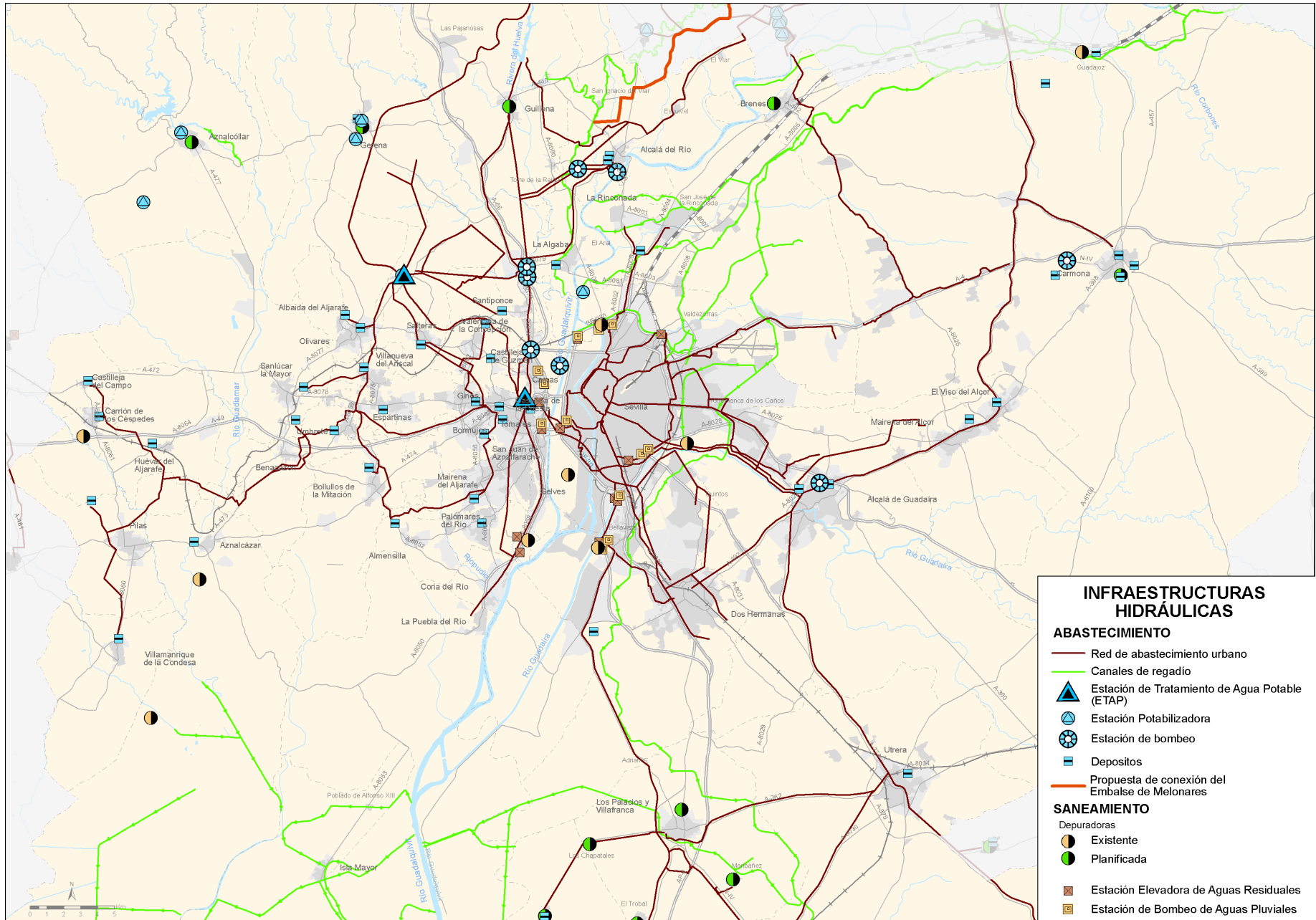
A fin de asegurar que los recursos necesarios para abastecer a los nuevos crecimientos están realmente disponibles, el Plan establece que con carácter previo a la aprobación del planeamiento general o de desarrollo se recabarán los informes pertinentes de los órganos de gestión de las redes de infraestructuras territoriales, que resultarán vinculantes en caso de indicar una carencia de recursos.

10.1.3. Crear un sistema integrado de gestión del ciclo integral del agua a través del cuál se garantice el suministro urbano, la depuración y, en su caso, reutilización del agua

En los últimos años, y como consecuencia de una más eficiente gestión del sistema hidráulico, se han incrementado los recursos disponibles al tiempo que se ha controlado el consumo. En la actualidad los sistemas de Emasesa, Aljarafe y Hueznar, aseguran la dotación de agua para los niveles actuales de consumo y para los previstos hasta el horizonte temporal del Plan. Al mismo tiempo, se ha avanzado en la coordinación entre los diferentes sistemas, atendiendo a su necesaria interconexión. El sistema hidráulico se considera ahora como un ciclo integral donde deben controlarse todas y cada una de sus fases, desde la aducción a la devolución del recurso al sistema natural en las debidas condiciones de calidad y cantidad.

No obstante, aún quedan aspectos que mejorar, como el tratamiento de aguas en condiciones de alta pluviometría, la corrección de pérdidas en la red o los vertidos sin depurar en algunos sectores como el río Guadaíra. En esta línea, el Plan recoge las actuaciones previstas en el Convenio entre la Agencia Andaluza del Agua y el Consorcio Provincial del Agua, que en síntesis son las siguientes:

- Actuaciones en depósitos de cabecera
- Abastecimiento a Guillena desde Gergal.
- Rehabilitación del canal de La Minilla.
- Ampliación de depósitos reguladores.
- Arteria Gelves – Coria.
- Conexión Emasesa - Huesna.
- Nuevas redes de transporte.
- Refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe.
- Ampliación de ETAP en el Aljarafe.
- Ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona.
- Nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera.
- Mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios.
- Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna.
- Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna.
- Construcción de depósitos de tormentas.
- Nuevos colectores en La Isla y Copero.
- Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce y Camas.
- Nuevos emisarios en Espartinas y Bormujos.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Carmona y Guadajoz.
- Agrupación de vertidos y EDAR en pedanías de Utrera.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Los Palacios y pedanías.
- Agrupación de vertidos y EDAR Aznalcóllar.
- EDAR Ribera de Huelva.
- EDAR Pudio.
- EDAR Carrión de Los Céspedes.
- Planta de tratamiento de lodos.



La programación y dimensionado de nuevas infraestructuras de abastecimiento de agua, tanto por el planeamiento urbanístico como por los planes sectoriales, se realizará en base a los estudios sobre disponibilidades y demandas en el conjunto del área, los informes de las empresas suministradoras y de los organismos competentes, de conformidad con la Norma 96.4. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Las previsiones de nuevos desarrollos y crecimientos urbanísticos, de cambio de uso del suelo y, en general, de cualquier implantación que suponga un aumento del consumo o una expansión de las redes de distribución, es preciso que se acompañe de una previsión del volumen de nuevos recursos hidráulicos previstos y su origen, así como de un estudio del impacto que tendrá en el sistema general de infraestructuras y en el medio ambiente. En este estudio se incluirá la justificación de que dichas demandas pueden ser efectivamente asumidas por el sistema con el volumen de agua y la capacidad de gestión disponibles en ese momento. Del mismo modo, en los desarrollos donde se prevea un gran consumo de recursos, deberá justificarse convenientemente su procedencia, atendiendo a posibilidades de reutilización de aguas residuales o diseño de sistemas de captación y almacenamiento de agua de lluvia.

Las redes de saneamiento deben atender a las demandas futuras de evacuación de aguas residuales, así como definir el agente encargado de la ejecución de la red, tanto en la urbanización como en la conexión al colector general que asegure una adecuada conducción de las aguas residuales hacia la infraestructura de depuración. La ejecución de estos colectores se realizará evitando la afección a zonas de valor natural, tanto en situación normal de operación como en la ocurrencia de una hipotética rotura accidental del colector o colectores. En el diseño de las redes de saneamiento de los nuevos desarrollos, se hace obligatorio el trazado de redes separativos para las aguas pluviales y para las aguas residuales. En el caso de los sectores urbanizables con uso industrial, su planeamiento de

desarrollo contemplará la dotación de instalaciones de depuración primaria que aseguren un vertido a la red dentro de los parámetros máximos tolerables.

Con carácter general, y en desarrollo de la Directiva 91/271, el Plan fija que todos los núcleos urbanos deben contar con servicios de depuración. En los nuevos desarrollos urbanos debe garantizarse que la capacidad de depuración existente es suficiente para atender a la demanda que se producirá. En el caso de que sea necesaria la creación de nueva infraestructura, ésta habrá de estar plenamente operativa con anterioridad a que se produzcan las nuevas demandas del servicio. Si los núcleos urbanos actuales no disponen de instalaciones de depuración, no se considera conveniente que se permitan crecimientos del suelo urbano en tanto no cuenten con tal infraestructura. En todo caso, las instalaciones de depuración deben propiciar que los usos especialmente consuntivos puedan recurrir al suministro de aguas reutilizadas cuando así sea posible.

Como medida genérica para instrumentar las determinaciones anteriores, y en aplicación de la Estrategia 88.L) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan apuesta por la gestión conjunta del ciclo del agua como una comunidad de usuarios que integre los tres sistemas actualmente existentes, a efectos de compartir recursos. Esta gestión conjunta se instrumentará mediante un Ente Supramunicipal del Agua de base asociativa en la que participen los Ayuntamientos del área y la Agencia Andaluza del Agua con competencias en la ordenación y gestión de los servicios de aducción y depuración.

10.1.4. Asegurar un suministro eléctrico de calidad mediante la implantación de sistemas de ahorro y eficiencia y la promoción de las energías renovables

En los últimos años, la evolución del sistema metropolitano en cuanto al consumo de energía primaria y final continúa caminando hacia situaciones de incremento del consumo, escasa potencia de generación eléctrica, menor eficiencia en su uso y habituales episodios de interrupción del suministro. Esta situación afecta tanto al consumo de energía eléctrica como al de combustibles fósiles, ligados sobre todo a su uso en automoción. La dispersión urbanística y la pérdida de complejidad y diversidad de la trama urbano-territorial es la principal responsable de esta situación, pues la razón de fondo está en el consumo de los sectores denominados “difusos”.

Como conclusión global puede afirmarse que el sistema energético en el ámbito metropolitano solo sufre problemas infraestructurales en la red de distribución de energía eléctrica y en la cobertura gasista. Desde el ámbito de las infraestructuras básicas han de abordarse políticas siguiendo dos líneas estratégicas básicas: la integración de los aspectos energéticos en la política urbanística y territorial, atendiendo a criterios de gestión de la demanda, y la planificación y gestión integral del sistema energético, considerando al sistema como un todo; es decir, tanto en el origen como en el procesamiento de los recursos energéticos disponibles.

La principal deficiencia se encuentra en el lado de los recursos, toda vez que la dinámica de consumo es claramente ascendente. Por tanto, la situación del sistema energético metropolitano dependerá no sólo de la dotación de infraestructura, sino también de la disponibilidad primaria de recursos energéticos. Así pues, el comportamiento de la totalidad del sistema dependerá de que las estrategias de ahorro y eficiencia logren una importante penetración en la configuración, gestión y funcionamiento del sistema territorial.

La importancia de las energías renovables es evidente y lo será aún más en un futuro a medio plazo. Si bien el desarrollo actual es, en estos momentos, escaso en niveles cuantitativos globales, es preciso avanzar en esta línea. En la actualidad, la ciudad de Sevilla se encuentra a la cabeza de España en la utilización de energía fotovoltaica conectada a red y ha sido de los municipios pioneros en la aprobación de ordenanzas destinadas al aprovechamiento de la energía solar térmica. A otro nivel se encuentran las recientes experiencias de producción de electricidad a gran escala en centrales termosolares y, más en el campo de la eficiencia energética, la gran cantidad de instalaciones de cogeneración ligadas al tratamiento de residuos urbanos, de depuradoras y de instalaciones industriales.

En lo concerniente a la infraestructura de abastecimiento, el Plan promueve el impulso al desarrollo de fuentes renovables, no sólo en cuanto a instalaciones de pequeño tamaño, sino también de centrales termosolares de generación eléctrica. La red de suministro eléctrico en baja tenderá también hacia su refuerzo infraestructural, toda vez que sus niveles de calidad se han visto resentidos en el pasado, sobre todo en épocas de picos del consumo como las olas de calor en verano. A este nivel aparecen programadas las siguientes actuaciones:

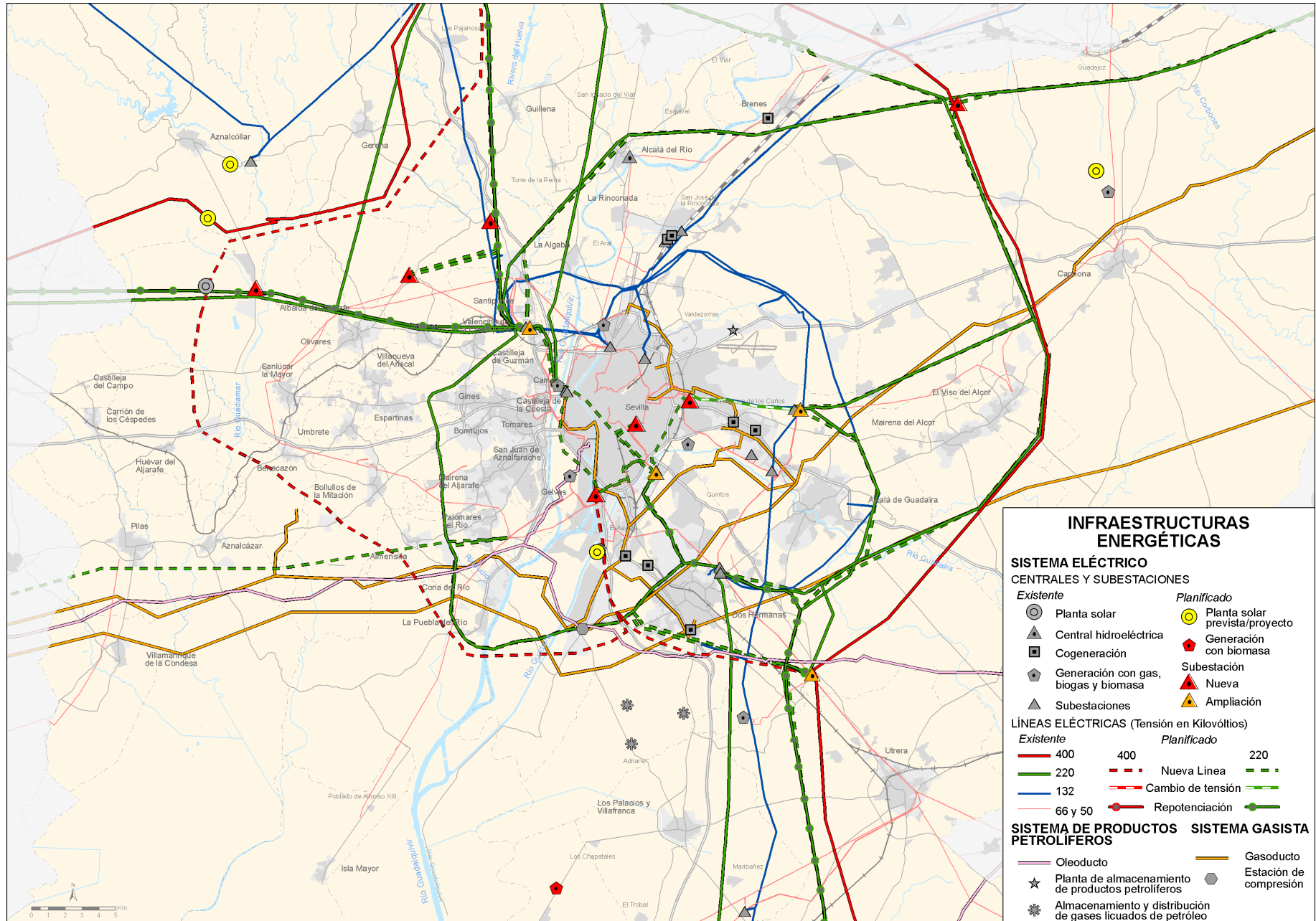
- Plantas termosolares y fotovoltaicas de Sanlúcar la Mayor, Aznalcollar y Carmona.
- cierre del anillo de 400 Kv por el Suroeste y Oeste.
- Repotenciones de líneas de 220 Kv desde el norte, el oeste y el sur.
- Nuevas líneas de 220 kv a la ciudad de Sevilla.
- 6 subestaciones de nueva construcción (Albaida, Salteras, Gelves, Brenes y dos en Sevilla).
- 5 ampliaciones de subestaciones (Guillena, Castilleja de Guzmán, Alcalá de Guadaíra y dos en Sevilla).

Como directriz para el planeamiento urbanístico, y en desarrollo de la Determinación 84 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan establece que en los nuevos desarrollos urbanos se realice una previsión de los posibles aumentos del consumo energético, así como de un estudio del impacto que tendrá en el sistema general de infraestructuras y en el medio ambiente. El estudio de ese impacto habrá de referirse también al efecto del aumento del consumo energético en lo que respecta al incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero, incluyendo la disminución de sumideros por efecto de la actividad urbanística concreta. En todo caso, también habrán de definirse aquellas medidas que pudieran compensar este efecto, bien mediante el aprovechamiento de energías renovables, bien mediante la propuesta de medios de movilidad alternativa o bien mediante la creación de sumideros de CO₂. Los nuevos crecimientos tendrán que prever y evaluar los nuevos consumos, así como justificar la procedencia de los recursos energéticos para satisfacerlos, describiendo los tipos energéticos considerados.

Con la finalidad de fomentar el uso de las energías renovables, el planeamiento deberá considerar las condiciones de diseño de las tramas urbanas a efectos de optimizar las condiciones de insolación. Con este mismo fin, ha de hacerse extensiva la normativa de edificación que obliga a la instalación de energía solar térmica en las viviendas y edificios de nueva construcción. Los nuevos desarrollos en vivienda colectiva que se produzcan en el ámbito, incorporarán instalaciones colectivas de energía solar térmica, con el gas como energía de apoyo. Los nuevos desarrollos urbanísticos igualmente preverán puntos de evacuación de energía, en el caso de que pudiera situarse en ellos instalaciones fotovoltaicas con conexión a la red.

La planificación y trazado de las redes de distribución habrán de considerar la minimización del impacto paisajístico, por lo que las líneas transcurrirán soterradas en toda su longitud en

suelos urbanos o urbanizables y en los espacios naturales protegidos. Para el transcurso de las líneas de alta tensión, el Plan habilita pasillos territoriales, que quedarán preservados de la ocupación con usos residenciales.



10.1.5. Crear un sistema integrado de gestión de residuos con medidas de recuperación, reciclaje y revalorización

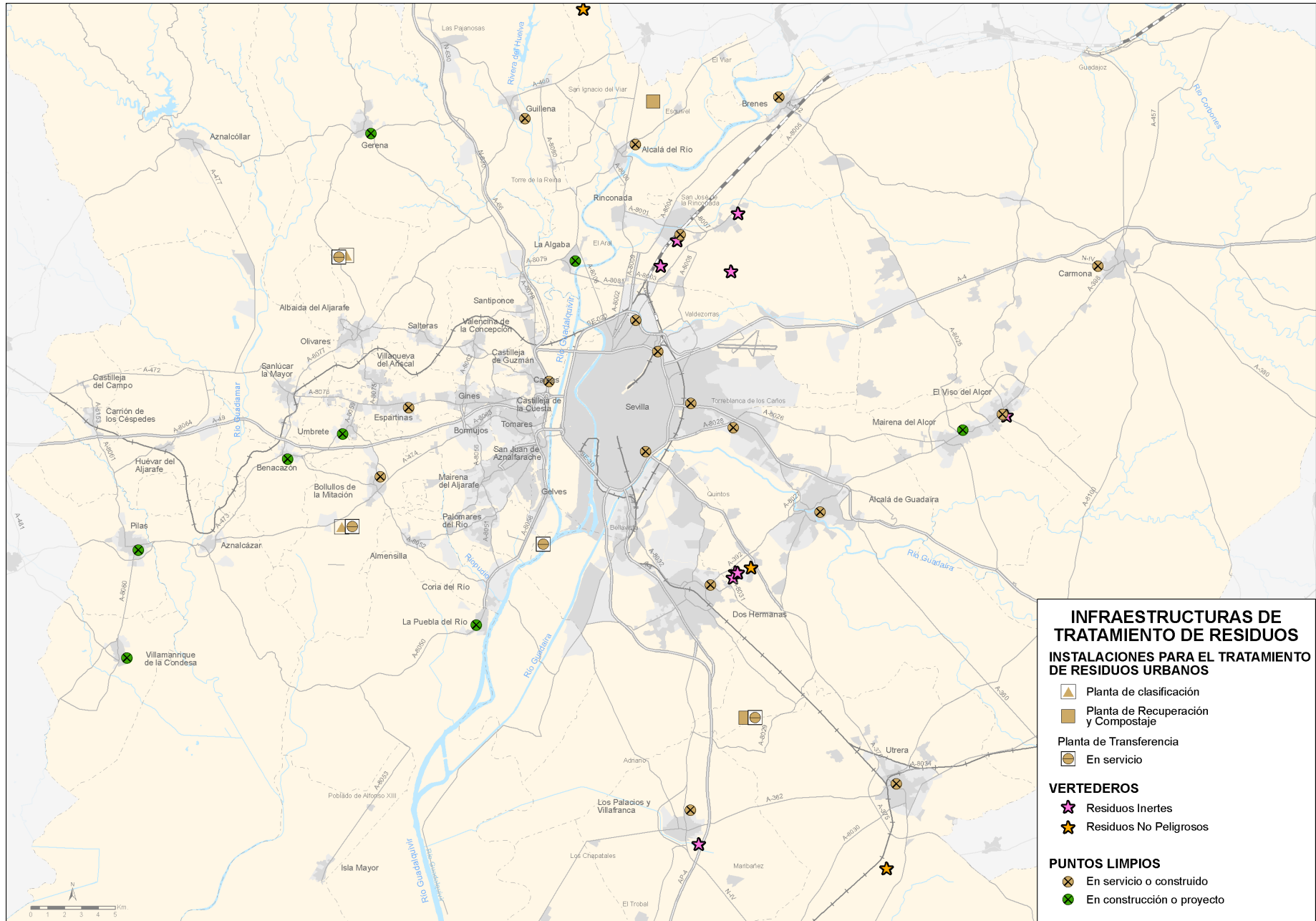
El sistema de evacuación de residuos se centra en la minimización del potencial contaminador de dichos residuos, una vez que éstos son depositados en el medio natural. En ese sentido, se ha realizado un gran esfuerzo por organizar la recogida selectiva y aportar la infraestructura de tratamiento con procesos mecánico-biológicos. Tales esfuerzos han de ser reforzados, en tanto en cuanto los resultados no han sido satisfactorios en muchas de sus facetas, incorporando la mejor tecnología disponible. Pese al constante aumento en la producción de residuos urbanos en los últimos años, no parece que vayan a producirse déficit en la infraestructura de tratamiento, ya que el área cuenta con una amplia red de puntos de recogida, plantas de tratamiento y vertederos.

No obstante, cabe mejorar la red de puntos limpios, así como mejorar también los procesos de recogida selectiva. Estas medidas no requerirán grandes inversiones infraestructurales, aunque sí requieren mejoras en la gestión. Los puntos limpios en construcción o proyecto se ubicarán en los siguientes municipios:

- Benacazón.
- Mairena del Alcor.
- Puebla del Río.
- La Algaba.
- Gerena.
- Pilas.
- Umbrete.
- Villamanrique de la Condesa.

Como medida de apoyo a esta gestión más eficiente, en aplicación de la Directriz 60.2. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, los diseños urbanísticos considerarán la manera más eficiente para llevar a cabo el reciclaje y la recogida de residuos, y para que ésta sea lo más selectiva posible. En el caso de nuevos desarrollos residenciales o industriales, deberá justificarse preceptivamente qué lugar ocupa esa zona en la previsión de los servicios de recogida y tratamiento de residuos que en ella se generen. Se analizarán las demandas en materia de vertidos de residuos urbanos, localizándose las infraestructuras necesarias tanto de carácter local como supramunicipal en función de los planes sectoriales y los informes de los organismos competentes. Los proyectos de zonas de vertido, tratamiento y transferencia de residuos se ubicarán en áreas destinadas específicamente para ello, teniendo en cuenta las correspondientes cautelas urbanísticas y ambientales.

En el caso de la ubicación de nuevos desarrollos urbanísticos en las cercanías de estos lugares, deberá procederse al sellado y recuperación previos de la zona. En todo caso, también se cautelará la construcción de nuevos desarrollos urbanísticos en la franja de vientos dominantes con origen en las plantas de tratamiento, vertido y transferencia de residuos. A estos mismos efectos, no resulta conveniente la ubicación en el área de plantas de tratamiento que supongan un efecto negativo de contaminación atmosférica, como las plantas de incineración de residuos urbanos, incluso acompañadas de valorización energética. En cambio, los residuos de construcción necesitan de un plan específico que valore las necesidades de nuevas infraestructuras, con el objetivo de su reutilización.



10.1.6. Asegurar la dotación de infraestructuras y servicios avanzados de telecomunicaciones, a través de la elaboración de programas conjuntos entre las administraciones y los operadores

La viabilidad futura de un sistema económico competitivo depende, en gran medida, de la incorporación habitual de las tecnologías de la información a la gestión de los sistemas. Estas tecnologías son un medio para lograr que el conocimiento y la inteligencia sean conceptos conductores de la práctica económica y social, lo que coadyuvará también a un mejor comportamiento ecológico. Es necesario, por tanto, proceder a la configuración de un sistema metropolitano de infraestructuras de telecomunicaciones que asegure el acceso universal a los servicios avanzados de banda ancha, incluso en condiciones de movilidad.

El instrumento básico para asegurar que el territorio metropolitano ofrezca un acceso a servicios avanzados en condiciones de igualdad territorial debe ser la dotación de las necesarias infraestructuras mediante programas coordinados entre las Administraciones Públicas y las empresas operadoras. En tales programas es preciso fomentar la extensión de cobertura inalámbrica con alto ancho de banda en todos los núcleos del área, con especial atención a las zonas urbanas con problemas de marginalidad donde es más evidente la brecha digital. Desde el planeamiento urbanístico, las infraestructuras de telecomunicaciones deben incorporarse a los sistemas generales como infraestructuras urbanas básicas y, como tales, deben someterse a licencia y regularse en sus condiciones de implantación. A estos efectos, en desarrollo de la Directriz 75.8. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la normativa urbanística debe fijar los parámetros a los que deberán ajustarse los proyectos de instalaciones de transporte o difusión, promoviendo el uso de emplazamientos compartidos por los operadores.

10.2. LOS EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS DEBEN LOCALIZARSE CON CRITERIOS DE CENTRALIDAD ESCALONADA

10.2.1. Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos

Los equipamientos sociales de titularidad pública cumplen una función de cohesión social como espacios urbanos del consumo colectivo, organizándose como redes sectoriales de escala metropolitana, municipal y local. A esos mismos niveles los equipamientos aportan al territorio polos de centralidad, por lo que su equilibrada distribución espacial constituye un factor de articulación social. La situación de partida en el área es la de una absoluta concentración de las dotaciones supramunicipales en la ciudad de Sevilla, contando la mayoría de los núcleos de las coronas sólo con instalaciones de escala municipal sin capacidad de atracción metropolitana. Al mismo tiempo, los desarrollos urbanos recientes carecen de muchos servicios de proximidad, al no haberse acompasado la edificación residencial con la gestión de las dotaciones.

La propuesta del Plan en esta materia se basa en el diseño de una red continua y jerárquica que atraviese el territorio ligando entre sí las distintas piezas urbanas, definiendo para ellos nuevas Áreas de Centralidad. Con este fin se localizan los emplazamientos preferentes para dotaciones de alcance metropolitano, a partir de criterios basados en la accesibilidad real. Al tiempo que resulta imprescindible una desconcentración de los servicios públicos en beneficio de la primera corona, la accesibilidad aporta un nuevo valor a espacios anteriormente periféricos y que ahora se tornan estratégicos. La implantación en ellos de servicios supramunicipales, con la consiguiente creación de puntos nodales que singularicen la nueva ciudad metropolitana, permitirá además una revalorización de sectores que hoy carecen de

referentes territoriales. La aplicación de esta estrategia en el Aljarafe central, en la Vega y en el corredor del Guadaira sirve a esa creación de nuevas centralidades.

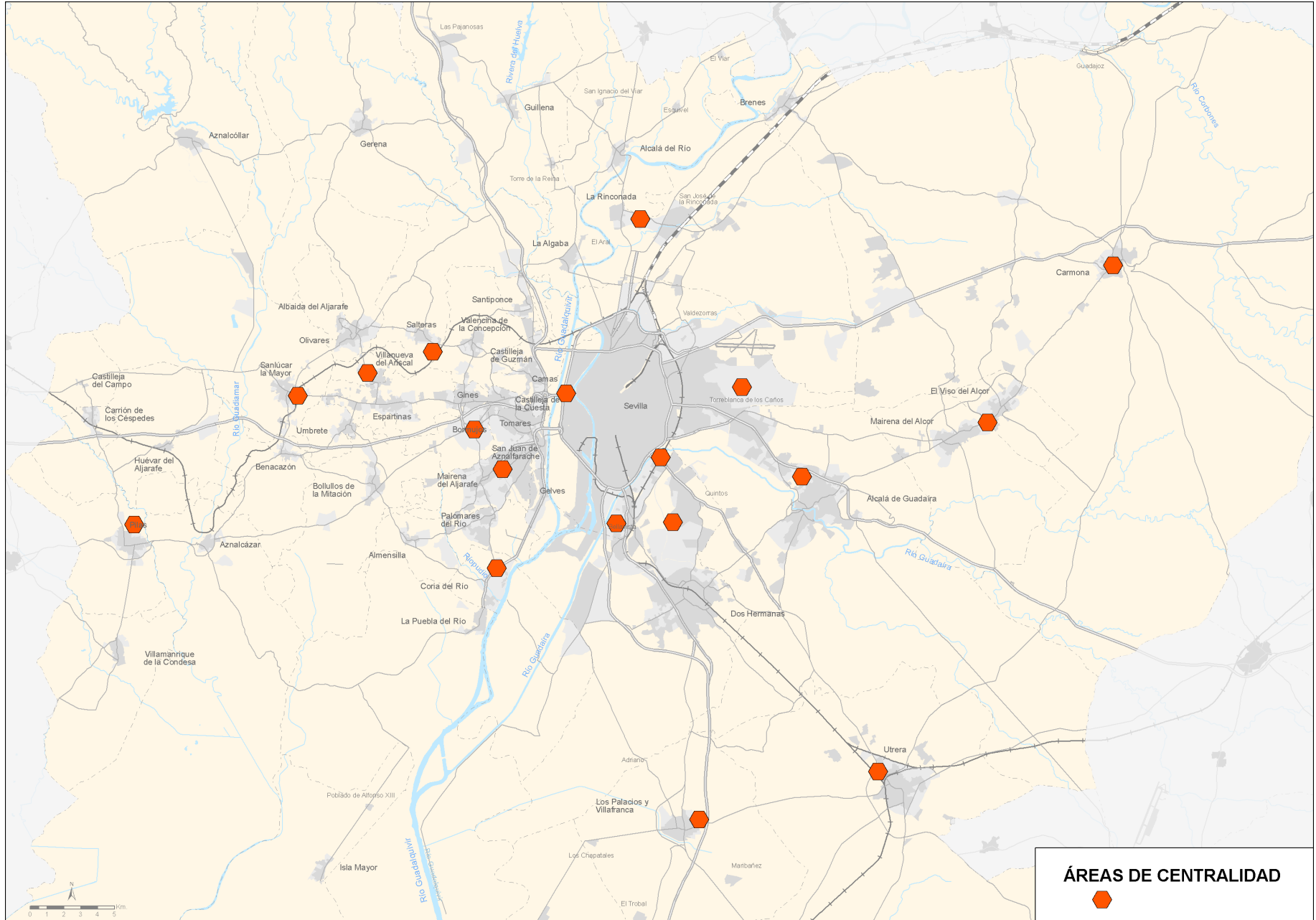
La creación de esta red escalonada de equipamientos públicos queda definida en el Plan para aquellos servicios de escala metropolitana y nivel jerárquico de Centro Regional, conforme a la Norma 25.3. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Para los restantes niveles, el Plan se remite a la planificación sectorial y al planeamiento urbanístico, en aplicación del art. 9.E) de la Ley 7/2002, aportando criterios y directrices. A tales efectos, se establece que los instrumentos de planificación propicien un funcionamiento en red del sistema de equipamientos y su conexión con otras redes urbanas, especialmente el sistema de espacio libre, que los equipamientos de escala municipal se ubiquen en relación con los focos de centralidad y asegurando su conexión viaria, que los equipamientos de escala de barrio deben distribuirse buscando la complementariedad con los de los sectores colindantes y que se debe dar prioridad a la atención de las bolsas de marginalidad y exclusión social. La gestión de los equipamientos debe ser simultánea a la puesta en carga de los nuevos sectores residenciales, no debiéndose aprobar su planeamiento de desarrollo si haber asegurado previamente la efectiva dotación de los servicios públicos en paralelo a la ocupación de las viviendas.

La implantación de nuevos servicios de escala metropolitana debe contribuir a la creación de nuevas centralidades, evitando las zonas ya saturadas. Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal como hospitales, universidades, etc. deben servir como motores económicos que contribuyan a la creación de tejido empresarial complementario. Por ello el planeamiento ha de prever suelos destinados a espacios productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos a ellos o no.

10.2.2. Definir nuevas Áreas de Centralidad en la corona mediante la localización de equipamientos supramunicipales.

Partiendo de la situación actual de alta concentración de las dotaciones supramunicipales en la ciudad de Sevilla, el Plan adopta la estrategia de proponer una serie de municipios de la corona metropolitana como lugares idóneos para la localización de equipamientos de escala supramunicipal que sirvan a la creación de nuevas centralidades.

La selección de estos municipios está en relación con la definición de los sectores establecidos para la caracterización del sistema de asentamientos, pudiendo estos municipios actuar como centro funcional de cada uno de tales sectores. En todo caso, el Plan no identifica los suelos donde hayan de localizarse tales equipamientos, sino que traslada al planeamiento urbanístico municipal la capacidad de determinar el emplazamiento concreto de estas nuevas Áreas de Centralidad.



11. ESPACIO LIBRE

El proceso de crecimiento metropolitano no siempre ha entendido los factores del medio físico como recursos en sí mismos, sino que a menudo los ha considerado meros soportes de las actividades urbanas. El resultado ha sido la pérdida de funcionalidad biofísica de grandes partes del territorio metropolitano, una constante amenaza de riesgos “naturales”, un elevado coste de las infraestructuras y la inadecuada localización de algunas implantaciones. En numerosas ocasiones el crecimiento de los usos urbanos y las infraestructuras ha ocupado zonas que cumplían una función hidrológica, agraria o naturalística y que, como consecuencia, ha mermado la variedad de usos en el área y ha provocado situaciones de riesgo. El área también sufre importantes pérdidas de suelo asociadas a la erosión en las laderas de los escarpes que carecen de cubierta vegetal, provocando fenómenos de deslizamientos y aterramientos de los cauces. La cubierta forestal es muy escasa y en su mayor parte producto de reforestaciones situadas en posiciones alejadas de los núcleos urbanos, lo cual reduce su capacidad de regulación térmica y su posible uso como zonas verdes urbanas. Igualmente, el área carece de ejes de conexión ecológica entre los distintos elementos del territorio y entre los espacios naturales por el inadecuado tratamiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias y por la ocupación urbana, que ha contribuido a aislar algunos sectores con valores ambientales.

En cambio se cuenta con una serie de factores positivos que ofrecen potencialidades sobre las que basar una ordenación territorial que preserve un paisaje con variedad de usos. Entre estos recursos destaca el eje del río Guadalquivir, que constituye el principal elemento estructurante del territorio metropolitano y con grandes posibilidades no aprovechadas de uso público; así como su llanura de inundación, que ha actuado como barrera natural impidiendo la

conurbación y el crecimiento del uso residencial en mancha de aceite. En segundo lugar, en cuanto a relevancia ambiental, aparecen los escarpes del Aljarafe y los Alcores, que constituyen un recurso paisajístico de primer orden y en su mayor parte preservado de la urbanización. Los suelos con uso agrario, y en especial el olivar, conforman un espacio de alto valor paisajístico para mantener un territorio diversificado; además del propio valor agrológico de los suelos de la vega, que asientan una agricultura de regadío capaz de competir en términos de rentabilidad económica a largo plazo con los usos urbanos. Entre los recursos a potenciar e integrar hay que considerar también un rico patrimonio histórico susceptible de ponerse en valor para el uso ciudadano y como recurso económico ligado a su explotación turística. Por último, hay que constatar la probada funcionalidad metropolitana de los contados parques de gran tamaño existentes, como prueba de la existencia de una demanda suficiente e insatisfecha de zonas verdes metropolitanas.

El sistema de espacio libre del área metropolitana de Sevilla parte de una concepción positiva y no residual de este elemento estructural. No es por tanto el resultado de lo que resta en el territorio una vez planificados los crecimientos urbanísticos y los grandes sistemas infraestructurales, sino que se plantean a partir de los propios recursos y potencialidades que ofrece el territorio metropolitano.

Para identificar y ordenar dichos recursos y potencialidades como un sistema se acude a principios básicos del funcionamiento natural del territorio, tal como lo plantea la ecología del paisaje, distinguiendo tres diferentes tipos de elementos básicos:

- La matriz del territorio, constituida por los grandes usos bioproductivos del suelo, que en el área metropolitana son los espacios agrarios y en menor medida forestal. Tienen diferente valor ambiental y en función de él se establecen niveles de tratamiento específicos para cada componente de la matriz.

- Las teselas, que son los espacios insertos en esa matriz con mayor valor ecológico y naturalístico, sean de origen natural o antrópico, en donde en función de dichos valores se plantean fundamentalmente diferentes regímenes de protección y uso público.
- Los corredores, los elementos que interconectan físicamente los anteriores para constituir auténticos sistemas de integración natural, ecológica y de uso del espacio libre metropolitano. Estos elementos están constituidos fundamentalmente por la red fluvial y el sistema de corredores asociados al dominio público viario.

Las determinaciones del Plan en materia de espacio libre de la ocupación urbana se orientan según los siguientes criterios:

11.1. EL ESPACIO LIBRE METROPOLITANO DEBE FORMAR UNA MALLA QUE PERMITA AFLORAR LA MATRIZ NATURAL DEL ÁREA

11.1.1. Identificar de forma unitaria el espacio libre que ha de ser preservado de la urbanización

El diseño de una ciudad metropolitana requiere la previsión de una red de espacios libres, que se integre como un todo unificado y aporte los niveles de calidad ambiental que hoy demanda la ciudadanía. Por tanto, un espacio realmente civilizado debe considerar al mismo nivel las necesidades residenciales y las de ocio, procurando la consecución de un paisaje urbano de calidad. Habitualmente este objetivo se instrumenta mediante la técnica urbanística de intercalar entre la trama urbana las “zonas verdes”, haciendo del suelo urbano un contenedor de espacios verdes.

El Plan parte de un giro conceptual en la consideración del sistema de espacio libre y de su génesis como elemento constituyente del sistema urbano-territorial en un ámbito metropolitano. Ese cambio conceptual hunde sus raíces en criterios ecológicos y de funcionamiento del territorio, inducidos por el cambio de escala. El paso de la escala urbana a la metropolitana no permite ya abordar al sistema de espacios libres como elementos verdes portados por la matriz urbana. Más bien al contrario, es el espacio urbano el que es acogido por un medio físico o matriz natural subyacente que lo contiene y le da cobijo.

En este sentido, el sistema libre es uno y sus componentes deben constituir una red interconectada. Tales conexiones dejan de tener sentido como meros corredores, para convertirse también en espacio libre de suficiente entidad como para poder preservar los flujos y relaciones ecológicas, garantizando una buena calidad paisajística. Se trata, pues, de

superar el concepto de conexión “ecológica”, que suele reducirse a la insignificante, en términos territoriales, conexión vial no motorizada que sólo asegura la posibilidad del uso público común de los espacios, pero que no es suficiente para garantizar las otras funcionalidades ambientales de la red. Como consecuencia, no es el sistema de espacios libres al que hay que dotar de continuidad mediante conexiones libres de urbanización, sino que es el medio urbanizado el que debe ser necesariamente discontinuo.

Para hacer efectiva la inclusión en el planeamiento de estos bienes patrimoniales, conforme a la Norma 114 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el Plan prevé que el órgano de gestión en materia de ordenación del territorio se dote de un sistema de información en el que se integren tanto los espacios y bienes protegidos por sus valores culturales, como aquellos de carácter natural o paisajístico. Este sistema de información contendrá las bases de datos y coberturas cartográficas que permitan una identificación y localización precisas de los bienes a proteger.

El carácter unitario del sistema de protección del Plan es compatible con el establecimiento de categorías de protección en función del carácter y valores específicos de los espacios y bienes a proteger. En todo caso, estas categorías actúan de forma superpuesta, pudiendo un mismo territorio estar afectado por varias categorías si en él concurren valores de distinto tipo. Por ello la normativa de protección no se refiere tanto a los lugares como a los valores que han de ser preservados, pudiendo tales valores aparecer aislados en un cierto espacio o compartidos por un lugar.

11.1.2. Asegurar la plena funcionalidad y viabilidad del territorio metropolitano, evitando la ruptura de sus equilibrios ecológicos

El sistema urbano no es viable si ocupa todo el suelo disponible, sin respetar las condiciones ecológicas básicas que aseguran su funcionalidad. A escala metropolitana, el espacio libre no juega un mero papel subsidiario, como complemento a las áreas urbanizadas y como referente de una naturaleza perdida. Por el contrario, ejerce funciones propias y específicas como son el equilibrio natural de poblaciones animales y vegetales, la regulación térmica y de la humedad, el mantenimiento del equilibrio de las concentraciones de gases en la atmósfera urbana, la circulación de las escorrentías superficiales, la recarga de los acuíferos, la estabilización de suelos en zonas de pendiente, la oferta de servicios ambientales y en general proporcionar un “fondo escénico” que dé lugar a un paisaje variado y nada monótono.

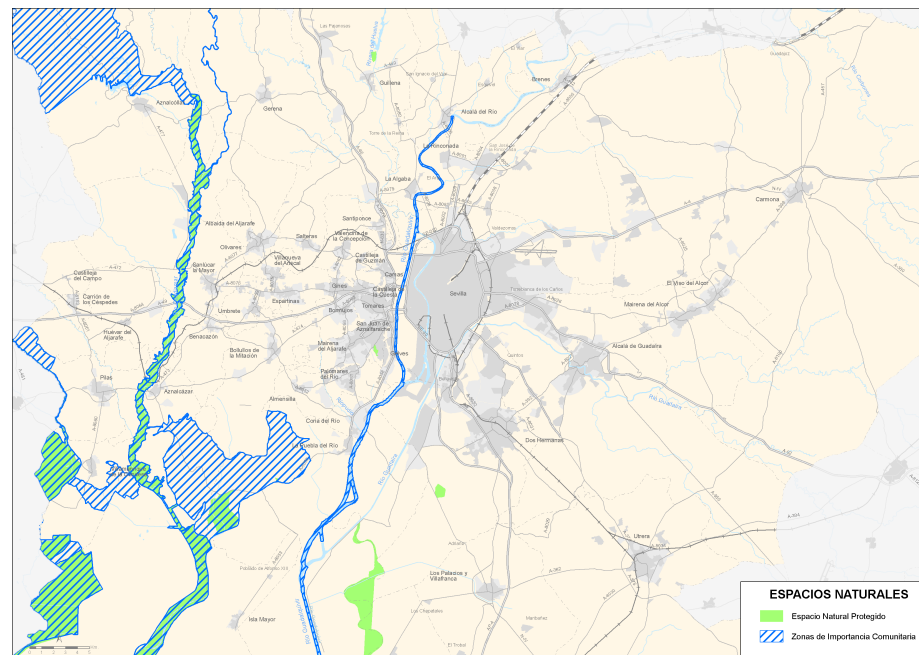
Los espacios con valores naturales singulares y que mejor reflejan los ecosistemas originarios del área se encuentran ya protegidos por la legislación ambiental y forman parte de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía o de la red Natura 2000 establecida por la Unión Europea, también denominados Lugares de Importancia Comunitaria. Estos espacios deben cumplir una función ecológica de conservación de los ecosistemas naturales, sin que quepa atribuirles otros fines urbanísticos. El Plan asegura su conservación y que su uso sea básicamente naturalístico, si bien en casos como el de los parques periurbanos su función básica se ligue a un uso público de cierta intensidad.

El planeamiento urbanístico habrá de calificarlos como suelo no urbanizable especialmente protegido por legislación específica, conforme al art. 46.b) de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía, que establece esta categoría para aquellos espacios “sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación administrativa, incluidas las

limitaciones y servidumbres así como las declaraciones formales o medidas administrativas que, de conformidad con dicha legislación, estén dirigidas a la preservación de la naturaleza, la flora y la fauna, del patrimonio histórico o cultural o del medio ambiente en general". En cuanto al régimen de usos resulta conveniente remitirse a la Ley 4/1989 de Conservación de los Espacios Naturales, a la Ley 2/1989 de Inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y a las determinaciones que establecen sus respectivos Planes de Ordenación de los Recursos Naturales o Planes Rectores de Uso y Gestión, sometiendo a licencia urbanística aquellas actividades susceptibles de alterar los equilibrios naturales, sin perjuicio de las autorizaciones ambientales que concurran.

En esta situación se encuentran los siguientes espacios:

- El Parque Nacional y Natural de Doñana.
- El Paisaje Protegido del Corredor Verde del Guadiamar.
- La Reserva Natural del Complejo Endorreico de Utrera.
- El Paraje Natural del Brazo del Este.
- Las Reservas Naturales Concertadas de la Cañada de los Pájaros y la Dehesa de Abajo.
- Los Parques Periurbanos de La Corchuela, el Gergal y Porzuna.
- Los pinares de Puebla del Río y Aznalcázar.
- El curso del Guadalquivir desde la presa de Alcalá del Río.



11.1.3. Evitar la exposición a riesgos naturales y tecnológicos

El entorno de Sevilla ha sufrido históricamente la ocurrencia de fenómenos de carácter catastrófico, entre los que destacan las inundaciones asociadas al curso inferior del Guadalquivir, que han impuesto condiciones a la ocupación del espacio metropolitano y han obligado a costosas obras de protección. Al mismo tiempo, la creciente presión sobre el medio natural, consecuencia del propio crecimiento de la población y la actividad, ha introducido nuevos factores de tensión ambiental y de riesgo para las personas y los bienes. El desarrollo experimentado en las últimas décadas ha hecho aparecer nuevos factores de riesgo, principalmente de carácter tecnológico. Por ello es preciso realizar una aproximación desde la ordenación del territorio para contribuir a crear un territorio más seguro, evitando las intervenciones susceptibles de provocar situaciones de riesgo.

Dada la conformación geomorfológico de la zona, en el punto de contacto entre los cursos medio y bajo del Guadalquivir, son las inundaciones el principal factor de riesgo en el área. En segundo lugar aparecen los procesos de erosión y deslizamiento de laderas, sobre todo en los escarpes de los Alcores y el Aljarafe. Y entre los riesgos no naturales son los incendios, los accidentes mayores en actividades industriales y los derivados del transporte de mercancías peligrosas los que mayor incidencia pueden tener en la zona.

Ante tales riesgos, el Plan opta por hacer un tratamiento preventivo evitando ante todo la ocupación de zonas inundables. Desde una perspectiva metropolitana, existen suficientes suelos susceptibles de acoger usos urbanos sin riesgos de inundabilidad como para descartar cualquier ocupación de zonas inundables. A estos efectos, el Plan aplica la Directriz 105 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en el sentido de obligar al planeamiento urbanístico a realizar estudios de inundabilidad. Esta misma estrategia de evitar la ocupación de suelos con riesgos de deslizamientos es aplicada por el Plan al impedir los usos que impliquen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10 %.

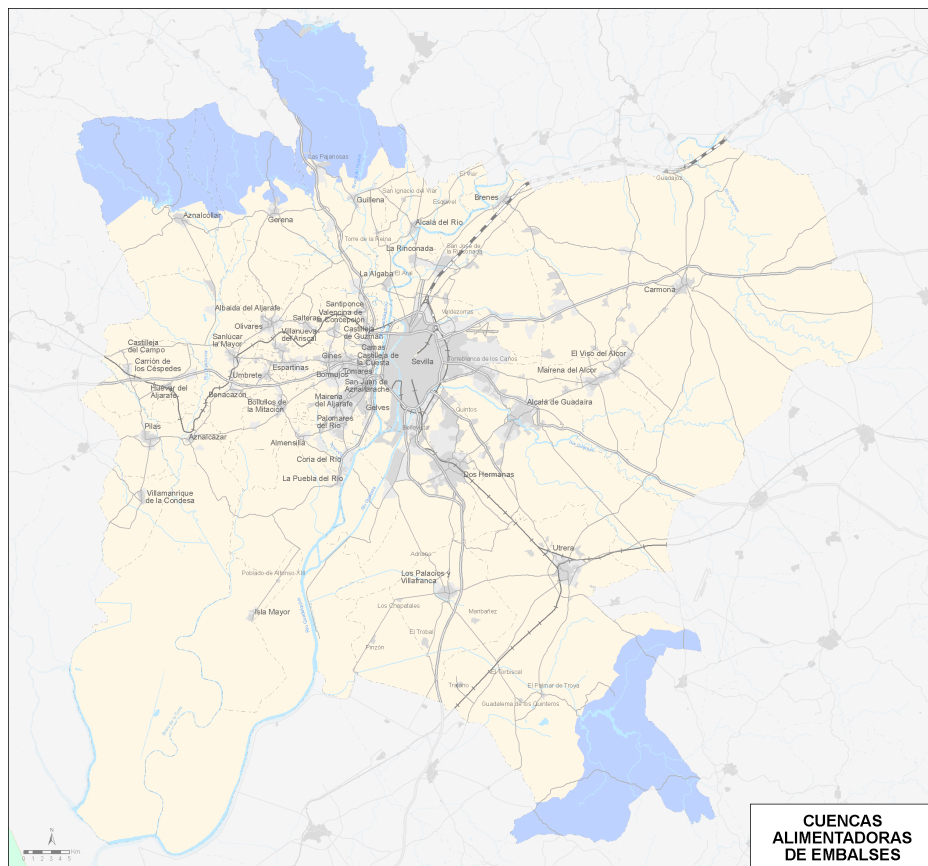
Como mandato al planeamiento urbanístico, en el proceso de elaboración del planeamiento general, se plantea la necesidad de elaborar una cartografía de riesgos con delimitación de las zonas afectadas por los distintos tipos de riesgos, diferenciadas según grado de peligrosidad, y la fijación de áreas de protección cautelar. En todo caso, el planeamiento deberá tener en cuenta los contenidos de los distintos planes de protección civil que le afecte y establecerá las medidas específicas para aminorar los riesgos o sus eventuales consecuencias.

11.1.4. Valorar la red hidrográfica, y en especial el río Guadalquivir, como elemento conformador del área

Dado que el emplazamiento del área metropolitana tiene un condicionante fluvial muy destacado y los fenómenos de inundación son los riesgos naturales más frecuentes, la protección de la red hidrográfica debe ser prioritaria para el Plan. Esta red cumple una función ecológica y recreativa, dado que aporta al territorio metropolitano una malla de conexión que asegura buena parte de los flujos naturales de la zona, no solo a través de la propia lámina de agua sino muy especialmente mediante sus sotos, riberas y arbolado. Su estado no es siempre satisfactorio, por lo que su funcionalidad como corredores lineales requiere de actuaciones específicas de regeneración de márgenes a través de revegetaciones, limpiezas, control de vertidos, adecuación para el uso público, etc. A este nivel resultan prioritarios los cauces del Guadalquivir, Guadaíra y Riopudío, que forman un doble eje norte-sur y este-oeste sobre el que se puede soportar gran parte de la conectividad territorial del área.

Como quiera que estos suelos están afectos al dominio público hidráulico en virtud de la Ley 29/1985 de Aguas, sobre los mismos no se podrá realizar ninguna transformación que reduzca su capacidad de evacuación. Sobre los cauces el Plan establece que deben evitarse los desvíos, cubrimientos o entubados, salvo para evitar riesgos de inundación. Las zonas inundables, aunque no pertenezcan al dominio público, deben igualmente preservarse de las construcciones, instalaciones o infraestructuras que puedan obstaculizar la dinámica natural de las aguas en régimen de crecidas. Además de los cauces y la llanura de inundación, el artículo 6 del Texto Refundido de la Ley de Aguas prescribe que las márgenes de los cauces públicos están sujetas, en toda su extensión longitudinal, a una zona de servidumbre de 5 metros de anchura, para uso público, y a una zona de policía de 100 metros de anchura en la que se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen a la autorización

administrativa previa del Organismo de Cuenca. A estos efectos es conveniente fijar las zonas inundables para los arroyos Riopudío, Miraflores, Almonazar, Rivera de Huelva y Culebras, que conservan en parte sus llanuras de inundación.



La traslación de estas disposiciones al planeamiento urbanístico deberá realizarse mediante su clasificación como suelo no urbanizable de carácter natural o rural, como establece el art. 46 de la Ley de Ordenación Urbanística en función de su “condición de bienes de dominio público natural o estar sujetos a limitaciones o servidumbres” o por “presentar riesgos ciertos de

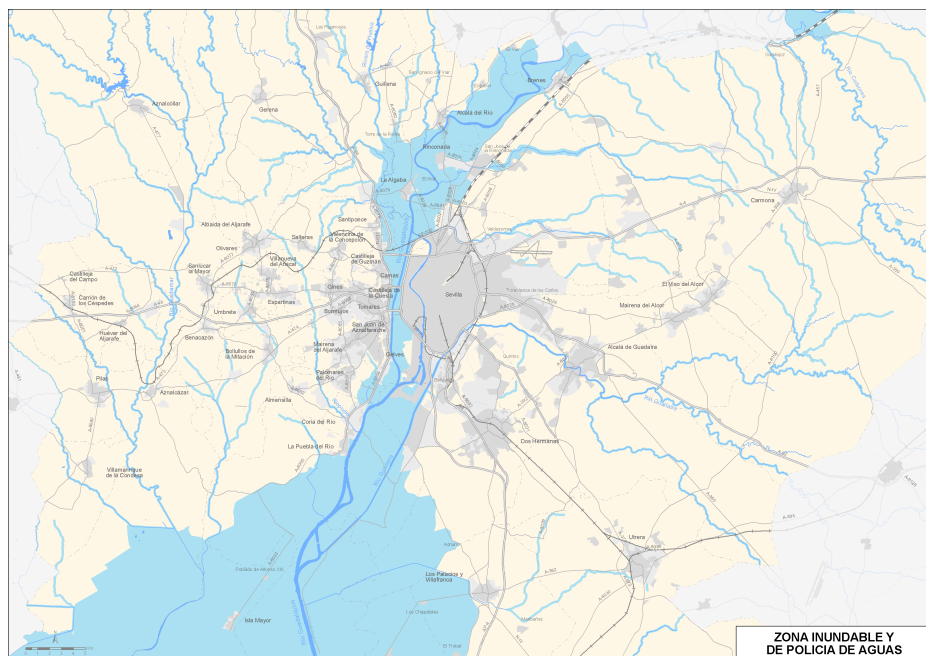
erosión, desprendimientos, corrimientos, inundaciones u otros riesgos naturales”; así como la Directriz 105.8. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. A estos efectos el planeamiento general debe someter a licencia urbanística tanto las construcciones como las alteraciones de la topografía, extracciones de áridos o cualquier otro uso que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas.

El carácter inundable de algunas zonas puede ser reversible, siempre que no existan suelos alternativos en el mismo municipio, si bien el planeamiento debe redoblar las cautelas mediante los informes preceptivos del Organismo de cuenca y su justificación en un estudio que analice las repercusiones de la alteración propuesta sobre los municipios vecinos y el ámbito de la subcuenca afectada, tanto aguas arriba como, sobre todo, aguas abajo del cauce. En aplicación de la Directriz 105 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, todos aquellos planes, proyectos o actuaciones que puedan llevarse a cabo en las zonas de riesgo de inundación, o donde existe constancia de que se hayan producido inundaciones, han de incorporar una evaluación del riesgo y sus consecuencias previsibles para la iniciativa que se emprende, y ello para su consideración en el procedimiento de autorización o aprobación, incluido el trámite de información pública. A fin de determinar cuales son estas zonas de riesgo, la administración hidrográfica elaborará un estudio de inundabilidad en el área que defina los ámbitos de posible afección para unos períodos de recurrencia de 50, 100 y 500 años.

La protección de la red hidrográfica ha de hacerse extensiva a las cuencas alimentadoras de los embalses que abastecen al área, tanto para usos urbanos como de regadío. Estas cuencas se sitúan en los extremos noroeste y sudeste, afectando a los embalses de Cala, Guillena, Gergal, Aznalcóllar y Torre del Águila. En estas zonas el Plan apuesta por limitar los usos que

puedan afectar a la calidad de las aguas vertientes y por impulsar actuaciones de protección hidrológico-forestal mediante la conservación o restauración de la cubierta arbórea.

Especial consideración ha de tener el cauce vivo del Guadalquivir como eje central del área y objeto de un programa específico de desarrollo con el objetivo de contribuir al desarrollo de los municipios ribereños, así como ofrecer espacios de uso público para los propios ciudadanos. También han de ser objeto de programas de restauración ambiental los ríos Guadaíra y Riopudío, en los cuales se contemplen las necesarias actuaciones de acondicionamiento del cauce y fomento del uso público.



En esta categoría se deben considerar los siguientes espacios:

- Las láminas de agua de los ríos con caudal permanente como son el Guadalquivir, Guadaíra, Rivera de Huelva, Riopudío y Guadiamar.

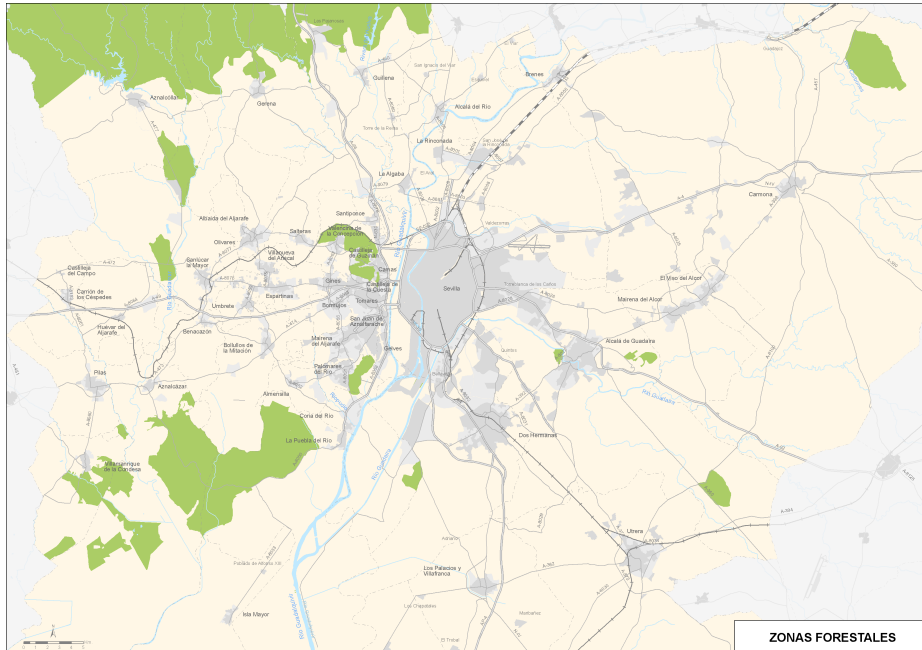
- Sus llanuras de inundación, definidas para un periodo de retorno de 500 años.
- Las zonas de policía de todos los cauces de dominio público o privado con un ancho de 100 metros.
- Las cuencas alimentadoras de los embalses.
- Las zonas húmedas asociadas a las graveras del Guadaíra, Aeropuerto y La Rinconada, para las que debe concretarse su funcionalidad en los respectivos planes de restauración.

11.1.5. Conservar e incrementar las zonas forestales por su función ambiental, recreativa y paisajística

La escasez y poca vitalidad de la cubierta forestal es una de las condiciones adversas a superar para la mejora de las condiciones ecológicas, climáticas, paisajísticas y recreativas del conjunto del área. Para ello ha de comenzarse por preservar las escasas masas arbóreas existentes y los bosques de ribera, si bien a éstas han de añadirse otras zonas con potencialidad de naturalización o forestación. Este conjunto de zonas forestales debe constituir un elemento equilibrador para las condiciones atmosféricas del área, al actuar como estabilizadores climáticos de una ciudad metropolitana en la que los efectos de las emisiones a la atmósfera se ven agravados por unas condiciones topográficas y climáticas adversas, magnificadas además por la intensa urbanización, solo superables mediante la creación de sumideros para tales contaminantes atmosféricos. A la función de regulación climática debe añadirse la potencialidad que parte de estas zonas arboladas tienen como posibles zonas verdes metropolitanas, sobre las que asentar los necesarios espacios de uso público.

La preservación normativa de las zonas forestales viene dada por la propia Ley 2/1992 Forestal de Andalucía, cuando establece en su art. 2 que “los terrenos forestales están sujetos a una especial protección, vigilancia y actuación de los poderes públicos” y en su art. 27 que

“los montes de dominio público tendrán la consideración a afectos urbanísticos de suelo no urbanizable de especial protección”. Esto implica un régimen de usos que permita mantener, proteger y, en su caso, regenerar sus características ambientales al mismo tiempo que promueva el uso público, no solo recreativo sino incluso dotacional.



Más allá de la efectiva conservación de la escasa vegetación natural existente en el área, el Plan aborda un programa de reforestación que incremente la superficie forestal disponible para mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas. Este programa de reforestación cuenta con dos tipos de espacios especialmente aptos para ser revegetados, como son las cornisas y las riberas fluviales. En las cornisas, resultan prioritarios los sectores del Aljarafe correspondientes a Castilla de la Cuesta, Camas, Castilla de Guzmán, Palomares del Río y Sanlúcar la Mayor, mientras que entre las riberas requieren un tratamiento especial las de los ríos Guadaira y Riopudio.

Los espacios que forman parte de esta categoría se pueden diferenciar según su carácter de masas forestales con especies autóctonas como es el caso de:

- Dehesa de Almensilla.
- Cerrado de Bucaré.
- Cerro del Toruño.
- Sector oriental de La Corchuela.
- Dehesas de Palmares y La Herrería.
- Dehesas de Villamanrique.
- Sierra Norte

O bien de repoblaciones forestales realizadas mediante plantaciones de pinares, como son:

- Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar.
- Oromana.
- La Atalaya.
- La Corchuela.

Consideración aparte merecen las formaciones riparias formadas por los sotos de ribera asociados a cauces fluviales, presentes en parte de los cursos de los ríos:

- | | |
|-----------------|-------------------|
| ▪ Guadalquivir. | Guadiamar. |
| ▪ Guadaira. | Rivera de Huelva. |
| ▪ Almonazar. | Miraflores. |
| ▪ Culebras. | Riopudio. |

11.1.6. Mantener libres de urbanización los escarpes por su valor paisajístico y para evitar riesgos naturales

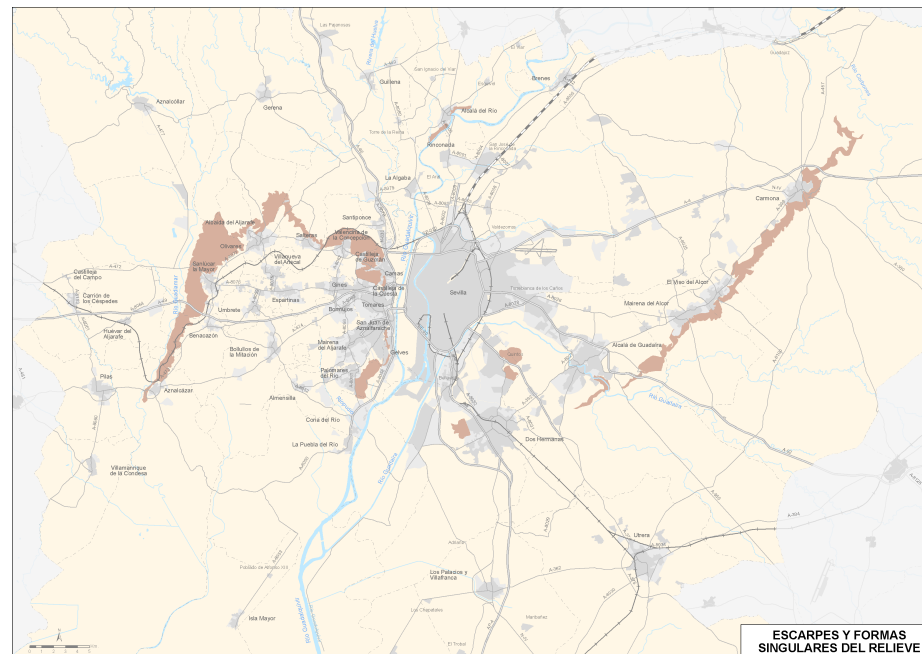
En un territorio básicamente llano, los escarpes formados en los bordes de las plataformas del Aljarafe y los Alcores constituyen las únicas formas del relieve con una cierta relevancia topográfica. Esta singularidad geomorfológica los ha convertido en un elemento esencial del paisaje metropolitano y así ha sido reconocido por todos los planes que se han realizado en la zona. Este carácter de fondo del paisaje de la vega, evidente desde algunos emplazamientos como el de la propia ciudad de Sevilla, le ha otorgado un especial valor a la cornisa oriental del Aljarafe, si bien la misma consideración merecen los escarpes del norte y el oeste o el del Alcor. A otro nivel, las terrazas cuaternarias del Guadalquivir en la vega son un elemento topográfico a reconocer y respetar.

Además de su función paisajística, los escarpes presentan unas condiciones de riesgos naturales asociados al deslizamiento de laderas que los han preservado, hasta hace poco, de la urbanización. Dada esta conjunción de factores paisajísticos y de riesgos, a menudo se ha propuesto su reforestación o al menos la fijación del suelo mediante cultivos arbóreos como olivares o vegetación arbustiva.

Si bien estas cornisas se encuentran ya preservadas de la urbanización por el Plan Especial de Protección del Medio Físico, que los catalogó como Paisajes Singulares y definió un régimen de usos tendente a su calificación como suelos no urbanizables especialmente protegidos, esta protección ha de extenderse al planeamiento urbanístico en virtud del art. 46 de la Ley de Ordenación Urbanística por “presentar riesgos ciertos de erosión, desprendimientos, corrimientos, inundaciones u otros riesgos naturales”. Entre los usos a

evitar debieran incluirse los que impliquen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10 %.

El Plan propone para la efectiva estabilización de estas laderas el mantenimiento de los cultivos arbóreos, especialmente olivares, que ahora ocupan importantes sectores de las cornisas del Aljarafe y Los Alcores. En aquellas zonas desprovistas de cubierta vegetal es imprescindible abordar un programa de reforestación que fije al suelo al tiempo que incremente la escasa superficie forestal disponible en el área. Por su parte, los trazados de nuevas infraestructuras deben estudiar y minimizar su impacto sobre la estabilidad de las laderas, la escorrentía superficial y el paisaje.



Dada la alta visibilidad de cualquier ocupación de estas zonas, las condiciones de conservación del paisaje deben extenderse no solo a los escarpes propiamente dichos, sino también a las cornisas superiores visibles desde los fondos de valle.

En esta categoría se incluyen las zonas ocupadas por:

- Los escarpes de los Alcores entre Carmona y Dos Hermanas.
- El cañón kárstico del Guadaíra en Alcalá de Guadaíra.
- Los cerros de Quintos, Valeros y La Motilla.
- El escarpe del Guadalquivir en Alcalá del Río.
- El borde oriental del Aljarafe entre Palomares del Río y Castilleja de Guzmán.
- La cornisa norte del Aljarafe entre Valencina y Albaida del Aljarafe.
- El escarpe occidental del Aljarafe entre Albaida del Aljarafe y Aznalcázar.

11.1.7. Integrar los usos rurales como componentes indisociables del sistema territorial metropolitano

El sistema de espacios libres engloba, junto a las zonas verdes de uso público, a aquellos espacios que aún preservan elementos ecológicos con valor ambiental, considerándolos como un todo que es necesario que conserve su funcionalidad genérica, en tanto soporte físico del sistema territorial metropolitano. Pero igualmente el medio rural juega un papel fundamental pues los espacios agrarios, e incluso el “baldío”, también han de ocupar su puesto en el escenario del paisaje, resultando la diversidad paisajística una meta irrenunciable.

A partir de estos criterios el Plan persigue formular una propuesta fundamentada en la acción positiva para la conservación de la funcionalidad del sistema territorial, más allá de la visión defensiva centrada en la reserva de áreas, más o menos valiosas, con destino a la conservación o al uso público. En definitiva, se trata de revalorizar también el espacio rural, con sus usos actuales, como componente esencial del sistema territorial metropolitano, subrayando su valor fundamental como factor de equilibrio del espacio urbanizado. Intercalar espacios urbanos y rurales es por tanto necesario no sólo por su propia productividad agraria, sino como factor de cualificación del paisaje metropolitano y condición para la sostenibilidad del propio espacio urbanizado.

Asegurar la continuidad territorial del sistema de espacios libres, como contrapunto a la conurbación, implica entender que el espacio agrario, además de su valor productivo, tiene una función amortiguadora que preserva la identidad de cada núcleo de población y constituye una reserva para futuros usos, no necesariamente urbanos. En tanto conformadores del paisaje rural, los usos agrarios juegan un papel esencial en la estrategia de formación de un área metropolitana que mantenga una alta calidad paisajística.

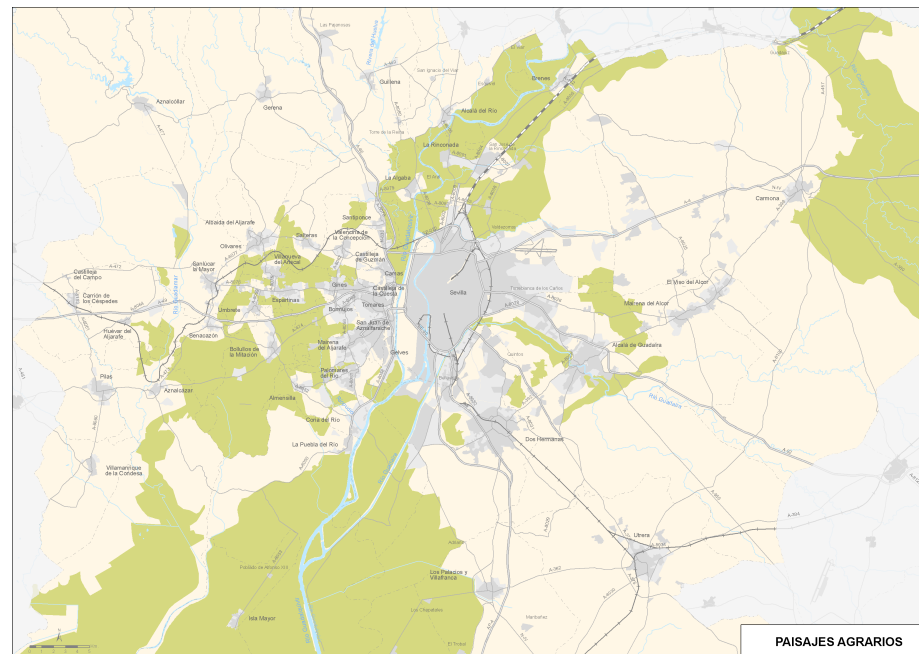
Los suelos de alta capacidad agrológica, como los de la vega que son los más ricos de toda la región, deben preservarse como un recurso de lenta formación y con un alto valor económico perdurable en el tiempo. Otros suelos con un uso agrícola en secano, como determinados olivares y viñedos del Aljarafe que han contribuido a mantener el carácter polinuclear del sistema de poblamiento, merecen conservar su aprovechamiento actual por su valor posicional al equilibrar los usos urbanos con otras funciones territoriales.

La consideración de los paisajes agrarios a cautelar como parte del sistema de espacios libres metropolitanos viene dada por el art. 46 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de

Andalucía, que establece esta protección para aquellos espacios en los que deba “considerarse necesaria la preservación de su carácter rural, atendidas las características del municipio por razón de su valor, actual o potencial, agrícola, ganadero, forestal, cinegético o análogo.” Esto implica para el planeamiento urbanístico su clasificación como suelo no urbanizable, no necesariamente de especial protección, y la asignación de un régimen de usos en el que se limiten las actividades constructivas a las infraestructuras y servicios vinculados a la explotación de recursos primarios.

En el área metropolitana de Sevilla pueden cumplir esta función de preservación del paisaje rural los siguientes espacios:

- La vega del Guadalquivir en Brenes, Alcalá del Río, La Rinconada, La Algaba, Santiponce y Camas.
- La vega del Guadalquivir en Gelves, Palomares del Río y Coria del Río.
- Las dehesas y olivares de los Alcores.
- Los olivares entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.
- El entorno agrario del río Guadaíra.
- Las laderas de la Motilla y la Corchuela.
- Los viñedos del sector noroccidental del Aljarafe.
- El entorno agrario del arroyo Riopudio.
- Las manchas de olivar del Aljarafe.
- El sector al norte de los pinares de Puebla y Aznalcázar.
- La zona regable del Bajo Guadalquivir en los municipios de Dos Hermanas, Los Palacios, Puebla del Río e Isla Mayor.
- La campiña del río Corbones en Carmona.



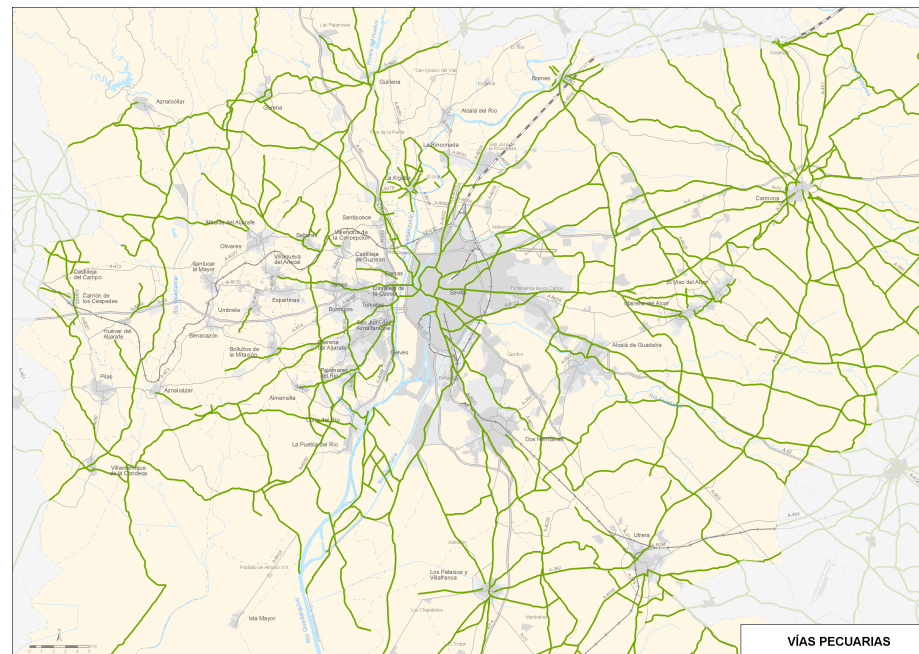
11.1.8. Reutilizar las vías pecuarias como corredores ecológicos

La red de vías pecuarias, regulada por la Ley 3/1995, debe considerarse no solo como un patrimonio público de gran importancia territorial por su función histórica ligada a la ganadería, sino también como parte esencial del viario metropolitano. Hoy día pueden unir a su tradicional papel ganadero nuevas funcionalidades metropolitanas y, de hecho, buena parte de los corredores ecológicos y ciclistas que se están trazando se apoyan en esta red, sin olvidar que soportan un importante tráfico mecanizado ligado a las explotaciones agrarias.

A este respecto la protección aportada por la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias debe hacerse extensiva al planeamiento urbanístico, que debe considerarlas dentro de los sistemas generales viarios asegurando el mantenimiento de sus trazados y anchuras, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento.

Su función como viario rural puede compatibilizarse con su papel de corredores ecológicos, si bien para esta segunda finalidad requerirían de intervenciones de reforestación. Entre las vías pecuarias a reforestar de modo preferente cabe citar:

- Las cañadas de Medellín a Isla Mayor, de La Rinconada, de La Escalera, de Peromingo y de la Armada.
- Los cordeles de Carboneros, Patrocinio, Triana, Ugena, Brenes y de Pelay Correa.
- Las veredas de Sevilla, Las Plateras, del Rayo, San Juan y de Aznalcázar a Puebla.
- Las coladas de Los Palacios, Gerena, Guillena, La Algaba, los Indios, Gelves y Gambogaz.



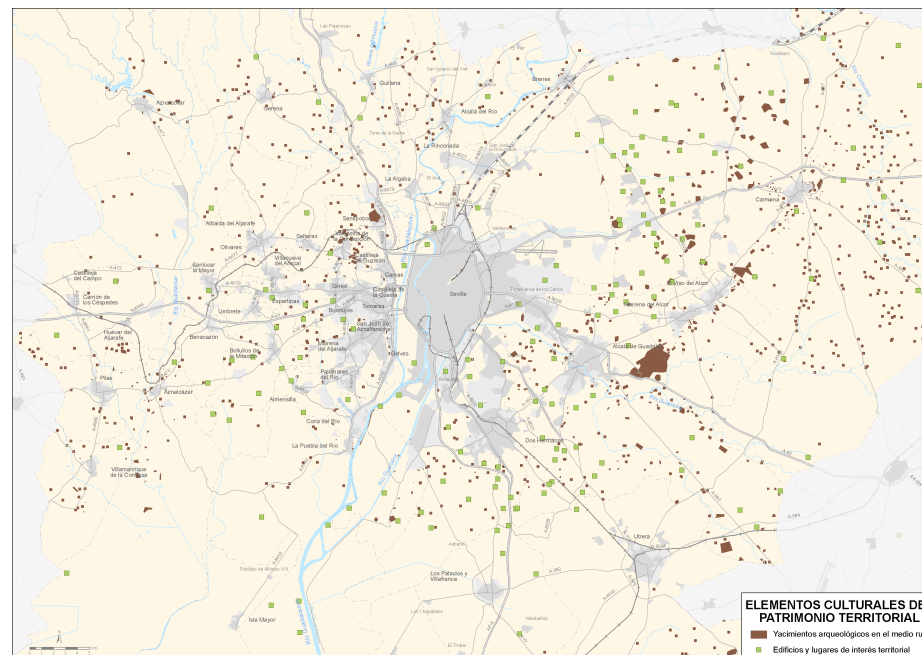
11.1.9. Incorporar los elementos culturales como parte del patrimonio territorial

Los bienes integrantes del patrimonio cultural deben considerarse en relación con el patrimonio natural, conforme al concepto de patrimonio territorial incorporado en la Determinación 110.1. del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Los importantes asentamientos históricos que ha conocido el área aportan un rico patrimonio cultural que ha de relacionarse en equilibrio con el resto de usos, sirviendo de referentes a la identidad metropolitana como hitos en su paisaje. A su necesaria conservación se añade el uso que algunas de estas zonas ya cumplen como espacios divulgativos y recreativos mediante su puesta en valor para el conocimiento público. El requerimiento de su preservación abarca no solo a los yacimientos y monumentos, sino que debe incluir su entorno visual inmediato, al efecto de posibilitar la interpretación de los restos en relación con su entorno histórico.

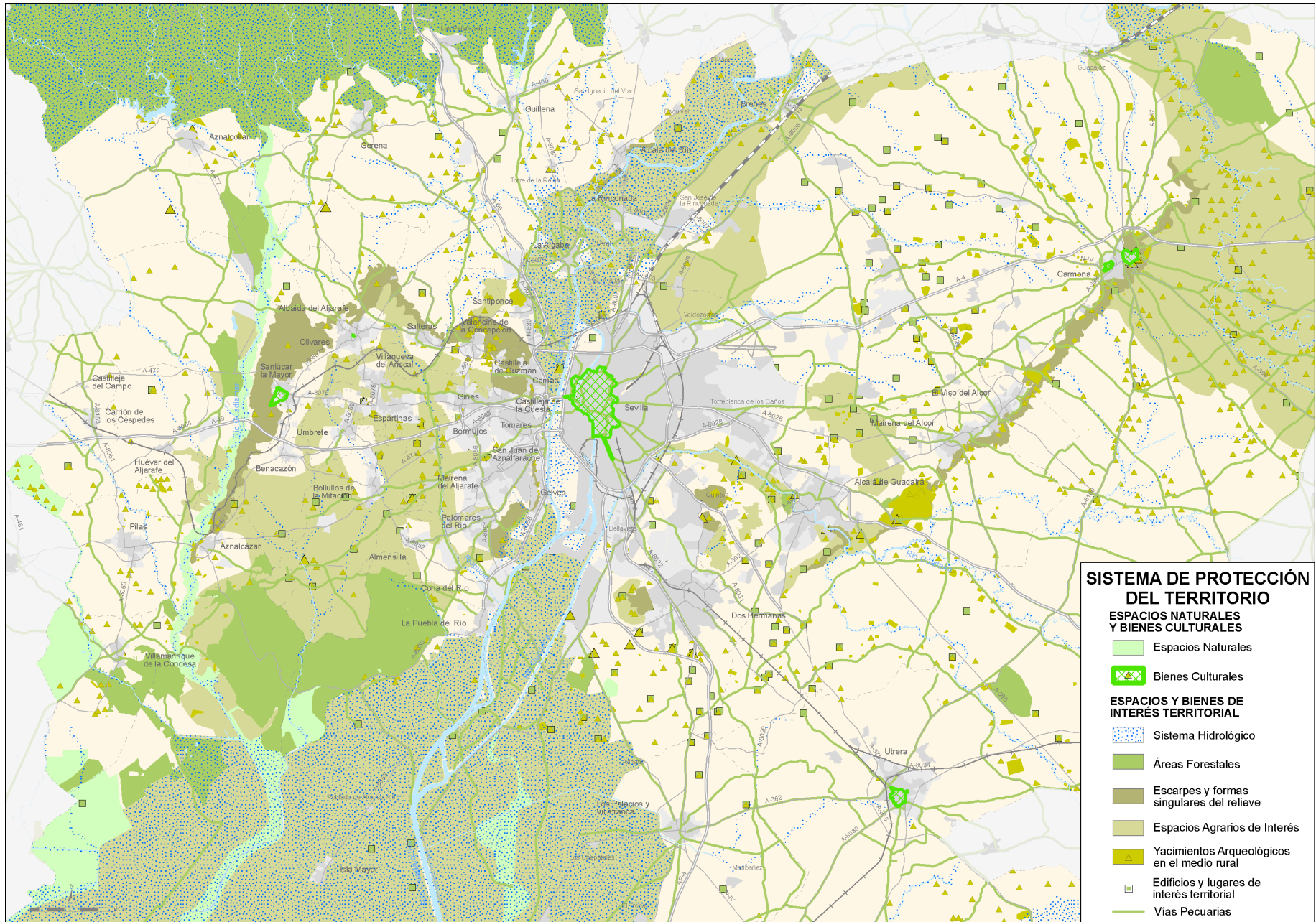
El reto al que se enfrenta el Plan en este campo es doble. Debe, en primer lugar, desarrollar medidas para la identificación y protección de estos elementos. Para muchos de ellos, de la aplicación de los instrumentos recogidos en la legislación sobre patrimonio histórico sólo pueden obtenerse resultados parciales. Aunque se trata de una vía que debe seguir desarrollándose, utilizando, para ello, algunas de las figuras recogidas en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía, en muchos casos la protección efectiva de este tipo de patrimonio sólo cabe alcanzarla mediante el planeamiento urbanístico general y, en especial, por la redacción de catálogos. Es por ello que desde el Plan impulsa como línea prioritaria la adopción de medidas específicas de protección por parte de los planes generales de ordenación. En segundo lugar, el Plan establece directrices para la integración de este patrimonio en los procesos de nuevas ocupaciones de suelo, una integración que debe entenderse no sólo en el sentido de la documentación de estos bienes o de su conservación, sino también, fundamentalmente, en el de su recuperación y puesta en valor.

La efectiva protección de estos yacimientos, edificios y zonas colindantes, en aquellos casos en que han sido declarados como Bienes de Interés Cultural, se ampara en la Ley 1/1991 de Patrimonio Histórico de Andalucía, cuyo art. 12. 1. establece que “la inclusión de un bien inmueble en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz determinará la inscripción automática del mismo con carácter definitivo en el Registro de inmuebles catalogados o catalogables que obligatoriamente deben llevar las Comisiones Provinciales de Urbanismo”. A un nivel más general, la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía fija en su art. 46.c) que estos elementos son “merecedores de un régimen especial de protección o garante del mantenimiento de sus características, otorgado por el propio Plan General de Ordenación Urbanística, por razón de los valores e intereses en ellos concurrentes de carácter territorial,

natural, ambiental, paisajístico o histórico”, con una clasificación acorde como suelos no urbanizables.



Entre los elementos patrimoniales del área destacan por su importancia la ciudad romana de Itálica y la necrópolis de Carmona, con unas condiciones de conservación y puesta en valor muy positivas. En cambio carecen de actuaciones efectivas de puesta en valor otros importantes enclaves como los dólmenes de Valencina, el Carambolo en Camas y El Gandul o Marchenilla en Alcalá de Guadaíra. En estos casos el Plan plantea la conveniencia de dotarlos de las infraestructuras de acceso e interpretación necesarias para convertirlos en parques arqueológicos integrados en el sistema metropolitano de espacios de uso público.



El Plan considera igualmente como parte esencial de este patrimonio las edificaciones situadas en el medio rural con valor arquitectónico, etnológico o histórico. Este patrimonio arquitectónico rural contempla tanto las edificaciones vinculadas a la explotación primaria como los puentes, ermitas, fuentes, torres, etc. En esta categoría ha de prestarse especial atención a las antiguas haciendas de olivar por su interés arquitectónico y su papel tradicional en la organización del espacio rural. En todos estos casos, el planeamiento urbanístico ha de asegurar la catalogación y protección de tales bienes patrimoniales.

11.1.10. Cualificar los espacios urbanos mediante su integración en un entorno paisajístico de calidad

La efectiva implementación de las propuestas del Plan debe contribuir a la conformación de un nuevo paisaje metropolitano en el que los usos naturales, rurales y urbanos convivan de forma más integrada, creando así un entorno de calidad como reflejo de un territorio metropolitano equilibrado. La consideración del paisaje como la forma del territorio, como el modo en que sentimos el entorno, permite utilizar este concepto como criterio de evaluación de los resultados de cualquier actuación metropolitana, en función de la calidad paisajística alcanzada.

La calidad del paisaje resultante debe ser un criterio preferente en la ordenación del espacio metropolitano, asegurando una buena relación entre aquellos espacios urbanizados y el medio circundante para permitir una visualización, percepción e interpretación adecuada de los componentes territoriales. En la práctica esto implica prestar especial atención a aspectos como la diversidad de los paisajes urbanos, la interacción urbano-territorial en los bordes urbanos, el mantenimiento de los hitos visuales o la continuidad de las cuencas visuales.

El Plan pretende incorporar el paisaje como elemento activo en la política y gestión del patrimonio territorial, desde su entendimiento como legado histórico e identidad colectiva, y como responsabilidad contemporánea en la configuración de entornos de calidad, tal y como establecen la Convención Europea del Paisaje y la Determinación 116 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En desarrollo de la Directriz 115 del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, el planeamiento urbanístico deberá realizar una consideración global de la calidad paisajística atendiendo a los siguientes aspectos:

- La aplicación de criterios paisajísticos en la definición del modelo de ciudad.
- La identificación de los elementos paisajísticos presentes en el ámbito de ordenación.
- Los objetivos de calidad de los paisajes y las medidas generales de ordenación dirigidas a su consecución.
- La regulación particular de los usos y actividades con potencial incidencia sobre los paisajes y los objetivos de calidad propuestos.
- La delimitación de zonas de protección visual de los núcleos de población y demás hitos significativos del paisaje.
- La identificación de itinerarios de interés paisajístico, tanto urbanos como rurales, integrado en el sistema de espacios libres.
- El análisis de las cuencas visuales y los criterios de tratamiento de las infraestructuras viarias y de su integración paisajística.
- La identificación de aquellas áreas que requieran medidas de regeneración ambiental y paisajística.

- La previsión de reservas de suelo específicas relacionadas con la promoción, acceso y uso público de los recursos paisajísticos.
- La programación de intervenciones que desarrollen proyectos de imagen que incluyan la dotación de hitos y elementos artísticos.

Sobre este mismo aspecto de la preservación de las condiciones paisajísticas, el Plan contiene determinaciones específicas para la integración no solo de los nuevos desarrollos urbanos, sino también de las infraestructuras viarias, ferroviarias, eléctricas y de telecomunicaciones.

11.2. LA RED DE ESPACIOS PÚBLICOS, PARQUES Y RÍOS DEBE ASEGURAR SU INTERCONEXIÓN

11.2.1. Establecer una red de espacios para el ocio y el esparcimiento de escala territorial amplia y diseño adaptado al clima mediterráneo

Si bien en ocasiones se ha identificado el sistema metropolitano de espacios libres con las zonas verdes, o aún de modo más restrictivo con los parques metropolitanos, este Plan parte de una concepción amplia sobre el espacio libre, al entenderlos como la malla continua que sirve de soporte físico al sistema territorial metropolitano. Dentro de esta malla, los espacios públicos, parques y ríos son un subsistema definido por su funcionalidad recreativa.

Desde las primeras propuestas de ordenación metropolitana se ha señalado el carácter estratégico de la dotación de una red de zonas verdes como instrumento de conexión intermunicipal, y así se ha demostrado con los parques metropolitanos de El Alamillo y La Corchuela. Esta red tiene además una gran capacidad de vertebración a escalas distintas a la metropolitana, al integrar desde los parques naturales hasta los parques urbanos. Sus usos, básicamente ligados al ocio, no son incompatibles con la localización de equipamientos deportivos, culturales o educativos. En todo caso, el planeamiento municipal debe asegurar su preservación incluyendo la red de zonas verdes en los sistemas generales y facilitando que puedan funcionar como una red integrada.

A estos efectos hay que considerar que los parques urbanos incluidos en los sistemas generales de cada municipio deben localizarse con criterios de complementariedad respecto al sistema de espacio libre, a fin de que puedan articularse como una red interconectada.

A nivel estrictamente metropolitano, se señalan aquellos espacios que, por su tamaño y posición, han de servir como zonas verdes de uso intermunicipal y que como tales deben tener una gestión diferenciada de los parques propiamente urbanos.

Entre estas zonas, existentes o previstas, se encuentran los parques de:

- El Alamillo.
- Tablada
- Charco de la Pava.
- Guadaíra.
- Arroyo Culebras.
- Riopudio.
- Aljarafe Centro en Tomares.
- Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán.
- Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar.
- El Majuelo.

Los parques periurbanos incluidos con esta denominación legal dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía cumplen con esta misma funcionalidad de parques metropolitanos, si bien con sus propias características en la gestión ligadas a la protección medioambiental; encontrándose declarados como tales, hasta ahora, los siguientes:

- Hacienda Porzuna en Mairena del Aljarafe.
- El Gergal en Guillena.
- La Corchuela en Dos Hermanas.

11.2.2. Crear nuevos parques para el conocimiento y la interpretación.

El territorio del área necesita de elementos que aúnen las funciones recreativas con aquellas otras que aporten elementos de conocimiento e interpretación, sirviendo así a la identificación afectiva de la población con los valores de su territorio. A este nivel es factible la creación de nuevos parques que no sean meros espacios para el ocio, sino que incorporen funciones didácticas partiendo del modelo de los jardines botánicos y sirviendo al mismo tiempo como viveros de especies autóctonas. Dado el carácter singular de tales espacios de uso público, la zona de la Dehesa de Tablada ofrece una valiosa oportunidad para su creación.

11.2.3. Incorporar el patrimonio histórico y etnográfico dentro de la red de espacios de uso público como parques culturales

La puesta en valor del patrimonio histórico implica la inclusión de los principales yacimientos arqueológicos, monumentos históricos y bienes de interés etnológico dentro de la red de espacios de uso público. A este nivel, los ejemplos de la ciudad romana de Itálica y de la necrópolis de Carmona marcan la pauta sobre el procedimiento para compatibilizar la conservación del patrimonio con su puesta en valor en calidad de espacios para el uso público.

En el área de Sevilla hay dos zonas, en el Aljarafe nororiental y en el sur de los Alcores, donde la concentración y riqueza de restos históricos permitiría gestionarlos como parques o itinerarios culturales. Estas zonas son las siguientes:

- Itálica - Dólmenes de Valencina - El Carambolo.
- Carmona – Alcaudete - El Gandul - Marchenilla - Molinos del Guadaíra - Orippe.

11.2.4. Diseñar una red de corredores verdes que asegure la conexión no motorizada entre los principales espacios libres

Los corredores verdes que se están construyendo actualmente en el área de Sevilla se han planteado con la finalidad de poner en valor para su uso recreativo zonas como la ribera del río Guadalquivir o las cornisas del Aljarafe y Los Alcores, enlazando además algunos de los parques antes señalados. Esta nueva red tiene como finalidad unir los cascos urbanos y los principales espacios de uso público a través de un viario blando que permite a ciclistas y paseantes no tener que atravesar ni discurrir por ninguna carretera.

Entre los corredores verdes en ejecución o previstos se pueden enumerar los siguientes:

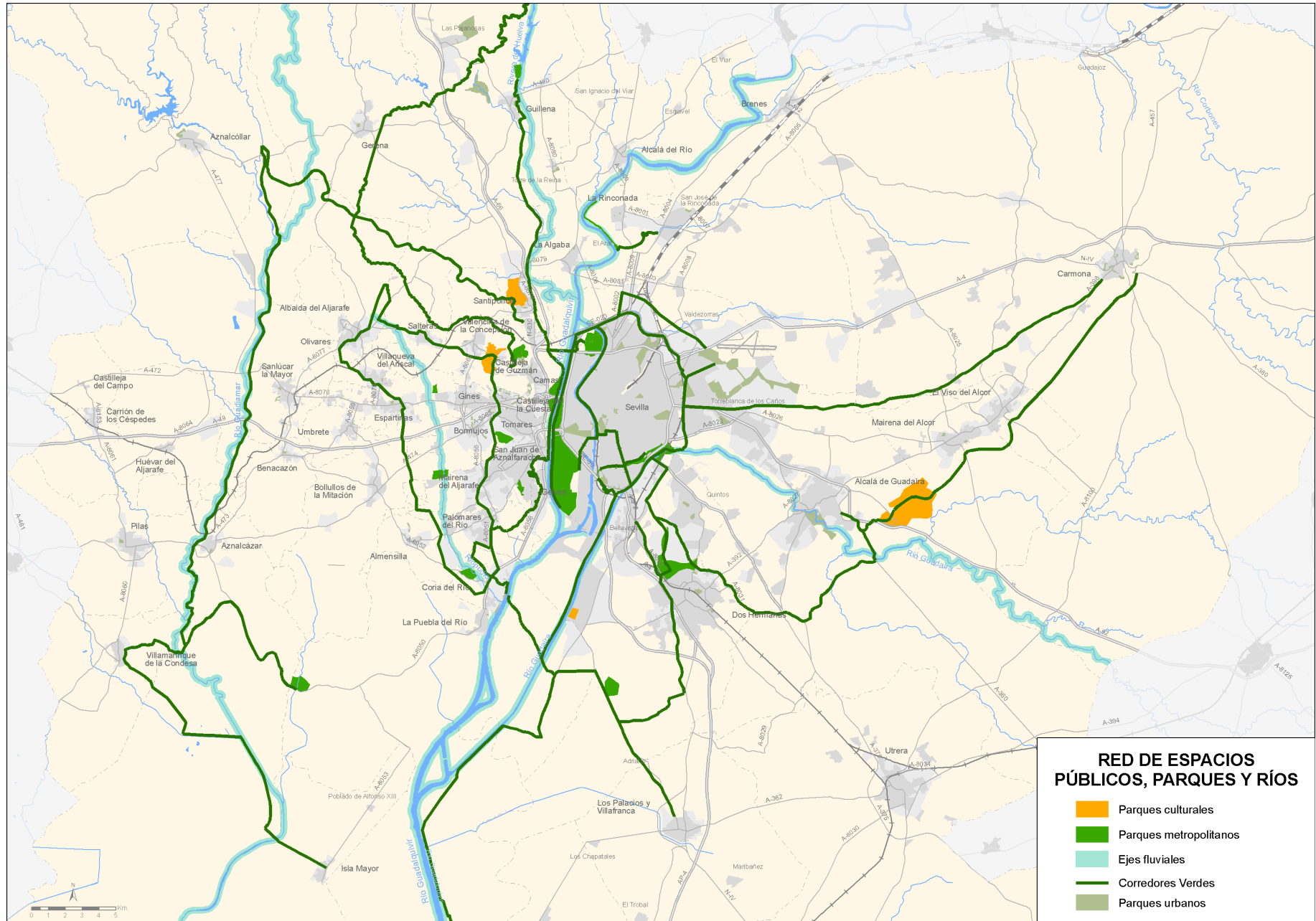
- La red de carriles-bici programados en el término de Sevilla.
- El corredor verde del Aljarafe.
- El corredor verde metropolitano de Los Palacios a Sevilla.
- La Vía Verde de Sevilla a Sanlúcar de Barrameda.
- El carril, pantalán y paso de barcas de Isla Mínima.
- La vía verde de Los Alcores.
- La vereda de Sevilla a Carmona.
- La vía verde de Itálica.
- La ruta del agua al pie de la cornisa norte del Aljarafe.
- La vía verde de la Rivera de Huelva.
- Las vías de uso público incluidas en el corredor verde del Guadamar.

11.2.5. Establecer una red de ejes fluviales como elementos vertebradores del territorio protegido.

Los ejes fluviales constituyen uno de los elementos más destacados del patrimonio natural del área por su función de conectividad ecológica. Más allá de esta funcionalidad ambiental, los ríos y arroyos del área ofrecen una oportunidad de primer orden para su uso como espacios de recreo. El acondicionamiento de sus márgenes para dotarlo de instalaciones recreativas permitirá convertir los cauces fluviales en espacios de uso público, que además pueden aportar una alta conectividad al conjunto de la red de espacios públicos.

A estos efectos, los ejes fluviales prioritarios para su integración en la red de espacios públicos, parques y ríos serían los siguientes:

- Guadalquivir.
- Guadaíra.
- Riopudio.
- Rivera de Huelva
- Guadamar.



11.2.6. La planificación y gestión de los espacios públicos debe acordarse mediante un sistema integrado con participación de todas las administraciones competentes.

Al igual que en otros ámbitos de gestión, como en el ciclo hidrológico o en los servicios de transporte, se ha unificado a escala metropolitana la administración de tales servicios mediante la constitución de órganos supramunicipales, la efectiva constitución de una red de espacios públicos, parques y ríos requiere la creación de un órgano específico que se encargue de las labores de planificación, gestión y mantenimiento de la red de espacios de uso público. Independientemente de la forma jurídica de tal organismo, en él deben participar las distintas administraciones con competencia en la materia y muy en especial la Junta de Andalucía, los Ayuntamientos del área y la administración hidráulica.

MEMORIA ECONÓMICA



1. MARCO GENERAL

La Ley 1/1994 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía establece en su artículo 12 que los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional deberán incluir una Memoria Económica, que contendrá una estimación de las acciones comprendidas por el plan y el orden de prioridad de ejecución de las mismas.

La presente Memoria, de acuerdo con lo indicado, establece el conjunto de propuestas inversoras que realiza el Plan para el logro del modelo territorial pretendido. Estas propuestas de inversión se consideran imprescindibles para alcanzar los objetivos de ordenación territorial asumidos por el Plan, por lo que recogen las intervenciones esenciales para la construcción del territorio metropolitano.

Las estimaciones de costes tienen un carácter orientativo, por cuanto se valoran de acuerdo con unos módulos económicos contrastados por la experiencia, pero efectuados desde la escala del plan, sin conocer los imponderables que pueden surgir y que sólo se hace posible desde el proyecto específico. Son, por tanto, referencias de orden de magnitud que posteriormente se deberán pormenorizar y, por tanto, ajustar en los presupuestos de las administraciones concernidas. En todo caso, esta evaluación es un ejercicio necesario que tiene por objeto establecer la factibilidad de las propuestas del Plan, en el marco general presupuestario de las distintas administraciones y organismos y en los plazos de ejecución previstos.

Debe señalarse que las acciones propuestas son todas aquellas que comprometen a las distintas administraciones y organismos públicos, sin que en esta Memoria se incluyan las

acciones previsibles que puedan desarrollarse por la iniciativa privada. Asimismo, se recogen, en algunos casos, las fases iniciales de determinadas acciones, cuyo resultado final depende de estas fases, como por ejemplo sucede con los planes o estudios, de cuyos resultados se derivarán las propuestas de actuaciones en proyectos concretos que esta Memoria actualmente no puede, lógicamente, evaluar. Serán las modificaciones del Plan las que actualicen esta Memoria Económica, de acuerdo con las decisiones que adopte la entidad para la gestión y ejecución del Plan que se determina en el artículo 8 de la Normativa.

El Plan, por tanto, adopta una programación deslizando, en la cual irán incorporándose nuevas actuaciones a medida que se desarrolle el Plan y siempre en cumplimiento de los objetivos y determinaciones establecidos por el mismo.

El Plan identifica a las administraciones a las que corresponde la ejecución o el impulso de las acciones, y el hecho de estar incluidos en esta Memoria implica el compromiso de ejecución por parte de las mismas. La Memoria establece una distribución temporal en cuanto al orden de prioridades que trata de conciliar dos aspectos; por una parte, que las propuestas que se estiman esenciales para impulsar el Plan se sitúen en primer lugar, pero sin perder de vista que estas propuestas requieren en su mayoría la realización de estudios previos que exigen un periodo de ejecución y, por otra parte, que debe evitarse que determinadas administraciones asuman en un corto periodo de tiempo inversiones que impliquen un muy elevado porcentaje de su volumen anual presupuestario, lo que supondría desatender otras necesidades.

Finalmente, la Memoria Económica implica compromisos, pero no determina cómo se hayan de definir estos compromisos. Las acciones que corresponden a más de una Administración exigen la realización de convenios, acuerdos, protocolos de intenciones, etc. que esta Memoria no puede ni le corresponde determinar, pero que son la manera en que se materializan los

acuerdos que afectan a dos o más administraciones o entre éstas y los particulares; por otro lado, el compromiso de realización está también sujeto a las dotaciones presupuestarias que en determinados casos se sitúan, incluso, al margen de la voluntad de las propias administraciones, como pueden ser las leyes de presupuesto anuales, cuya aprobación le corresponde a la instancia parlamentaria.

Será en todo caso, el órgano de seguimiento del Plan el encargado de impulsar los proyectos previstos y, por tanto, en dicho marco se deberán promover los respectivos acuerdos y la coordinación interadministrativa para el desarrollo de las actuaciones definidas en esta Memoria Económica. En lo que corresponde a la Administración Autónoma, como impulsora de este Plan, las propuestas de ella dependientes serán incorporadas en los anteproyectos de leyes de presupuestos para que el Parlamento de Andalucía los considere y, en su caso, apruebe.

2. CRITERIOS DE PRIORIZACIÓN DE LAS ACCIONES

Como se ha señalado, el establecimiento de prioridades requiere establecer la secuencia temporal, evaluar el coste económico de cada actuación, definir los entes financieros y tratar que la posible concentración en el tiempo en relación con otros proyectos dependientes de la misma Administración no implique un esfuerzo inversor por encima de las posibilidades presupuestarias. Adicionalmente, es necesario determinar la distribución entre los distintos organismos de los costes de la acción, pero este aspecto queda fuera del alcance de esta Memoria ya que depende de los acuerdos que en su día se efectúen entre los mismos.

A efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerzan una función técnica precisa y que contemplen objetivos claramente definidos. De acuerdo con los requerimientos antes señalados, la secuencia para el establecimiento de prioridades es la siguiente:

- Determinar los programas en que se agrupan las acciones definidas en la Memoria de Ordenación.
- Evaluar el coste económico de las acciones.
- Definir los agentes responsables de la ejecución de cada acción.
- Distribuir las acciones por orden de prioridad.

En relación con el primer aspecto, determinadas acciones contribuyen a más de un objetivo de ordenación y su asignación encierra dificultades que, en este caso, se han solventado efectuando una agrupación en programas que considera el objetivo principal que las mismas tratan de conseguir.

La evaluación de costes, como ya se ha señalado, se ha realizado tomando los costes medios reales de distintas actuaciones de similares características. A estos efectos, las administraciones y organismos públicos han suministrado costes unitarios medios que permiten obtener la evaluación considerada en esta Memoria.

Los agentes responsables son, lógicamente, las administraciones competentes en cada una de las materias en las que estas acciones se inscriben. En todo caso, en las ocasiones en que la práctica administrativa ha dado lugar a la cooperación entre administraciones para la realización de determinadas acciones, se ha seguido en esta Memoria la adscripción a estas administraciones.

Finalmente, la determinación de prioridades ha requerido considerar la siguiente secuencia:

- Determinar el grado de contribución de las acciones al modelo de ordenación territorial pretendido.
- La vinculación entre acciones.
- La distribución equilibrada en el tiempo de la programación de inversiones por los agentes responsables.

De este modo, el primer nivel de prioridad será el de aquellas acciones que se caracterizan por su papel estratégico y sinérgico en la definición del modelo de ordenación del territorio. En este nivel se incluyen aquellas acciones cuya ejecución condiciona la posibilidad de poner en marcha otras acciones que tienen un papel estratégico. A este último efecto, las acciones pueden clasificarse en acciones vinculadas y acciones independientes. Son acciones independientes aquellas que no tienen una relación directa con otras acciones o no dependen de su ejecución de otras acciones.

Tienen un segundo nivel de prioridad las acciones que sin ser básicas para la definición del modelo territorial coadyuvan a la conformación del modelo. Por último, en un tercer nivel de prioridad se sitúan las restantes acciones no incluidas en los casos anteriores.

3. EVALUACIÓN ECONÓMICA

Las acciones inversoras propuestas en este Plan deberán estar ejecutadas o encontrarse en proceso de ejecución en un plazo no superior a veinte años. Este plazo se subdivide, a efecto de priorización en la ejecución de las acciones, en tres períodos: acciones que se inician en los primeros cuatro para el corto plazo, acciones que se inician entre los cuatro y ocho años para

el medio plazo, y después de los ocho años para el largo plazo, de manera que los distintos órganos inversores a los que corresponda su ejecución establezcan su ritmo de programación anual dentro de cada período.

Debe tenerse en cuenta que no es posible evaluar todas las acciones propuestas, ya que algunas han de ser concretados en estudios o planes, que han de determinar de forma más precisa su contenido, de modo que en esta Memoria no se incluyen las acciones que dependen de estudios previos que han de precisar dicho contenido; por tanto, será en tales documentos donde se establezca el alcance concreto. De acuerdo con estos estudios se evaluarán las acciones necesarias y se incorporarán por el órgano de seguimiento a la programación económica de este Plan.

Debe señalarse que la actualización de la programación económica ha de entenderse como ajuste del Plan, lo que de acuerdo con el apartado 5 del artículo 8 de la Normativa no requiere la modificación del Plan y se incorporarán al mismo en las actualizaciones que se lleven a cabo de acuerdo con lo prescrito en el artículo 10 de la citada Normativa. En todo caso, los informes de seguimiento a que se hace referencia en el artículo 11 de la Normativa deberán corregir las estimaciones de coste efectuadas en esta Memoria a medida que se definan las acciones o se concreten las propuestas técnicas.

El conjunto de las acciones contempla un coste global de 4.174,4 millones de euros a precios corrientes de 2007, de los que el programa de Articulación Territorial supone un 73,49 % del total, seguido por el programa de Agua, Residuos y Energía al que se destina el 15,47 % y del programa de Espacios Públicos con un volumen de inversión del 11,04 %.

**Distribución de inversiones por programas y subprogramas
(millones de Euros)**

Programa	Subprograma	Inversión
Articulación territorial	Transporte público	1.834
	Red viaria	826
	Zonas logísticas	347,6
	Equipamientos	60
Agua, residuos y energía	Regadíos	80
	Abastecimiento	171,3
	Saneamiento	190,5
	Residuos	4
	Energía	200
Espacios públicos	Parques fluviales	220
	Parques metropolitanos	166
	Parques culturales	45
	Corredores verdes	5
	Reforestación	25
Total		4.174,4

La distribución temporal de las acciones programadas sitúa la mayor parte de la inversión, un 58,9 %, en el corto plazo correspondiente al primer cuatrienio, otro 36,9 % en el medio plazo equivalente al segundo cuatrienio y el resto, un 4,2 %, corresponde al largo plazo. Esta priorización de las actuaciones se basa en los respectivos planes sectoriales, si bien en

algunos casos se ha optado por adelantar los plazos previstos, por tratarse de acciones vinculadas a otras que dependen de la disponibilidad de las primeras. En todo caso, la efectiva concreción del faseado de las actuaciones se entiende como un proceso sujeto a los mecanismos de seguimiento del Plan establecidos en los artículos 7 y 11 de la Normativa.

**Distribución temporal de inversiones por programas y subprogramas
(millones de Euros)**

Programa	Subprograma	Corto	Medio	Largo
Articulación territorial	Transporte público	1.112	689	33
	Red viaria	554	266	6
	Zonas logísticas	137	184,6	26
	Equipamientos	40	20	-
Agua, residuos y energía	Regadíos	28	26	26
	Abastecimiento	74,2	97,1	-
	Saneamiento	102,3	88,2	-
	Residuos	4	-	-
	Energía	200	-	-
Espacios públicos	Parques fluviales	125	95	-
	Parques metropolitanos	45	42	79
	Parques culturales	23	22	-
	Corredores verdes	5	-	-
	Reforestación	10	10	5
Total		2.459,5	1.539,9	175

SUBPROGRAMA	ACCIÓN	ORGANISMO RESPONSABLE	PLAZO		
			Corto	Medio	Largo
Transporte público	Red de metro	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Tranvía Metrocentro	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Prolongación del ramal ferroviario de la Cartuja hacia el sur	Ministerio de Fomento	X		
	Nuevo acceso ferroviario al aeropuerto	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Plataforma reservada para transporte público en Cortijo del Cuarto	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Ramal tranviario hasta Pago del Medio	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Ramal tranviario de La Rinconada a la estación de Cercanías de San José	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Intercambiador en la estación de cercanías de La Rinconada	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Plataforma reservada para transporte público en La Algaba	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Línea de tranvía a Alcalá de Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Línea de tranvía de Montequinto a Dos Hermanas	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Plataforma reservada para transporte público en Los Alcores	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Nuevo acceso ferroviario a Los Palacios	Consejería de Obras Públicas y Transportes			
	Tranvía norte-sur (Metro Aljarafe)	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Plataforma reservada para transporte público en Espartinas	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Plataforma reservada para transporte público en Almensilla	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X	
	Servicios de cercanías sobre la línea ferroviaria a Huelva y nuevas estaciones	Ministerio de Fomento	X		
	Plataforma reservada en la A-49 entre Gines y La Pañoleta	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Plataforma reservada entre Gelves y Plaza de Armas	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
Intercambiadores de transporte	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	X	
Mejora de accesibilidad y acondicionamiento del entorno de las estaciones	Ayuntamientos	X	X	X	
Red viaria	Red de carriles ciclistas	Ayuntamientos	X	X	X
	Construcción de la SE-40	Ministerio de Fomento	X	X	
	Bulevar metropolitano de la Rinconada	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Variante este de Brenes	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Variante sur de Gerena	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Acondicionamiento de la carretera A-477	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		

	Acondicionamiento y mejora de trazado de la SE-410 de Venta de la Liebre a Alcalá	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Nuevo puente sobre el Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Prolongación del vial del Zacatín en Alcalá de Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Variante sureste de Alcalá de Guadaíra	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Remodelación de accesos en la margen derecha de la autovía A-92	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Duplicación de calzada de la A-392 y Variante de Mairena-El Viso	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Acondicionamiento de la A-462 entre Carmona y Brenes	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Variantes norte y este de Utrera	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Duplicación de calzada de la A-376 a Utrera	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Duplicación de calzada de la N-IV entre Dos Hermanas y los Palacios	Ministerio de Fomento	X	X	
	Duplicación de calzada de la A-362 entre Utrera y Los Palacios	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Duplicación de calzada y adecuación funcional de la A-392	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Remodelación de enlaces de la SE-30 con A-49 y A-8056	Ministerio de Fomento	X		
	Ronda urbana sur de Mairena del Aljarafe	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Conexión entre Mairena y Bormujos	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Variante de Palomares	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
	Variante de Puebla del Río	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
Variante de Benacazón	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X		
Nuevo trazado de la A-8077 entre Camas y Olivares	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X		
Paso Territorial Sur	Consejería de Obras Públicas y Transportes		X		
Zonas logísticas					
	Nueva esclusa en el puerto	Puerto de Sevilla	X	X	
	Dársena del Cuarto	Puerto de Sevilla		X	X
	Accesos viarios y ferroviarios al puerto	Puerto de Sevilla	X	X	
	Centro de Mercancías de Majarabique	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X	X	
Equipamientos					
	Ampliación Universidad Pablo de Olavide	Consejería de Educación		X	
	Facultad de Medicina	Consejería de Educación		X	
	Facultad de Derecho	Consejería de Educación	X		
	Ampliación Palacio de Congresos	Ayuntamiento de Sevilla	X		
	Museo del Agua en cauce del Guadaíra	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X		
Regadíos					
	Modernización de regadíos	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X	X	X

Abastecimiento de agua	Actuaciones en depósitos de cabecera	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Abastecimiento a Guillena desde Gergal	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Rehabilitación del canal de La Minilla	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Ampliación de depósitos reguladores	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Arteria Gelves – Coria	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Conexión Emasesa - Huesna	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Nuevas redes de transporte	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Ampliación de ETAP en el Aljarafe	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	Ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	Nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	Mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X		
Saneamiento	Construcción de depósitos de tormentas	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Nuevos colectores en La Isla y Copero	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce y Camas	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		

	Nuevos emisarios en Espartinas y Bormujos	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Agrupación de vertidos y EDAR en Carmona y Guadajoz	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Agrupación de vertidos y EDAR en pedanías de Utrera	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Agrupación de vertidos y EDAR en Los Palacios y pedanías	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	Agrupación de vertidos y EDAR Aznalcóllar	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		
	EDAR Ribera de Huelva	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X	X	
	EDAR Pudio	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	EDAR Carrión de Los Céspedes	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas		X	
	Planta de tratamiento de lodos	Agencia Andaluza del Agua / Consorcio Provincial de Aguas	X		

Residuos					
	Construcción de 8 nuevos puntos limpios	Consejería de Medio Ambiente	X		

Energía					
	Cierre del anillo de 400 kv	Red Eléctrica de España	X		
	Repotenciones de líneas de 220 Kv	Red Eléctrica de España	X		
	Nuevas líneas de 220 kv	Red Eléctrica de España	X		
	Construcción de 6 nuevas subestaciones	Red Eléctrica de España	X		
	Ampliación de 5 subestaciones	Red Eléctrica de España	X		
	Gasificación en el Aljarafe	Gas Natural	X		

Parques fluviales					
	Charco de la Pava	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X		
	Guadaíra	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir		X	
	Riopudio	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X		
	Majuelo	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir		X	

Parques metropolitanos	Ampliación del Alamillo	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Tablada	Consejería de Medio Ambiente			X
	Arroyo Culebras	Consejería de Obras Públicas y Transportes			
	Aljarafe Centro	Consejería de Obras Públicas y Transportes	X		
	Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán	Consejería de Medio Ambiente		X	X
	Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar	Consejería de Medio Ambiente	X		
Parques culturales					
	Dólmenes de Valencina	Consejería de Cultura	X	X	
	El Gandul	Consejería de Cultura	X	X	
Corredores verdes					
	Red Verde de Sevilla	Ayuntamiento de Sevilla	X		
	Corredor Verde del Aljarafe	Consejería de Medio Ambiente	X		
	Corredor Verde de Los Palacios a Sevilla	Consejería de Medio Ambiente	X		
	Vía Verde de la Rivera de Huelva	Consejería de Medio Ambiente			
	Vía Verde Sevilla – Sanlúcar de Barrameda	Diputación de Sevilla	X		
	Carril, pantalán y paso de barcas de Isla Mínima	Diputación de Sevilla	X		
	Vía Verde de Los Alcores	Consejería de Medio Ambiente	X		
	Vereda de Sevilla a Carmona	Consejería de Medio Ambiente			
	Vía Verde de Itálica	Consejería de Medio Ambiente	X		
Ruta del Agua	Consejería de Medio Ambiente	X			
Reforestación					
	Cornisa oriental del Aljarafe	Consejería de Medio Ambiente	X		
	Cornisa oriental del Aljarafe	Consejería de Medio Ambiente			
	Riberas fluviales	Confederación Hidrográfica del Guadalquivir	X	X	X
	Vías pecuarias	Consejería de Medio Ambiente	X	X	X

NORMATIVA 

ÍNDICE**TÍTULO PRELIMINAR. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO...151****TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.....154**

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS. 154

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES SOBRE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS..... 155

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES SOBRE LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD METROPOLITANA..... 155

TÍTULO SEGUNDO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LA ORDENACIÓN DE USOS..... 157

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS RESIDENCIALES. 157

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS... 157

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS TERCARIOS..... 158

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS. 159

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS. 159

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES SOBRE MOVILIDAD Y TRANSPORTE..... 159

CAPÍTULO III: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL AGUA..... 164

CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS..... 166

CAPÍTULO V: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.. 167

CAPÍTULO VI: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES..... 169

CAPÍTULO VII: DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS..... 170

CAPÍTULO VIII: DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE ESPACIOS DE USO PÚBLICO..... 172

Sección 1ª. Parques Metropolitanos..... 173

Sección 2ª. Parques Culturales..... 174

Sección 3ª. Ejes Fluviales de Uso Público..... 174

Sección 4ª. Corredores Verdes..... 175

TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL 176

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL. 176

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES SOBRE LOS ESPACIOS NATURALES Y LOS BIENES CULTURALES PROTEGIDOS POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA. 176

CAPÍTULO III: DISPOSICIONES SOBRE LOS ESPACIOS Y BIENES DE INTERÉS TERRITORIAL. 177

Sección 1ª. Sistema Hidrológico. 177

Sección 2ª. Áreas Forestales..... 179

Sección 3ª. Escarpes y Formas Singulares del Relieve. 179

Sección 4ª. Espacios Agrarios de Interés..... 180

Sección 5ª. Vías Pecuarias..... 180

Sección 6ª. Elementos Culturales del Patrimonio Territorial..... 180

CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA. 181

TÍTULO PRELIMINAR. EL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Artículo 1. Naturaleza. (N)

El presente Plan tiene la naturaleza de Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, conforme a lo establecido en el artículo 5.1 apartado b) de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Su elaboración se ha realizado de acuerdo con lo que determina el artículo 13 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, y el Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

Artículo 2. Ámbito territorial. (N)

El ámbito territorial del Plan es el establecido en el artículo 2 del Decreto 195/2006, de 7 de noviembre, del Consejo de Gobierno. Incluye los términos municipales completos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, La Algaba, Almensilla, Aznalcázar, Aznalcóllar, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Carrión de los Cespedes, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Castilleja del Campo, Coria del Río, Dos Hermanas, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Huévar del Aljarafe, Isla Mayor, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Los Palacios y Villafranca, Palomares del Río, Pilas, La Puebla del Río, La Rinconada, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Utrera, Valencina de la Concepción, Villamanrique de la Condesa, Villanueva del Ariscal y El Viso del Alcor.

Artículo 3. Objetivos generales del Plan. (N)

Son objetivos generales del Plan los siguientes:

- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.

- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.
- f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

Artículo 4. Efectos. (N)

1. Las determinaciones de este Plan vincularán a las Administraciones y Entidades Públicas y a los particulares.
2. De acuerdo con el artículo 21 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, las determinaciones de este Plan tendrán el carácter de Normas, Directrices y Recomendaciones:
 - a) Tienen el carácter de Normas las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Normas son determinaciones de aplicación directa, vinculantes para las Administraciones y Entidades Públicas y para los particulares en los suelos clasificados como urbanizables y no urbanizables. Las Normas aparecen indicadas con una (N) en los artículos correspondientes de la normativa.
 - b) Tienen el carácter de Directrices las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Directrices son determinaciones vinculantes en cuanto a sus fines. Con sujeción a ellas, los órganos competentes de las Administraciones Públicas a quienes corresponda su aplicación establecerán las medidas concretas para la consecución de dichos fines. Las Directrices aparecen indicadas con una (D) en los artículos correspondientes de la normativa.
 - c) Tienen el carácter de Recomendaciones las determinaciones que así se indiquen expresamente. Las Recomendaciones son determinaciones de carácter indicativo, dirigidas a las Administraciones Públicas que, en caso de apartarse de las mismas, deberán justificar de forma expresa la decisión adoptada y su compatibilidad con los objetivos del presente Plan. Las Recomendaciones aparecen indicadas con una (R) en los artículos correspondientes de la normativa.

3. Las Normas de aplicación directa prevalecerán desde su entrada en vigor sobre las determinaciones de los planes con incidencia en la ordenación del territorio y sobre los instrumentos de planeamiento urbanístico general.
4. Los instrumentos de planeamiento general deberán adaptarse a las determinaciones de este Plan.

Artículo 5. Documentación del Plan. (N)

1. De acuerdo con el artículo 12 de la Ley 1/1994, el Plan consta de los siguientes documentos:
 - a) Memoria Informativa.
 - b) Memoria de Ordenación.
 - c) Memoria Económica.
 - d) Normativa.
 - e) Cartografía de Ordenación.
2. La Memoria Informativa, y los esquemas que la acompañan, establecen el análisis y diagnóstico que fundamenta la propuesta del Plan.
3. La Memoria de Ordenación y la Cartografía de Ordenación establecen los objetivos generales, expresan el sentido de la ordenación, la justificación de la misma y la descripción y ubicación de las propuestas. Constituyen los documentos básicos para la interpretación del Plan.
4. La Memoria Económica comprende el conjunto de actuaciones inversoras que deben ser desarrolladas en cumplimiento de los objetivos y determinaciones del Plan, la evaluación económica global de las mismas, las prioridades y la indicación de los órganos y agentes responsables de su ejecución. La evaluación económica es meramente estimativa de los costes previstos.
5. La Normativa constituye el conjunto de determinaciones de ordenación territorial. Prevalece sobre los restantes documentos del Plan. En caso de posible conflicto entre distintas determinaciones, la Memoria de Ordenación opera, con carácter supletorio, como instrumento interpretativo.
6. Estos documentos expresan el contenido que para los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional determina el artículo 11 de la Ley 1/1994, de 11 enero. Los mismos constituyen un todo unitario que deberá interpretarse globalmente.

7. En caso de contradicción entre las determinaciones escritas y la Cartografía de Ordenación prevalecerán las primeras. En las posibles discrepancias entre los gráficos que ilustran la Memoria de Ordenación y la Cartografía de Ordenación prevalecerá esta última.

Artículo 6. Programación de acciones. (D)

1. Las acciones que en desarrollo de este Plan corresponda llevar a cabo por los órganos de la Administración Autonómica serán incorporadas a sus respectivos programas de inversiones con el orden de prioridad establecidos para las mismas.
2. A los efectos de la programación se entiende por acción el conjunto de trabajos económicamente indivisibles que ejerce una función técnica precisa y que contempla objetivos claramente definidos.
3. Las Administraciones y organismos públicos de los que dependan las acciones previstas en la Memoria Económica deberán dar cuenta al órgano de seguimiento del Plan de los plazos de ejecución de las inversiones, a fin de la más correcta programación y seguimiento de las mismas.
4. Las prioridades y la vinculación entre acciones establecidas en la Memoria Económica tienen el carácter de Directriz.
5. El órgano de gestión del Plan podrá proponer la alteración del ritmo de inversiones previstas en la Memoria Económica a fin de adecuarlo al desarrollo territorial y urbanístico del ámbito. Esta alteración no se considerará modificación del Plan sino ajuste de las previsiones inversoras.

Artículo 7. Seguimiento del Plan. (N)

Corresponde a la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio la realización de las actividades relacionadas con el seguimiento del Plan. Estas actividades podrán ser ejecutadas, en su caso, por el órgano de gestión y seguimiento que se cree a tal efecto.

Artículo 8. Vigencia, revisión y modificación del Plan. (N)

1. El presente Plan tendrá vigencia indefinida.

2. El Plan será revisado cuando así lo acuerde el Consejo de Gobierno y en todo caso siempre que:
 - a) Lo prevea el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
 - b) Concurran otras circunstancias sobrevenidas que incidan sustancialmente en la ordenación y/o puedan alterar cualquiera de las determinaciones establecidas en los objetivos establecidos para cada materia.
3. En todo caso, cuando transcurran ocho años desde la aprobación del Plan, el órgano responsable de la gestión y seguimiento del Plan emitirá un informe en el que se justifique la procedencia de su revisión, de acuerdo con el grado de cumplimiento de sus previsiones.
4. El Plan será modificado cuando se considere necesario para el mejor cumplimiento de sus objetivos, siempre que no sea consecuencia de las determinaciones señaladas en el apartado 2.
5. No se consideran modificaciones del Plan los ajustes resultantes de su desarrollo y ejecución.

Artículo 9. Ajustes del Plan. (N)

1. Se entiende por ajuste del Plan la delimitación precisa de sus propuestas en las escalas cartográficas de los instrumentos de planeamiento general o en los estudios informativos o anteproyectos de infraestructuras, así como la alteración en el plazo de ejecución de las actuaciones previstas en la Memoria Económica.
2. Los instrumentos de planeamiento general aplicarán las normas y ajustarán los límites de las zonificaciones previstas en este Plan de acuerdo a sus escalas cartográficas. La regularización de límites no supondrá modificación o revisión del Plan, siempre que el resultado no suponga una disminución sustancial de la superficie de la zona afectada.
3. Los ajustes efectuados se incorporarán en la actualización del Plan a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La aprobación de los instrumentos de planeamiento general supondrá el ajuste del Plan.

Artículo 10. Actualización del Plan. (N)

1. Se entiende por actualización del Plan la inclusión en un único documento de sus determinaciones vigentes.
2. En el mismo se incluirán las modificaciones aprobadas como, en su caso, los ajustes resultantes del desarrollo y la ejecución del Plan.
3. Se procederá a la actualización del Plan cuando se considere necesario para la mejor comprensión de su contenido y, en todo caso, coincidiendo con el informe de seguimiento a que se hace referencia en el artículo siguiente.
4. La actualización del Plan corresponderá a la persona titular de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y su aprobación deberá publicarse en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Artículo 11. Informe de seguimiento y evaluación. (N)

Cada tres años se realizará un Informe de Seguimiento y Evaluación en el que se analizará el grado de ejecución del Plan y las incidencias ocurridas. En este Informe deberá detallarse la dimensión superficial del suelo urbanizable clasificado por el planeamiento urbanístico municipal desde la aprobación definitiva de este Plan. Asimismo, en el Informe se propondrán las medidas necesarias para el mejor cumplimiento del Plan y, en su caso, se determinará la conveniencia de proceder a su revisión o modificación.

TÍTULO PRIMERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.

Artículo 12. Elementos componentes del sistema de asentamientos. (N)

Son elementos componentes del sistema de asentamientos los siguientes:

- a) Los núcleos urbanos configurados por los suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se encuentre aprobado definitivamente a la entrada en vigor del Plan.
- b) Los nuevos suelos clasificados como urbanos y urbanizables ordenados por las revisiones o modificaciones de los instrumentos de planeamiento urbanístico general que se realicen de conformidad con las previsiones del presente Plan.

Artículo 13. Objetivos para la ordenación del sistema de asentamientos. (N)

Los objetivos del Plan para la ordenación del sistema de asentamientos de la Aglomeración Urbana son:

- a) Consolidar la función de la Aglomeración como Centro Regional del Sistema de Ciudades de Andalucía, en el marco de la política territorial andaluza.
- b) Propiciar un desarrollo ordenado del sistema de asentamientos, estableciendo las condiciones para su organización.
- c) Aportar unos criterios territoriales comunes para el desarrollo urbano del sistema de asentamientos.
- d) Fortalecer su estructura como área urbana polinuclear de naturaleza metropolitana.
- e) Consolidar el papel central de la ciudad de Sevilla.
- f) Garantizar la cohesión territorial mediante el reequilibrio de las funciones urbanas y la creación de nuevas centralidades en la corona metropolitana.
- g) Reforzar los núcleos de población actuales favoreciendo sus funciones urbanas, regulando los procesos de conurbación y evitando la aparición de nuevos núcleos.
- h) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano.
- i) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, residenciales y dotacionales de rango metropolitano, identificando las principales áreas de oportunidad y de centralidad.

Artículo 14. Caracterización del sistema de asentamientos. (D)

En orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la Aglomeración Urbana, a la mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos y al establecimiento de criterios comunes de ordenación supramunicipal para el planeamiento urbanístico, los núcleos urbanos del área se organizan en los sectores formados por los siguientes municipios:

Sector A. Ciudad Central: Sevilla.

Sector B. Sureste: Dos Hermanas y Alcalá de Guadaíra.

Sector C. Aljarafe: Santiponce, Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina de la Concepción, Salteras, Espartinas, Castilleja de la Cuesta, Gines, Bormujos, Tomares, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Gelves, Palomares del Río, Almensilla, Coria del Río, Puebla del Río, Isla Mayor, Albaida del Aljarafe, Olivares, Villanueva del Ariscal, Sanlúcar La Mayor, Umbrete, Benacazón, Bollullos de la Mitación y Aznalcázar.

Sector D. Guadiamar: Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa.

Sector E. Vía de la Plata: Guillena, Gerena y Aznalcóllar.

Sector F. La Vega: La Rinconada, La Algaba, Alcalá del Río y Brenes.

Sector G. Los Alcores: Carmona, Mairena del Alcor y El Viso del Alcor.

Sector H. Sur: Utrera y Los Palacios.

Artículo 15. Mantenimiento del sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general mantendrán la estructura actual del sistema de asentamientos, evitando la formación de nuevos núcleos de población mediante la localización de los nuevos desarrollos urbanos colindantes con los suelos urbanos o urbanizables existentes, con la excepción de las Áreas de Oportunidad Metropolitana.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asegurarán la conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos, el tratamiento de los bordes periurbanos para marcar límites claros entre zonas urbanas y rurales y la preservación de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos.
3. La nueva unión física entre núcleos existentes tendrá carácter excepcional, siempre que los suelos urbanos se encuentren próximos entre sí, se eviten problemas de segregación física, funcional o administrativa, se asegure la integración de los núcleos a unir y se defina una nueva estructura de centralidades.

4. La clasificación de nuevos suelos urbanos o urbanizables en terrenos situados a menos de 500 metros del límite del término municipal respectivo requerirá el informe de los municipios colindantes y, en su caso, su desarrollo mediante un Plan Intermunicipal de Ordenación.

Artículo 16. Procedimiento de incorporación al sistema de asentamientos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general deberán incorporar de forma controlada al proceso urbanístico aquellas parcelaciones ubicadas en suelo no urbanizable, siempre que este suelo no forme parte del Sistema de Protección Territorial de este Plan o se encuentren protegidos por legislación sectorial, se asegure la disponibilidad de las infraestructuras urbanas, equipamientos y servicios públicos y se constituyan las Entidades Urbanísticas de Conservación.
2. Las parcelaciones urbanísticas ubicadas en suelo no urbanizable especialmente protegido, y las que por su implantación no formen parte de la estructura de la ciudad de acuerdo con el crecimiento previsto en el planeamiento urbanístico general, deberán quedar en situación de fuera de ordenación, sin perjuicio de las posibles actuaciones disciplinarias, sancionadoras, de protección de la legalidad y restitución de la realidad física alterada que contra las mismas se acordaran.

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES SOBRE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS.

Artículo 17. Ordenación de los nuevos crecimientos urbanos. (D)

1. El diseño de las nuevas tramas urbanas se realizará optimizando su adaptación a los siguientes factores:
 - a) las condiciones topográficas e hidrográficas.
 - b) los recursos naturales y culturales preexistentes.
 - c) los factores del microclima local.
 - d) la diversidad paisajística.
 - e) el trazado de las redes de transporte público.
 - f) el trazado de carriles para bicicletas e itinerarios peatonales.
 - g) la accesibilidad preferente a los equipamientos y servicios públicos.

2. Los instrumentos de planeamiento general o de desarrollo y los proyectos de urbanización introducirán criterios de sostenibilidad ambiental, teniendo en cuenta en el diseño de las actuaciones urbanísticas los siguientes principios:
 - a) La mejora en la gestión del ciclo del agua mediante la racionalización de los consumos, la reducción de pérdidas, la generalización de la depuración y la reutilización de aguas residuales depuradas.
 - b) La gestión de los residuos urbanos con criterios de reducción, reutilización, reciclado y depósito en condiciones seguras.
 - c) La mejora de la calidad del aire mediante la reducción del tráfico motorizado.
 - d) La reducción de la contaminación acústica a través del control del tráfico, de las fuentes emisoras puntuales y de las condiciones de aislamiento acústico de la edificación.
 - e) La mejora de la eficiencia energética mediante una mayor adaptación de la edificación a las condiciones climáticas y mediante la reducción del uso del vehículo privado en las relaciones de movilidad metropolitana.
 - f) La minimización de la contaminación lumínica fomentando la eficiencia lumínica y energética del alumbrado público.
 - g) La dotación de las infraestructuras de telecomunicaciones con un ancho de banda que permita la prestación de servicios interactivos avanzados.

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES SOBRE LAS ÁREAS DE OPORTUNIDAD METROPOLITANA.

Artículo 18. Concepto y finalidades de las Áreas de Oportunidad Metropolitana. (N)

1. El presente Plan incorpora al sistema de asentamientos con la categoría de Áreas de Oportunidad Metropolitana aquellos suelos destinados a usos de relevancia metropolitana que contribuyen a la recualificación de la estructura territorial del área y a la mejora de su organización interna.
2. Estas Áreas de Oportunidad Metropolitana sirven a la creación de nuevas centralidades de escala supramunicipal, mediante el desarrollo de proyectos que integren usos productivos o residenciales.
3. La clasificación como urbanizable de los suelos incluidos en las Áreas de Oportunidad Metropolitana no computará a los efectos de las determinaciones sobre la dimensión de los crecimientos urbanos en el planeamiento general establecidas en el artículo 45.4.a) del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

Artículo 19. Ordenación de las Áreas de Oportunidad Metropolitana. (D)

1. Las actuaciones de carácter público a desarrollar en estos ámbitos podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994. La declaración de estas Áreas de Oportunidad Metropolitana como Actuaciones de Interés Autonómico supondrá su incorporación automática al planeamiento general.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general, mediante procedimientos de revisión o modificación, incorporarán las Áreas de Oportunidad Metropolitana, pudiendo ajustar sus límites, procurando su integración en la estructura general del municipio y desarrollando su ordenación de conformidad con los criterios fijados en el correspondiente Anexo.
3. Las Áreas de Oportunidad Metropolitana se ordenarán en relación con las redes de transporte. En el proceso de planificación se deberán realizar estudios específicos de movilidad, de conformidad con las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla, y con el contenido establecido en el Artículo 39.
4. El diseño urbanístico de estas áreas deberá cualificar las tramas, la textura de usos, la diversidad morfológica y los valores paisajísticos, con el fin de conseguir un entorno urbano de calidad. El planeamiento de desarrollo ha de garantizar las infraestructuras y servicios necesarios para eliminar los factores de contaminación, favorecer la utilización de energías renovables, fomentar la peatonalización y ofrecer un transporte público eficiente.
5. Las reservas de suelo para dotaciones locales deberán dimensionarse conforme a los límites superiores de entre los establecidos en el artículo 17, 1. 2ª de la Ley 7/2002 y situarse en localizaciones centrales dotadas de alta accesibilidad y en proximidad a las redes de transporte público.
6. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de las Áreas de Oportunidad Metropolitana no podrán implantarse en los suelos afectados edificaciones, construcciones, o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos. Las edificaciones, construcciones, o instalaciones erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan serán consideradas como fuera de ordenación.

Artículo 20. Componentes de las Áreas de Oportunidad Metropolitana. (N)

Las Áreas de Oportunidad Metropolitana quedan identificadas en el correspondiente Anexo a efectos de su delimitación inicial, susceptible de ajuste, de la asignación de usos globales y de la fijación de los criterios de ordenación a desarrollar por el planeamiento urbanístico o los correspondientes Proyectos de Actuación.

TITULO SEGUNDO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LA ORDENACIÓN DE USOS

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS RESIDENCIALES.

Artículo 21. Dimensionamiento del uso residencial. (N)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general atenderán prioritariamente las necesidades de vivienda derivadas de la formación de nuevos hogares como consecuencia de la dinámica de la población residente en el Municipio.
2. A estos efectos, los instrumentos de planeamiento incorporarán estudios sobre las demandas de vivienda de su población, diferenciadas según sus condiciones económicas y demográficas. Dichos estudios adoptarán parámetros estadísticos oficiales, contrastados, realistas y adaptados a la trayectoria de la última década.

Artículo 22. Coordinación de las políticas de vivienda y suelo. (D)

1. Las políticas sobre el mercado de vivienda se integrarán con las políticas de suelo a fin de incrementar el patrimonio público de suelo, cuyo destino preferente será la construcción de viviendas sometidas a algún régimen de protección pública. Las políticas en materia de suelo se orientarán a promover una oferta que atienda a las necesidades de primera vivienda, favoreciendo los mercados más desequilibrados e incrementando la accesibilidad de los vecinos a la vivienda habitual.
2. Estas políticas de vivienda y suelo se formalizarán a través de Planes Municipales de Vivienda, que contendrán la identificación y programación de las actuaciones necesarias para atender las necesidades de primera vivienda de los vecinos del municipio.
3. La Consejería competente en esta materia y los Ayuntamientos de la Aglomeración Urbana coordinarán sus actuaciones de ordenación, planificación y gestión mediante la realización de actuaciones concertadas, en el marco del planeamiento urbanístico.
4. Estas actuaciones se instrumentarán a través del Consorcio Metropolitano de Vivienda, como órgano de gestión para establecer una respuesta coordinada a la demanda de vivienda a partir de la disponibilidad de suelos y viviendas de titularidad pública, con una especial atención a los criterios de selección existentes en cada municipio y un sistema transparente de adjudicación tanto en el ámbito municipal como supramunicipal. El

Consorcio ejercerá funciones de programación y gestión de operaciones destinadas a ofertar vivienda protegida, identificando aquellos suelos idóneos para este fin.

Artículo 23. Reutilización del patrimonio infrautilizado. (D)

Las políticas en materia de vivienda deberán adoptar estrategias concretas sobre la vivienda vacía y los solares sin edificar, destinadas a su incorporación al mercado, con el objetivo de contribuir a la revitalización de los cascos urbanos, reducir las necesidades de consumo de suelo y optimizar el uso del patrimonio edificado.

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS INDUSTRIALES Y LOGÍSTICOS.

Artículo 24. Dimensionamiento del uso industrial y logístico. (D)

El planeamiento urbanístico general contendrá una previsión expresa de las necesidades de suelo para actividades industriales y logísticas, en el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales. Dicho análisis prestará especial consideración a la incidencia territorial y económica de las Áreas de Oportunidad Metropolitana.

Artículo 25. Localización de los suelos productivos. (R)

1. Se recomienda que los suelos destinados a usos productivos se localicen en la proximidad de los nuevos desarrollos urbanos para evitar la especialización funcional y reducir la movilidad obligada, separándolos de las viviendas mediante sistemas generales viarios y franjas verdes arboladas.
2. Se recomienda evitar la ubicación de suelos industriales en situaciones aisladas y desconectados físicamente de los cascos urbanos existentes; con la excepción de los destinados a acoger actividades que, por su naturaleza, sean incompatibles con la cercanía a las zonas residenciales y estén incluidas en los anexos de la Ley 7/1994 de Protección Ambiental o del Decreto 74/1996 de Calidad del Aire.
3. Los grandes equipamientos de alcance supramunicipal deberán servir en la ordenación urbanística como polos de actividad con posibilidades de sinergia económica, por lo que se recomienda que los instrumentos de planeamiento prevean suelos destinados a usos productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos.

4. La clasificación de nuevos suelos productivos asegurará la disponibilidad de todas las infraestructuras y servicios urbanos, incluido el de transporte público de viajeros. Con este fin, los instrumentos de planeamiento de desarrollo y los proyectos de implantación de empresas con más de 200 trabajadores deberán incorporar estudios de movilidad que aseguren la disponibilidad de servicios de transporte público.

urbanismo comercial con el objetivo de favorecer la formación de zonas comerciales abiertas, preservar los valores paisajísticos de la escena urbana, vincular las actividades comerciales con las turísticas, integrar los servicios y coordinar las medidas de renovación del comercio tradicional.

CAPÍTULO III. DISPOSICIONES SOBRE LOS USOS TERCIARIOS.

Artículo 26. Ordenación del uso terciario. (D)

1. Los usos terciarios, con especial atención a los de carácter comercial, serán objeto de calificación expresa y diferenciada por tipologías en los instrumentos de planeamiento urbanístico, localizándose con criterios de proximidad a las zonas residenciales, integración en las tramas urbanas existentes, sinergia con las centralidades de la red actual de asentamientos y evitando la saturación del viario.
2. Dicha localización debe valorar su impacto sobre el modelo de ciudad, el medio ambiente, la ordenación de la movilidad, la capacidad de carga de las infraestructuras y servicios de transporte, la integración urbana y paisajística y su incidencia en las formas de comercio tradicional presentes en la ciudad

Artículo 27. Régimen del uso comercial. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general identificarán los suelos con uso terciario en los que se permite la implantación de grandes superficies comerciales, considerándose una actividad incompatible en los suelos con uso global residencial. En todo caso, resultarán vinculantes para el planeamiento las determinaciones del Plan Andaluz de Orientación Comercial y los informes de la Comisión Asesora de Comercio Interior de Andalucía y la Comisión Interdepartamental de Valoración Territorial y Urbanística.
2. Los proyectos de implantación de grandes superficies comerciales incorporarán un estudio de movilidad en el que se garantice la disponibilidad de servicios de transporte público, conforme al contenido establecido en el Artículo 39.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico regularán el pequeño y mediano comercio en las áreas urbanas, favoreciendo su desarrollo como elemento básico del modelo de ciudad funcional y económicamente diversificada. Se impulsarán planes especiales de

TÍTULO TERCERO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES SOBRE LOS SISTEMAS DE INFRAESTRUCTURAS Y EQUIPAMIENTOS.

Artículo 28. Objetivos Generales de los Sistemas de Infraestructuras y Equipamientos. (N)

Los objetivos generales del Plan en relación con los sistemas de infraestructuras y equipamientos metropolitanos son:

- a) Asegurar, en condiciones de sostenibilidad, la dotación en infraestructuras y equipamientos necesarios para elevar la calidad de vida de la población del ámbito, mejorar la competitividad de la aglomeración y hacer posible su desarrollo territorial, social y económico.
- b) Garantizar el acceso equitativo de la población de la aglomeración a los bienes y servicios básicos.
- c) Mejorar el balance ecológico de la aglomeración, atendiendo a los ciclos de los recursos naturales básicos y a la reducción de la huella ecológica de las actividades urbanas.

Artículo 29. Componentes de los Sistemas de Infraestructuras y Equipamientos. (N)

A los efectos del presente Plan tienen la consideración de Sistemas de Infraestructuras y Equipamientos metropolitanos las siguientes redes:

- a) Infraestructuras para la movilidad y el transporte.
- b) Infraestructuras del agua.
- c) Infraestructuras de residuos.
- d) Infraestructuras de la energía.
- e) Infraestructuras de las telecomunicaciones.
- f) Equipamientos supramunicipales
- g) Espacios Libres.

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES SOBRE MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

Artículo 30. Objetivos del Sistema de Movilidad y Transporte. (N)

En coherencia con los planteamientos del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, el Plan establece los siguientes objetivos para el Sistema de Movilidad y Transporte de la aglomeración urbana:

- a) Reforzar el centro regional de Sevilla como Nodo Regional del Sistema de Transporte de Andalucía.
- b) Construir un Sistema integrado de transporte y movilidad de carácter intermodal, que satisfaga las demandas de movilidad de la población en coherencia con la ordenación del territorio y en condiciones adecuadas de sostenibilidad ambiental y equidad social.

Artículo 31. Estrategias para el desarrollo del Sistema de Movilidad y Transporte. (R)

1. Las estrategias del Plan para el desarrollo del Sistema de Movilidad y Transporte se basan en:
 - a) Reducir la movilidad motorizada.
 - b) Fomentar el uso del transporte público.
 - c) Preservar la capacidad actual y futura de la Red Metropolitana de Transporte.
 - d) Potenciar los modos de transporte no motorizados.
2. Para reducir la movilidad motorizada las administraciones deberán desarrollar sus actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Adaptar la actuaciones sobre las infraestructuras de la movilidad y el transporte al modelo de ciudad accesible y con diversidad funcional.
 - b) Moderar el tráfico privado, controlando la oferta de aparcamiento en destino como elemento disuasor del uso del vehículo privado, limitando la velocidad de circulación en áreas residenciales mediante el diseño del viario y la ordenación de la circulación.
 - c) Limitar el espacio reservado al uso del vehículo privado en los centros históricos de las ciudades y pueblos de la aglomeración, disminuyendo las plazas de aparcamiento rotatorio y eliminando el aparcamiento ilegal.
3. Para fomentar el uso del transporte público e incrementar su participación en la movilidad motorizada las administraciones deberán desarrollar sus actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Construir una red troncal de plataformas reservadas para el transporte público, explotadas mayoritariamente por modos ferroviarios, que cubran todos los sectores metropolitanos, los núcleos con mayor población y los puntos de mayor atracción de viajes.
 - b) La implantación de la red troncal definida en el anterior punto se realizará preferentemente sobre las grandes avenidas urbanas, las zonas de protección de la red viaria de alta capacidad, antiguas travesías urbanas cuya función haya sido

- sustituída por variantes, y espacios ocupados por infraestructuras ferroviarias sin uso actual.
- c) Crear una red de intercambiadores de transporte para facilitar el trasbordo entre modos públicos y entre éstos y el vehículo privado.
 - d) Implantar servicios de transporte público, mayoritariamente mediante autobús, orientados a alimentar la red troncal. Estos servicios deberán discurrir preferentemente por carriles propios, o bien disponer de prioridades de circulación.
 - e) Elevar la densidad residencial en el entorno de las estaciones y paradas de la red troncal y de los carriles reservados para el transporte público.
 - f) Supeditar los nuevos desarrollos urbanísticos a la implantación de las infraestructuras y servicios de transporte público necesarios para garantizar su adecuada conexión con la red troncal. Esta garantía deberá quedar establecida por el planeamiento urbanístico general y sus instrumentos de desarrollo.
4. Para preservar la capacidad actual y futura de la Red Metropolitana de Transporte, las administraciones deberán desarrollar sus actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Proteger y garantizar la funcionalidad de los elementos nodales de la Red identificados en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible.
 - b) Proteger el viario de gran capacidad, evitando la implantación de usos urbanos en sus márgenes y, especialmente, en el entorno de sus enlaces.
 5. Para potenciar los modos de transporte no motorizados, las administraciones deberán desarrollar sus actuaciones de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a) Crear una red de itinerarios peatonales en el medio urbano que conecte las áreas de mayor generación y/o atracción de viajes. La red deberá tener prioridad en los puntos de conflicto y unas dimensiones, características de diseño y equipamientos, que garanticen condiciones óptimas de seguridad y comodidad. En las zonas de mayor concentración de peatones se implantarán vías de uso exclusivo peatonal compatible con los vehículos de residentes.
 - b) Implantar una red de caminos para peatones en la corona metropolitana, que conecte entre sí los asentamientos de la aglomeración, aprovechando para ello, preferentemente, las zonas de dominio público de las carreteras, las vías pecuarias, los caminos rurales existentes y la red metropolitana de espacios libres. Los caminos contarán con pasos para salvar las barreras creadas por las grandes infraestructuras.
 - c) Implantar una red urbana y metropolitana para bicicletas aprovechando para ello, preferentemente, las zonas de dominio público de las carreteras, las vías pecuarias, los caminos rurales existentes y la red metropolitana de espacios libres.

- d) Desarrollar medidas de fomento del uso de la bicicleta creando aparcamientos específicos, facilitando el alquiler de bicicletas y adecuando los transportes públicos para su uso.

Artículo 32. Gestión del Sistema de Movilidad y Transporte. (N)

La gestión de los componentes de escala metropolitana del Sistema de Movilidad y Transporte definidos en el Plan se instrumentará a través del Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Sevilla.

Artículo 33. Red de Interés Metropolitano. (N)

Las infraestructuras e instalaciones recogidas en la Cartografía de Ordenación como tales, tendrán la consideración de Red de Interés Metropolitano a los efectos del Art. 13 de la Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Artículo 34. Clasificación de la Red Viaria. (D)

1. La red viaria se clasifica, conforme recoge la Cartografía de Ordenación, de acuerdo con los siguientes niveles jerárquicos:
 - a) Red de Conexión Exterior, formada por las principales vías que conectan el ámbito con el exterior y aquellas otras que conectan estos ejes radiales.
 - b) Red de Articulación Metropolitana, constituida por la red metropolitana radial complementaria y la red metropolitana transversal. Las primeras cubren las relaciones metropolitanas no servidas por la red de primer nivel, mientras que las segundas articulan las relaciones internas en las coronas metropolitanas.
 - c) Red de Acceso Local, constituida por el resto del viario metropolitano, con funciones de accesibilidad de escala local.
2. La capacidad y condiciones técnicas de los viarios de cada uno de los niveles considerados se definirán por el organismo competente en materia de carreteras, de acuerdo con su planificación sectorial.

Artículo 35. Protección de la Red Viaria. (N)

1. Las vías identificadas en la Cartografía de Ordenación disfrutarán de una Zona de Cautela con el objetivo de garantizar la funcionalidad de la vía y permitir la implantación de plataformas reservadas de transporte público.
2. La Zona de Cautela quedará delimitada como el espacio exterior a la zona de no edificación -en las vías autonómicas- o a la línea límite de edificación -en las vías estatales-, dentro de unas bandas laterales a la carretera de 300 metros de anchura, medidos desde la arista exterior de la calzada más próxima.
3. En los enlaces de las vías identificadas en el punto 1 del presente artículo, la Zona de Cautela se delimitará como el espacio exterior a la zona de no edificación -en las vías autonómicas- o a la línea límite de edificación -en las vías estatales-, comprendido dentro de un círculo de 500 metros con centro en el punto de intersección de las vías concluyentes en el enlace.
4. Dentro de la Zona de Cautela las actuaciones edificatorias cuya finalidad sea distinta al servicio directo de la carretera deberán someterse a un Estudio de Tráfico previo que garantice el cumplimiento de los objetivos enunciados en el punto anterior y que deberá abordar las siguientes cuestiones:
 - a) Situación actual del tráfico en la vía de gran capacidad y en el entorno de la actuación.
 - b) Incidencia sobre el tráfico de la nueva actuación, tanto en el momento de su puesta en servicio, como en un horizonte de 5 y 10 años.
 - c) Propuesta de actuación para el acceso en vehículo motorizado a la actuación compatible con los objetivos perseguidos con la delimitación de la Zona de Cautela.
 - d) Análisis de la viabilidad del acceso peatonal y en modos no motorizados a la actuación y propuestas para el fomento de los mismos.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general incorporarán medidas específicas para preservar la funcionalidad de los Nodos principales y tendrán en cuenta su presencia y la del conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas a la hora de establecer la ordenación de usos e intensidades en el término municipal. (D)
4. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general asignarán usos residenciales de densidad media o alta y valorarán la conveniencia de crear áreas de centralidad en el entorno de los Nodos principales y del conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas. (R)
5. Los Nodos principales y el conjunto de terminales de transporte, paradas e intercambiadores de las plataformas reservadas serán objeto por parte de las administraciones competentes de las actuaciones necesarias para garantizar su adecuada accesibilidad mediante líneas de transporte público, la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones y la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados. (D)
6. Las actuaciones urbanísticas situadas a una distancia igual o inferior a 500 m de un Nodo principal deberán someterse al informe previo de la consejería de la Junta de Andalucía que ostente las competencias en transporte, que decidirá si la actuación tiene que ser objeto de un Estudio de Movilidad con el contenido establecido en el Artículo 39. (N)
7. Las conclusiones del Estudio de Movilidad serán de obligatorio cumplimiento por el proyecto de actuación y podrán, en su caso, dar lugar a una modificación del planeamiento urbanístico.

Artículo 36. Nodos del Sistema y Terminales de Transporte. (N, D y R)

1. El Plan identifica en la Cartografía de Ordenación los Nodos principales del Sistema de Movilidad y Transporte de la aglomeración, definidos como los puntos que requieren una especial protección por ser previsible en ellos una elevada tasa de trasbordo o intercambio entre modos mecanizados. (N)
2. La identificación de Nodos principales deberá revisarse, en el supuesto de que una modificación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla elimine alguno de ellos o dé esa consideración a nuevos puntos. (N)

8. El planeamiento urbanístico general establecerá las reservas de suelo necesarias para la implantación o ampliación de las infraestructuras nodales de conexión exterior de la aglomeración. Entre ellas deben encontrarse preferentemente la ampliación del aeropuerto de Sevilla, la ampliación del Puerto de Sevilla y el Centro de Transportes de Mercancías localizado en Majarabique.

Artículo 37. Plataformas multimodales. (D)

1. Las nuevas carreteras que se construyan en el ámbito deberán incluir en los Estudios Informativos la viabilidad de incorporar en su sección transversal plataformas reservadas para el transporte público, carriles para bicicletas y sendas peatonales.

2. Los programas de mejora y acondicionamiento de las carreteras en servicio valorarán la viabilidad de convertirlas en plataformas multimodales y contendrán las medidas necesarias para su transformación en aquellos casos en los que su conversión se considere viable.
3. El diseño de las plataformas multimodales incluirá espacios reservados para tranvía, metro ligero o autobús, espacios para los modos no motorizados y, donde proceda, calzada o calzadas para vehículos privados. En todos los casos, el transporte público y los modos no motorizados tendrán preferencia sobre los vehículos privados.

Artículo 38. Movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico. (D)

1. Los Planes Generales de Ordenación Urbanística contendrán un Estudio de Movilidad con el contenido establecido en el artículo siguiente.
2. Los Planes de Ordenación Intermunicipal, los Planes de Sectorización, así como las innovaciones del planeamiento urbanístico general incluirán un análisis de su incidencia sobre la movilidad y, en su caso, las modificaciones que deban realizarse en el Estudio de Movilidad correspondiente al Plan General de Ordenación Urbana para asegurar la correcta integración de las nuevas propuestas en la estructura.
3. Los planes urbanísticos de desarrollo basarán su ordenación detallada en el Estudio de Movilidad del correspondiente instrumento de planeamiento general, reservando suelo y ejecutando los elementos del sistema de transporte y movilidad.
4. Los Estudios de Movilidad identificarán las actuaciones urbanísticas relevantes para el sistema de transporte y movilidad de la aglomeración, entre las que se encontrarán necesariamente aquellas en las que, previsiblemente, el volumen de viajes motorizados atraídos y generados superen la cifra de 20.000 en un día laborable medio. En dichas actuaciones los instrumentos de planeamiento establecerán las condiciones específicas para su desarrollo en función de la movilidad.
5. Los Planes Generales de Ordenación Urbana incluirán en su ordenación las plataformas reservadas para el transporte público necesarias para cubrir la movilidad prevista como consecuencia de la ejecución del planeamiento. Estas plataformas deberán tener capacidad para transportar un volumen diario de viajeros equivalente al número total de habitantes previstos multiplicado por 0,8.

6. La aprobación del planeamiento de desarrollo de un sector situado en una zona que carezca de red de transporte, incluida la de transporte público, se supeditará a que el instrumento urbanístico asuma como carga la realización de aquellos sistemas generales adscritos a ese sector que permitan la conexión con las redes de transporte que el Estudio de Movilidad haya determinado. La funcionalidad efectiva de este tipo de conexiones deberá ser previa a la concesión de licencias de ocupación o apertura.
7. El planeamiento urbanístico general establecerá las reservas de suelo necesarias para el trazado de las infraestructuras previstas por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, incluyendo los intercambiadores de transporte.

Artículo 39. Estudios de Movilidad. (N)

1. Los Estudios de Movilidad a los que hace referencia el presente capítulo serán objeto de regulación específica por parte de la consejería de la Junta de Andalucía que ostente las competencias en materia de transporte.
2. En tanto no se cuente con esta regulación, los Estudios de Movilidad incorporados a los instrumentos de planeamiento urbanístico incluirán, al menos, los aspectos indicados en la determinación 7.6. del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla relativos a:
 - a) El análisis de la movilidad generada y atraída por el ámbito municipal, tanto en la situación actual como en la tendencial, esta última correspondiente a los horizontes temporales establecidos en el instrumento de planeamiento, teniendo en cuenta en la misma la movilidad producida por los nuevos desarrollos urbanos determinados en dicho planeamiento.
 - b) La asignación de la demanda de viajes obtenida a las infraestructuras de transporte propuestas en el instrumento de planeamiento, analizando la capacidad de las mismas para absorber dicha demanda. Este análisis incluirá también la evaluación de los efectos que se produzcan en las redes de transporte de interés metropolitano a las que se conecten las infraestructuras de transporte propuestas en el instrumento de planeamiento, sean éstas exteriores o no al ámbito municipal considerado.
 - c) El cálculo de las emisiones de gases de efectos invernadero, y las medidas a adoptar para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético
3. Los Estudios de Movilidad relativos a actuaciones relacionadas con los Nodos del sistema de transporte y movilidad definidos en el Artículo 37 incluirán, al menos, los aspectos indicados en la determinación 7.7. del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla relativos a:

- a) El viario actual y previsto en el entorno de la actuación, así como aquel que sirva de conexión con los ejes de alta capacidad que, previsiblemente, van a ser utilizados para el acceso de los usuarios a la actuación desde el conjunto metropolitano.
- b) La oferta de transporte público actualmente existente, potencialmente utilizable para el acceso a la actuación.
- c) La demanda actual de viajes, tanto en vehículo privado como en transporte público, y las cargas de tráfico existentes en la red viaria del entorno.
- d) El cálculo de la demanda de movilidad motorizada actual y futura, como resultado de aplicar los valores unitarios de generación/atracción de viajes mecanizados a los distintos usos de suelo incluidos en dicho ámbito.
- d) El reparto modal de la misma y su asignación al sistema de transporte, en dos situaciones diferenciadas que, circunstancialmente, podrían coincidir: a la puesta en servicio de la actuación y a la puesta en carga total de todos los usos del entorno considerado.
- e) Detección de los problemas que se deduzcan del anterior análisis: congestión o bajo nivel de servicio viario y/o en los servicios de transporte público del entorno de la actuación o en los elementos de conexión con los sistemas metropolitanos de alta capacidad, etc. cuantificando e identificando estos extremos de manera pormenorizada sobre la red.
- f) Medidas correctoras propuestas: nuevas infraestructuras viarias o de transporte público, mejoras de servicio en este último modo u otro tipo de medidas de gestión así como su cuantificación monetaria y la financiación y programación temporal de las mismas. Entre las posibles medidas se considerará la de desintensificación o modificación de usos. En este caso, deberá acometerse la correspondiente modificación del planeamiento urbanístico.

Artículo 40. Actuaciones programadas en materia de infraestructuras de transporte. (D)

1. El Plan incluye en su programación las actuaciones enumeradas en el presente artículo e identificadas en la Cartografía de Ordenación, contenidas en el vigente Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
2. En el ámbito del municipio de Sevilla las actuaciones previstas son:
 - Red de metro y tranvía.
 - Prolongación del ramal ferroviario de la Cartuja hacia el sur.
 - Nuevo acceso ferroviario que conecte el aeropuerto con el nuevo Eje Ferroviario Transversal de Andalucía.
 - Plataforma reservada para autobús en Cortijo del Cuarto.
 - Paso Territorial Sur
3. En el ámbito Norte de la aglomeración las actuaciones previstas son:
 - Ramal tranviario hasta Pago del Medio.
 - Ramal tranviario de La Rinconada a la estación de Cercanías de San José con posible prolongación a La Algaba.
 - Intercambiador en la estación de cercanías de La Rinconada.
 - Nuevo acceso viario (bulevar metropolitano de la Rinconada).
 - Reserva de suelo para plataforma reservada de transporte público en La Algaba.
 - Variante este de Brenes.
 - Variante sur de Gerena.
 - Acondicionamiento de la carretera A-477.
4. En el ámbito Este de la aglomeración las actuaciones previstas son:
 - Línea de tranvía a Alcalá de Guadaíra.
 - Línea de tranvía de Montequinto a Dos Hermanas
 - Acondicionamiento y mejora de trazado de la SE-410 de Venta de la Liebre a Alcalá.
 - Nuevo puente sobre el Guadaíra.
 - Prolongación del vial del Zacatín, en Alcalá.
 - Remodelación de accesos en la margen derecha de la autovía A-92.
 - Duplicación de calzada de la A-392 y Variante de Mairena-El Viso.
 - Plataforma reservada para transporte público en Los Alcores.
 - Variante sureste de Alcalá de Guadaíra.
 - Acondicionamiento de la A-462 entre Carmona y Brenes.
5. En el ámbito Sur de la aglomeración las actuaciones previstas son:
 - Prolongación de la línea 1 de metro hasta Dos Hermanas.
 - Nuevo acceso ferroviario a Los Palacios.
 - Variantes norte y este de Utrera.
 - Duplicación de calzada de la A-376 a Utrera, entre las intersecciones con la A-392 y A-8031.
 - Duplicación de calzada de la N-IV entre Dos Hermanas y los Palacios.
 - Duplicación de calzada de la A-362 entre Utrera y Los Palacios.
 - Duplicación de calzada y adecuación funcional de la A-392 entre Alcalá de Guadaíra y Dos Hermanas.
6. En el ámbito Aljarafe-Ribera de la aglomeración las actuaciones previstas son:
 - Línea 1 de metro y servicios alimentadores en autobús.

- Tranvía norte-sur (Metro Aljarafe) con ramales hasta Puebla del Río, Bormujos y Salteras.
 - Plataforma reservada para transporte público a Espartinas.
 - Plataforma reservada para transporte público a Almensilla.
 - Servicios de cercanías sobre la línea ferroviaria a Huelva y nuevas estaciones.
 - Plataforma reservada en la A-49 entre Gines y La Pañoleta y plataforma exclusiva hasta Plaza de Armas.
 - Plataforma reservada entre Gelves y Plaza de Armas.
 - Remodelación de enlaces de la SE-30 con A-49 y A-8056.
 - Ronda urbana sur de Mairena del Aljarafe.
 - Conexión entre Mairena y Bormujos.
 - Variante de Palomares.
 - Variante de Puebla del Río.
 - Variante de Benacazón.
 - Nuevo trazado de la A-8077 entre Camas y Olivares.
7. Las actuaciones comunes a la totalidad del la aglomeración son:
- Construcción de la SE-40.
 - Red de carriles ciclistas.
 - Mejora de accesibilidad y acondicionamiento del entorno de las estaciones.
 - Intercambiadores de transporte.
8. Tendrán carácter prioritario las siguientes actuaciones:
- a) Las que tengan la calificación de interés metropolitano de acuerdo con lo previsto en el Art. 13 de la Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía y de lo establecido por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla en su determinación 7.3.
 - b) Las destinadas a servir de soporte a servicios públicos de transporte.
 - c) Las que supongan una mejora para la extensión de los modos no motorizados de transporte.
9. Los trazados de las infraestructuras contenidos en la Cartografía de Ordenación del presente Plan tienen carácter orientativo, vinculando a las administraciones competentes en lo relativo a la finalidad de establecer las conexiones propuestas.

CAPÍTULO III: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DEL AGUA.

Artículo 41. Objetivos en relación con las infraestructuras del agua. (N)

Los objetivos del Plan en relación con las Infraestructuras del Agua son los siguientes:

- a) Mantener la calidad de los recursos hídricos dentro del ámbito del Plan, preservándolo de los procesos de contaminación y degradación
- b) Fomentar modelos de consumo que garanticen la sostenibilidad del Sistema.
- c) Garantizar, en condiciones de sostenibilidad ambiental, un abastecimiento de agua adecuado, en cantidad y calidad, para la población residente y las actividades productivas de la aglomeración.
- d) Establecer sistemas de depuración que aseguren el retorno del agua consumida en condiciones adecuadas al ciclo hidrológico y, en su caso, la reutilización del recurso.
- e) Facilitar la coordinación entre la planificación sectorial en materia hidráulica y los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Artículo 42. Estrategias en relación con las infraestructuras del agua. (N)

Las estrategias del Plan en relación con las infraestructuras del agua son:

- a) Consolidar un sistema integrado para la gestión del ciclo urbano del agua, que coordine la actuación de los sistemas que prestan su servicio dentro del ámbito del Plan.
- b) Condicionar los nuevos desarrollos urbanísticos a la disponibilidad real de agua para su abastecimiento, a las previsiones de nuevas infraestructuras hidráulicas y al consumo de recursos en condiciones de sostenibilidad.
- c) Mejorar la eficiencia en el consumo de agua reduciendo los niveles de pérdidas y racionalizando las pautas de consumo.
- d) Planificar alternativas de abastecimiento y medidas extraordinarias para los episodios de sequía climatológica.
- e) Extender los sistemas de depuración al conjunto del ámbito.
- f) Incrementar la reutilización de las aguas utilizadas en el ciclo urbano.

Artículo 43. Gestión integral del ciclo hidráulico. (R)

Para la gestión integral de ciclo hidráulico se creará una Ente Supramunicipal del Agua, con la participación de los Ayuntamientos y el órgano competente de la Administración Autonómica, que integre los sistemas de gestión actualmente existentes en el ámbito del Plan, con la finalidad de compartir los recursos y mejorar la gestión.

Artículo 44. Infraestructuras de abastecimiento de agua. (D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento que prevean clasificaciones de suelo que comporten nuevas demandas de recursos hídricos requerirán el informe previo del organismo de Cuenca, el cual se pronunciará expresamente sobre la existencia o no de recursos para satisfacer dichas demandas. (D)
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que prevean nuevos desarrollos urbanos, cambio de uso del suelo y, en general, cualquier implantación que suponga un aumento del consumo o una expansión de las redes de distribución se acompañarán de una previsión del volumen de nuevos recursos hidráulicos previstos y su origen, así como de un estudio de la repercusión que tendrá en el sistema general de infraestructuras y en el medio ambiente. (D)
3. Los campos de golf y otras instalaciones recreativas de interés territorial cuyo consumo supere los 300.000 m³ anuales deberán contar con dispositivos propios de depuración, reciclado y reutilización del agua. Así mismo, deberán contar con sistemas de drenaje, embalses o depósitos con objeto de realizar una gestión más eficiente del ciclo del agua y fomentar su ahorro. (N)
4. En el abastecimiento para usos no potables de las instalaciones citadas en el punto precedente el recurso procederá de forma prioritaria de la reutilización de aguas residuales. Las depuradoras deberán contar con sistemas de tratamiento acorde al destino de sus aguas y el riego se efectuará en todos los casos con aguas depuradas. (D)

Artículo 45. Infraestructuras de depuración de aguas residuales. (N, D y R)

1. Todos los núcleos de población del ámbito deberán depurar sus aguas residuales mediante sistemas de tratamiento acordes a la carga contaminante y características del medio receptor. (N)
2. Los núcleos secundarios de población y las zonas destinadas a actividades logísticas e industriales no conectadas a los sistemas generales de depuración deberán contar, asimismo, con sistemas de depuración de vertidos. (N)
3. Las instalaciones de alojamiento turístico, las instalaciones recreativas que se ubiquen en suelo no urbanizable y las viviendas agrarias aisladas deberán contar con instalaciones de depuración de aguas residuales acordes con el volumen y carga contaminante de sus vertidos. (N)

4. No se permitirán crecimientos urbanísticos en aquellos núcleos que carezcan de la depuración requerida por la Directiva Comunitaria 91/271/CE, relativa al tratamiento de las aguas residuales. (R)
5. Los instrumentos de planeamiento urbanístico definirán las redes de saneamiento necesarias para atender a las demandas futuras de evacuación de aguas residuales. Así mismo, identificarán el agente encargado de la ejecución de la red, tanto en la urbanización como en la conexión al colector general que asegure una adecuada conducción de las aguas residuales hacia la infraestructura de depuración. (D)
6. En el diseño de las redes de saneamiento de los nuevos desarrollos será obligatorio el trazado de redes separativas para las aguas pluviales y para las aguas residuales. En el caso de los sectores urbanizables con uso industrial, su planeamiento de desarrollo contemplará la dotación de instalaciones de depuración primaria que aseguren un vertido a la red dentro de los parámetros máximos tolerables. (D)
7. En los nuevos desarrollos urbanos debe garantizarse que la capacidad de depuración existente es suficiente para atender a la demanda que se producirá. En el caso de que sea necesaria la creación de nueva infraestructura, ésta habrá de estar plenamente operativa con anterioridad a que se produzcan las nuevas demandas del servicio. (D)

Artículo 46. Incidencia sobre el Sistema de Protección Territorial. (N)

El diseño y ejecución de las infraestructuras hidráulicas en general, y de los colectores y conducciones en particular, se realizará evitando impactos negativos sobre los espacios incluidos en el Sistema de Protección definido en el Título Cuarto de esta Normativa, tanto en situación normal de operación como en la ocurrencia de una hipotética rotura accidental del colector o conducción.

Artículo 47. Actuaciones programadas en materia de infraestructuras hidráulicas. (D)

1. El Plan incluye en su programación las actuaciones en materia de infraestructuras del agua enumeradas en el presente artículo e identificadas en la Cartografía de Ordenación:
 - Actuaciones en depósitos de cabecera.
 - Abastecimiento a Guillena desde Gergal.
 - Rehabilitación del canal de La Minilla.
 - Ampliación de depósitos reguladores.
 - Arteria Gelves – Coria.

- Conexión Emasesa – Huesna.
- Nuevas redes de transporte.
- Refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe.
- Ampliación de ETAP en el Aljarafe.
- Ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona.
- Nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera.
- Mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios.
- Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna.
- Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna.
- Construcción de depósitos de tormentas.
- Nuevos colectores en La Isla y Copero.
- Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce y Camas.
- Nuevos emisarios en Espartinas y Bormujos.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Carmona y Guadajoz.
- Agrupación de vertidos y EDAR en pedanías de Utrera.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Los Palacios y pedanías.
- Agrupación de vertidos y EDAR Aznalcóllar.
- EDAR Ribera de Huelva.
- EDAR Pudio.
- EDAR Carrión de Los Céspedes.
- Planta de tratamiento de lodos.

2. Esta programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial.

CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS.

Artículo 48. Objetivos en relación con las infraestructuras de gestión de residuos. (N)

Los objetivos del Plan en relación con las infraestructuras de gestión de residuos son los siguientes:

- a) Garantizar un sistema de gestión de residuos urbanos inertes y agrícolas adecuado, en cantidad y calidad, para la población residente y las actividades productivas de la aglomeración.

- b) Contribuir a la sostenibilidad territorial de la aglomeración aumentando las tasas de reutilización y reciclaje de los residuos.
- c) Minimizar la contaminación ambiental y la incidencia paisajística de las infraestructuras de gestión de residuos.
- d) Facilitar la coordinación entre la planificación sectorial en materia de residuos urbanos y los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Artículo 49. Estrategias en relación con las infraestructuras de gestión de residuos. (N)

Las estrategias del Plan en relación con las infraestructuras de gestión de residuos son las siguientes:

- a) Incluir las infraestructuras para la recogida y gestión de residuos entre las infraestructuras básicas consideradas por los planes y programas con repercusión territorial de la aglomeración urbana.
- b) Incorporar en los instrumentos urbanísticos los criterios y las determinaciones para mejorar la eficiencia y la sostenibilidad de la gestión de residuos.
- c) Fijar criterios territoriales y urbanísticos para la localización de las infraestructuras de gestión de residuos.

Artículo 50. Dotación de infraestructuras de gestión de residuos. (R)

La dotación de infraestructuras para la gestión de residuos incluirá como mínimo las siguientes instalaciones para el conjunto del ámbito del Plan:

- a) Puntos Limpios: 1 por cada 50.000 hab.
- b) Planta de Recuperación y Compostaje y Vertedero controlado.
- c) Centro de Tratamiento de Residuos Específicos.
- d) Planta de Tratamiento y Clasificación de Escombros.
- e) Centro de Enseres Domésticos y Voluminosos.
- f) Plantas de Desmontaje y Trituración de Vehículos Usados y Maquinaria Industrial.
- g) Centros de Acondicionamiento, Separación e Intercambio de los materiales recogidos en los Puntos Limpios.

Artículo 51. Infraestructuras de gestión de residuos. (N, D y R)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general justificarán preceptivamente para los nuevos desarrollos residenciales o industriales qué lugar ocupa la zona afectada en la previsión de los servicios de recogida y tratamiento de residuos que en ella se generen. (D)

2. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las áreas para la localización de centros de transferencia de residuos urbanos de acuerdo con los siguientes criterios (D):
 - a) Las instalaciones necesarias para la recogida y transferencia se distanciarán de los centros urbanos, de las áreas turísticas y de los equipamientos al menos dos kilómetros y contarán con medios que garanticen la no emisión de olores sobre las áreas colindantes.
 - b) Las instalaciones para la concentración, transferencia y tratamiento de residuos sólidos urbanos y agrícolas se dispondrán fuera de las áreas urbanas y de extensión, en suelo no urbanizable no sometido a especial protección y fuera de las áreas sujetas a posibles riesgos de avenidas e inundación.
 - c) Para su ubicación se tendrá en cuenta el régimen de vientos, las características de los suelos, la posible afección al acuífero subterráneo, la estanqueidad de los terrenos y la incidencia sobre el paisaje.
 - d) La superficie de las instalaciones de acogida provisional de los residuos agrícolas no será inferior a 5.000 m².
 - e) Todas las instalaciones deberán estar valladas y rodeadas por una pantalla diseñada para minimizar su impacto paisajístico.
 - f) Los nuevos desarrollos urbanísticos evitarán ocupar la franja de vientos dominantes con origen en las plantas de tratamiento, vertido y transferencia de residuos.
3. Los municipios facilitarán la reserva de los suelos necesarios para la localización de las instalaciones contempladas en el Plan Director de Gestión de Residuos . (D)
4. Se evitará la ubicación en el ámbito del Plan de plantas de tratamiento que supongan un especial efecto negativo de contaminación atmosférica, como las plantas de incineración de residuos urbanos, incluso acompañadas de valorización energética. (R)

Artículo 52. Actuaciones programadas en materia de infraestructuras de gestión de residuos. (D)

El Plan incluye en su programación las actuaciones de dotación de puntos limpios para los siguientes municipios:

- La Puebla del Río.
- Mairena del Alcor.
- Benacazón.
- Villamanrique de la Condesa.
- Gerena.
- La Algaba.
- Umbrete.

- Pilas.

CAPÍTULO V: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS.

Artículo 53. Objetivos en relación con las infraestructuras energéticas. (N)

Los objetivos del Plan en relación con las infraestructuras energéticas son los siguientes:

- a) Garantizar, en condiciones de sostenibilidad ambiental, un abastecimiento energético adecuado, en cantidad y calidad, para la población residente y las actividades productivas de la aglomeración.
- b) Disminuir la emisión de gases de efecto invernadero relacionados con la producción, distribución y consumo de energía, mejorando la eficiencia energética y disminuyendo el consumo de energías no renovables.
- c) Integrar las infraestructuras energéticas en el territorio de la aglomeración y disminuir su impacto sobre los recursos naturales y el paisaje.
- d) Facilitar la coordinación entre la planificación sectorial en materia energética y los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Artículo 54. Estrategias en relación con las infraestructuras energéticas. (N)

Las estrategias del Plan en relación con el Sistema Energético son los siguientes:

- a) Condicionar los desarrollos urbanísticos a la incidencia que generarán los nuevos consumos energéticos, tanto en la funcionalidad del sistema de infraestructuras energéticas, como en su sostenibilidad.
- b) Impulsar el uso y la generación de energía a partir de fuentes renovables.
- c) Apoyar modelos de crecimiento urbano y de transporte y movilidad que primen el ahorro en el consumo de energía y la reducción de emisiones
- d) Ordenar la implantación de infraestructuras energéticas desde una perspectiva territorial, aportando criterios para su localización, para su integración con las restantes infraestructuras y para minimizar sus impactos ambientales y paisajísticos.

Artículo 55. Programa Coordinado de Infraestructuras Energéticas y Agencia Metropolitana de la Energía. (R)

1. Las Administraciones Públicas con competencias en materia de energía y las empresas operadoras elaborarán programas coordinados para dotar de infraestructuras y servicios

energéticos al ámbito, implantar sistemas de ahorro y eficiencia energética y promover las energías renovables.

- Se recomienda la creación de una Agencia Metropolitana de la Energía, como órgano de coordinación e impulso de las políticas energéticas en la aglomeración urbana.

Artículo 56. Pasillos de la red de energía eléctrica. (D)

- Los trazados aéreos de las infraestructuras de la red de energía eléctrica de tensión igual o superior a 66 Kv discurrirán por los pasillos que al efecto se determinan en la Cartografía de Ordenación. La concreción de estos pasillos no se considerará modificación del Plan, sino ajuste del mismo.
- Los pasillos de la red de energía eléctrica estarán formados por una banda de ancho variable según el número de líneas y la tensión del servicio, cuyo eje coincidirá con el eje de las bandas dibujadas en la Cartografía de Ordenación o con las líneas eléctricas existentes, cuando coincidan con dicha banda.
- El ancho de tales bandas se establece con las siguientes dimensiones:

kV.	Nº líneas	Anchura pasillos (m)
66	1 línea	60
	2 líneas	78
132	1 línea	70
	2 líneas	91
220	1 línea	90
	2 líneas	116
400	1 línea	100
	2 líneas	129

- El ancho de los pasillos aéreos que se indica en la tabla anterior podrá ampliarse para albergar nuevas instalaciones que tengan como finalidad atender los incrementos de demanda o mejorar la calidad de suministro.
- Para los pasillos enterrados deberá reservarse una banda de 10 metros de ancho que discurrirá, preferentemente, por la zona de servidumbre de la red viaria.
- La distancia horizontal entre las trazas de los conductores contiguos de las líneas paralelas será, como mínimo, la resultante de multiplicar la altura de los apoyos más altos por 1,5.
- Sobre las líneas existentes de tensión igual o superior a 66 kV, no coincidentes con los pasillos propuestos, hasta tanto no se produzca su traslado o soterramiento, se permitirán actuaciones de aperturas para nuevos suministros, mejora y ampliación de la capacidad de transporte, siempre que no impliquen una modificación sustancial de su trazado previo.
- En el caso de nuevas necesidades de tendidos no previstos por este Plan, los mismos no transcurrirán dentro de los límites de los Espacios Naturales y Bienes Culturales y de los Espacios y Bienes de Interés Territorial con la consideración de Áreas Forestales o Escarpes y Formas Singulares del Relieve, definidos en el Título Cuarto del presente Plan. Excepcionalmente, en caso de no existir alternativas posibles fuera de tales espacios se garantizará su preservación ambiental y paisajística mediante su trazado por las zonas que supongan un menor impacto.
- Las líneas reguladas en el presente artículo transcurrirán soterradas en toda su longitud en suelos urbanos o urbanizables y en los Espacios Naturales Protegidos.

Artículo 57. Reservas de suelo para redes de energía eléctrica. (D)

- Los instrumentos de planeamiento general establecerán las reservas de suelo necesarias para los pasillos destinados a líneas eléctricas de tensión igual o superior a 66 kV. definidos en la Cartografía de Ordenación. Este emplazamiento tiene carácter indicativo y su exacta localización en los instrumentos de planeamiento no se considerará modificación del Plan, sino ajuste del mismo.
- Los instrumentos de planeamiento general deberán dimensionar, en su caso, la superficie destinada a subestaciones de transformación teniendo en cuenta la tensión máxima prevista, las funciones encomendadas y las posibilidades de ampliación futura. Con carácter orientativo, se establecen las siguientes dimensiones:

Tensión (kV)	Superficie (ha)	
	Mínima	Máxima
66	0,3	1
132	0,6	2
220	2	7
400	4	15

3. Las reservas de suelo indicadas en el apartado anterior y en el apartado 1 del artículo 57 se establecen cautelarmente hasta tanto no se efectúe, según sea el caso, la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

Artículo 58. Trazado de la red de gas y de productos líquidos derivados del petróleo. (D)

Para la más correcta instalación de las conducciones, los instrumentos de planeamiento general establecerán una reserva de suelo de una anchura de 20 metros en los pasillos que se definan por la planificación sectorial, así como para las conexiones necesarias para atender a los núcleos de población. Esta reserva se efectuará cautelarmente hasta tanto no se efectúe la correspondiente evaluación de impacto ambiental.

Artículo 59. Energías renovables. (R)

Se recomienda a la Administración competente incentivar las instalaciones de producción de energía a partir de fuentes renovables destinadas a la distribución y/o consumo en el ámbito. En especial se impulsarán los proyectos de implantación de instalaciones de producción a partir de energía solar, garantizando la capacidad de evacuación de la energía eléctrica producida.

Artículo 60. Energía y modelo de ciudad. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico considerarán las condiciones de diseño de las tramas urbanas a efectos de aprovechar las condiciones pasivas de ahorro y eficiencia y optimizar las condiciones de insolación.

2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico evaluarán el efecto de los nuevos crecimientos sobre el aumento del consumo energético en lo que respecta al incremento de las emisiones de gases de efecto invernadero, incluyendo la disminución de sumideros por efecto de la actividad urbanística.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico establecerán aquellas medidas que pudieran compensar este efecto, bien mediante el aprovechamiento de energías renovables, mediante la propuesta de medios de movilidad alternativa o mediante la creación de sumideros de CO₂.

Artículo 61. Actuaciones programadas en materia de infraestructuras energéticas (D).

1. El Plan incluye en su programación las actuaciones en materia de infraestructuras energéticas enumeradas en el presente artículo e identificadas en la Cartografía de Ordenación:
- Plantas termosolares y fotovoltaicas de Sanlúcar la Mayor, Aznalcóllar y Carmona.
 - Cierre del anillo de 400 kV por el Suroeste y Oeste.
 - Repotenciaciones de líneas de 220 kV desde el norte, el oeste y el sur.
 - Nuevas líneas de 220 kV a la ciudad de Sevilla.
 - 6 subestaciones de nueva construcción (Albaida, Salteras, Gelves, Brenes y dos en Sevilla).
 - 5 ampliaciones de subestaciones (Guillena, Castilleja de Guzmán, Alcalá de Guadaíra y dos en Sevilla).
 - Red de suministro de gas natural en el Aljarafe.
2. Esta programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial.

CAPÍTULO VI: DISPOSICIONES SOBRE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TELECOMUNICACIONES.

Artículo 62. Objetivos en relación con las infraestructuras de telecomunicaciones. (N)

Los objetivos del Plan en relación con las infraestructuras de telecomunicaciones son los siguientes:

- a) Asegurar el acceso universal a los servicios de telecomunicaciones, ampliando y mejorando la oferta de servicios de telecomunicaciones en la aglomeración, como

instrumento determinante de la mejora de la calidad de vida de la población residente y de la competitividad del ámbito.

- b) Minimizar los impactos de las infraestructuras de telecomunicaciones sobre el medio ambiente y el paisaje.

Artículo 63. Estrategias en relación con las infraestructuras de telecomunicaciones. (N)

Las estrategias del Plan en relación con las infraestructuras de telecomunicaciones son las siguientes:

- a) Incluir a las telecomunicaciones entre las infraestructuras básicas consideradas por los planes y programas con repercusión territorial de la aglomeración urbana.
- b) Poner en marcha programas coordinados entre las operadoras y las Administraciones Públicas para extender los servicios de telecomunicaciones al conjunto del ámbito.
- c) Fomentar el uso compartido de las infraestructuras para reducir sus impactos ambientales y paisajísticos.
- d) Fijar criterios territoriales y urbanísticos para la localización las infraestructuras de telecomunicaciones.

Artículo 64. Infraestructuras de telecomunicaciones. (D y R)

1. Se elaborarán programas coordinados entre las Administraciones Públicas y las empresas operadoras para implantar las infraestructuras que garanticen el acceso universal a los servicios telemáticos avanzados, prestando especial atención a las zonas urbanas con problemas de marginalidad. (R)
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico establecerán las condiciones que deberá cumplir la implantación de las infraestructuras de telecomunicaciones, identificando los espacios en los que se prohíba la instalación de este tipo de infraestructuras y proponiendo los emplazamientos idóneos para su ubicación compartida. (D)
3. La instalación de antenas y demás infraestructuras de similares características físicas no estará permitida en:
 - a) Las edificaciones protegidas por la legislación del Patrimonio Histórico.
 - b) Los Elementos Culturales del Patrimonio Territorial.
 - c) Los edificios catalogados y bienes protegidos por los instrumentos de planeamiento general. (D)

4. Los soportes preverán la posibilidad de utilización compartida y no incorporarán otros elementos que los que sean exigidos por la legislación sectorial que le sea de aplicación. (D)
5. Los instrumentos de planeamiento general establecerán las determinaciones para la reubicación y, en su caso, el agrupamiento de las instalaciones de telecomunicaciones en soportes compartidos en los lugares y espacios a que se hace referencia en el apartado 2 y en los Escarpes y Formas Singulares del Relieve identificados en el Título Cuarto de la presente Normativa. (D)

CAPÍTULO VII: DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS METROPOLITANOS.

Artículo 65. Objetivos en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (N)

Los objetivos del Plan en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos son los siguientes:

- a) Mejorar los niveles de calidad de vida de los ciudadanos, a través de las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos, garantizándoles un acceso equitativo a los mismos.
- b) Mejorar la competitividad del ámbito como Centro Regional, dotándolo de equipamientos especializados, que cualifiquen la aglomeración urbana desde un punto de vista funcional y productivo.
- c) Contribuir a la ordenación interna de la aglomeración potenciando su carácter policéntrico.

Artículo 66. Estrategias en relación con las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (N)

Las estrategias del Plan en relación las dotaciones y equipamientos metropolitanos son las siguientes:

- a) Favorecer la implantación de equipamientos especializados en el ámbito, siguiendo estrategias de cooperación y complementariedad con los restantes Centros Regionales andaluces.

- b) Extender al conjunto de la aglomeración las dotaciones adecuadas de servicios y equipamientos básicos, con especial atención a la supresión de bolsas de marginalidad y exclusión social en las áreas urbanas.
- c) Reforzar el carácter de red de los equipamientos, creando un sistema continuo y jerarquizado, que cubra el conjunto de la aglomeración.
- d) Establecer criterios para la localización de equipamientos metropolitanos que favorezcan la formación de nuevas polos de centralidad en la corona metropolitana y que frenen una concentración excesiva en la ciudad central.
- e) Vincular la política de dotación de equipamientos a las directrices sobre transporte y movilidad.

Artículo 67. Definición y ordenación de las Áreas de Centralidad. (D)

1. Las Áreas de Centralidad se definen como los emplazamientos preferentes para dotaciones y equipamientos de alcance metropolitano, con el fin de promover una desconcentración de los servicios públicos en beneficio de la corona, la creación de nuevos puntos nodales y la revalorización de sectores que hoy carecen de centralidades.
2. Las actuaciones de iniciativa pública a desarrollar en estos ámbitos podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994. La declaración de estas Áreas de Centralidad como Actuaciones de Interés Autonómico supondrá su incorporación automática al planeamiento general.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general delimitarán los suelos adscritos a estas Áreas de Centralidad.
4. Las Áreas de Centralidad se ordenarán en relación con las redes de transporte. En el proceso de planificación se deberán realizar estudios específicos de movilidad, de conformidad con las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano del área de Sevilla, y con el contenido establecido en el Artículo 39.

Artículo 68. Componentes de las Áreas de Centralidad. (N)

El Plan identifica a estos efectos los siguientes municipios como posibles emplazamientos para el establecimiento de Áreas de Centralidad:

- Pilas
- Sanlúcar la Mayor
- Salteras
- Villanueva del Ariscal

- Bormujos
- Mairena del Aljarafe
- Coria del Río
- La Rinconada
- Sevilla
- Dos Hermanas
- Alcalá de Guadaíra
- Mairena del Alcor
- Carmona
- Utrera
- Los Palacios y Villafranca

Artículo 69. Localización de las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán prever reservas de suelo para la implantación de dotaciones y equipamientos de carácter supramunicipal. A tal efecto, los municipios solicitarán a los organismos competentes, durante el proceso de elaboración de los planes o sus revisiones, las previsiones de necesidades de suelo para nuevas dotaciones o ampliación de las existentes
2. La localización de equipamientos metropolitanos en la aglomeración se atenderá a los siguientes criterios:
 - a) Favorecer la localización de equipamientos metropolitanos en la corona metropolitana.
 - b) Propiciar la localización de equipamientos supramunicipales en los núcleos con rango de ciudad media o pequeña ciudad de la corona metropolitana.
 - c) Localizar los equipamientos en ámbitos en los que esté garantizado el acceso en transporte público, de acuerdo con las determinaciones establecidas en el apartado correspondiente al Sistema de Transporte y Movilidad.
 - d) Vincular los equipamientos metropolitanos de mayor relevancia por su incidencia económica (hospitales, universidades, etc.) al desarrollo de suelos productivos ligados a ellos.

Artículo 70. Criterios de actuación relativos a las dotaciones y equipamientos metropolitanos. (D)

1. El suelo, las instalaciones y las construcciones afectadas a equipamientos y servicios metropolitanos sólo podrán ser desafectadas cuando se haya procedido a su previo traslado, o hayan dejado de prestar servicio por resultar innecesario.

2. El suelo de dominio público destinado a equipamientos y servicios metropolitanos, aún cuando éstos no se hubieran llegado a implantar, hayan sido trasladados o declarados innecesarios, permanecerá en la misma situación demanial.
3. El planeamiento urbanístico general calificará el suelo ocupado por los equipamientos metropolitanos como afectado a los mismos. Excepcionalmente, cuando total o parcialmente el suelo afectado a un equipamiento metropolitano resultase innecesario para el servicio que hubiera venido prestando o para cualquier otro servicio público, el planeamiento urbanístico general podrá calificarlo para otros usos de interés social.
4. Las Administraciones y Entidades Públicas prestatarias de los servicios metropolitanos y los municipios cooperarán para lograr la integración territorial y urbana de los equipamientos metropolitanos y para facilitar la obtención del suelo para su implantación.

Artículo 71. Criterios de actuación relativos a los Equipamientos Básicos. (D)

1. Se elaborará por las distintas administraciones competentes un programa de actuaciones para la dotación de equipamientos y servicios básicos a escala de distritos urbanos y metropolitanos (Centros de Salud, Centros Docentes, Servicios Sociales Comunitarios, Centros Deportivos Básicos y Complementarios).
2. Se propiciará el funcionamiento en red de los equipamientos básicos y su conexión con otras redes urbanas, especialmente el sistema de espacios libres y el sistema de transporte y movilidad.
3. Los equipamientos de escala de barrio se distribuirán buscando la complementariedad con los sectores colindantes y dando prioridad a la atención a las bolsas de marginación y exclusión social.
4. La gestión de los equipamientos será simultánea a la puesta en carga de los nuevos sectores residenciales. La aprobación del planeamiento de desarrollo se supeditará a la previa garantía de la efectiva dotación de los servicios públicos, mediante convenio con la Administración competente.

CAPÍTULO VIII: DISPOSICIONES SOBRE EL SISTEMA DE ESPACIOS DE USO PÚBLICO.

Artículo 72. Objetivos en relación con los Espacios de Uso Público. (N)

Los objetivos del Plan en relación con los Espacios de Uso Público son los siguientes:

- a) Mejorar la calidad de vida de la población residente en la aglomeración facilitando el acceso a los espacios libres, los bienes culturales y el paisaje.
- b) Contribuir a la integración territorial de la aglomeración mejorando la relación entre los espacios urbanos y los rurales y potenciando el papel de estos espacios en la organización del territorio metropolitano.

Artículo 73. Estrategias en relación con los Espacios de Uso Público. (N)

Las estrategias del Plan en relación con los Espacios de Uso Público son las siguientes:

- a) Crear una Red de Espacios Públicos, Parques y Ríos del Área de Sevilla, vinculada al ocio y las actividades recreativas.
- b) Crear una red de Parques Culturales, vinculado a la interpretación del patrimonio cultural y el paisaje.
- c) Conectar entre sí los espacios libres de uso público mediante Corredores Verdes.
- d) Establecer relaciones de complementariedad entre los Parques Metropolitanos y los Parques Urbanos.

Artículo 74. Componentes del Sistema de Espacios de Uso Público. (N)

El Sistema de Espacios Libres definido en el Plan se compone de cuatro tipos de elementos:

- a) Parques Metropolitanos.
- b) Parques Culturales.
- c) Ejes fluviales.
- d) Corredores Verdes

Artículo 75. Protección cautelar del suelo afecto a los Espacios de Uso Público. (N)

1. Hasta tanto no se produzca la ordenación y gestión de los Espacios de Uso Público, sobre el suelo vinculado no podrán implantarse edificaciones, construcciones o instalaciones de ningún tipo, ni realizarse usos o actividades distintas a la normal explotación primaria de los terrenos.
2. Excepcionalmente, podrán autorizarse por los órganos competentes en materia urbanística la construcción de edificaciones e instalaciones de utilidad pública o interés

social, siempre que el uso al que se destinen éstas sean compatibles con los objetivos establecidos para tales espacios por el presente Plan, así como que resulten autorizables según las disposiciones del planeamiento urbanístico general.

3. Las edificaciones, construcciones e instalaciones no destinadas al uso público y erigidas con anterioridad a la aprobación del presente Plan en el suelo afectado por la delimitación de los Espacios de Uso Público serán consideradas como fuera de ordenación.

Artículo 76. Ejecución y gestión del Sistema de Espacios de Uso Público. (D)

1. Para la ejecución de los elementos componentes del Sistema de Espacios de Uso Público, las actuaciones de carácter público a desarrollar en estos ámbitos podrán ser declaradas de Interés Autonómico, conforme a los artículos 38 y 39 de la Ley 1/1994. En tal caso la ordenación de estas actuaciones se realizará mediante la aprobación del correspondiente Proyecto de Actuación o por el planeamiento urbanístico general.
2. La gestión de los componentes de escala metropolitana del Sistema de Espacios de Uso Público definidos en el Plan se instrumentará a través de la creación de un Consorcio Metropolitano de Espacios Públicos, Parques y Ríos del Área de Sevilla.

Sección 1ª. Parques Metropolitanos.

Artículo 77. Componentes del Sistema de Parques Metropolitanos. (N)

1. El Sistema de Parques Metropolitanos de la aglomeración urbana estará formado por los espacios identificados en la Cartografía de Ordenación, que se enumeran a continuación:
 - a) Parques existentes:
 - El Alamillo.
 - Parque Periurbano de Hacienda Porzuna.
 - Parque Periurbano de El Gergal.
 - Parque Periurbano de La Corchuela.
 - b) Parques programados:
 - Tablada
 - Charco de la Pava.
 - Guadaíra.
 - Arroyo Culebras
 - Riopudio.

- Aljarafe Centro.
- Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán.
- Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar.
- Ampliación de El Majuelo.

2. La inclusión en el Sistema de Parques Metropolitanos de los Parques Periurbanos integrados en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con la legislación medioambiental.
3. La delimitación recogida en la Cartografía de Ordenación tiene carácter indicativo y cautelara hasta que el Proyecto de Actuación o el planeamiento urbanístico general delimiten el suelo afectado definitivamente por cada Parque Metropolitano.

Artículo 78. Ordenación de los Parques Metropolitanos.(D)

1. El planeamiento urbanístico general deberá integrar los Parques Metropolitanos en la estructura general y orgánica de los respectivos municipios y prever su ordenación pormenorizada y de desarrollo, así como la de su entorno, de acuerdo con lo establecido por el presente Plan.
2. Los Parques Urbanos incluidos en los sistemas generales de cada municipio se localizarán y diseñarán, siempre que sea posible, con criterios de complementariedad respecto los Parques Metropolitanos, con el objetivo de poder articular una única red de espacios de uso público para el ámbito de la aglomeración.
3. La ordenación detallada de estos espacios procurará la distribución equilibrada de usos, atendiendo al fomento del uso público, a la protección de las características del territorio y a la conservación del patrimonio cultural, así como a la implantación de actividades de ocio.
4. La implantación de redes de infraestructuras se deberá limitar a las necesarias para asegurar el acceso de los usuarios y el suministro de energía y servicios fundamentales en las áreas de servicio y dotación.
5. Los usos e instalaciones que se propongan se deben realizar en coherencia con los recursos naturales presentes en cada área, valorando los recursos hídricos, forestales o de cualquier naturaleza, en cada caso. De la misma forma, la localización de instalaciones

y servicios debe evitar los lugares más valiosos desde el punto de vista de los recursos naturales, ambientales y paisajísticos.

6. Las actuaciones a realizar en cada zona deben procurar la restauración de los impactos antrópicos e introducir las medidas necesarias para garantizar la preservación de los recursos naturales.

Sección 2ª. Parques Culturales.

Artículo 79. Componentes del Sistema de Parques Culturales. (N)

1. El Sistema de Parques Culturales de la aglomeración urbana estará formado por los espacios identificados en la Cartografía de Ordenación, que incluye la programación de los parques enumerados a continuación:
 - Ciudad romana de Itálica,
 - Yacimiento calcolítico de Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán
 - Zona arqueológica de El Gandul y Marchenilla.
2. La identificación de los elementos patrimoniales susceptibles de puesta en valor se realizará con criterios de interconexión para formar itinerarios culturales en los ámbitos del Aljarafe Norte y Los Alcores. A estos efectos, incorporarán elementos culturales y paisajísticos no incluidos en el ámbito de los Parques Culturales formando los siguientes itinerarios:
 - a) Red del Aljarafe Norte:
 - Ciudad romana de Itálica,
 - Yacimiento calcolítico de Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán,
 - Yacimiento arqueológico de El Carambolo.
 - b) Red de Los Alcores:
 - Necrópolis de Carmona,
 - Castillo y escarpe de Carmona,
 - Alcaudete,
 - Zona Arqueológica de El Gandul,
 - Molinos del Guadaíra,
 - Ciudad romana de Oripipo.
3. La inclusión en el Sistema de Parques Culturales de bienes y espacios protegidos por los instrumentos de tutela del patrimonio cultural, o en su caso, por los derivados de la

legislación ambiental, se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con su correspondiente legislación.

4. La delimitación recogida en la Cartografía de Ordenación tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o el planeamiento urbanístico general delimiten el suelo afectado definitivamente.

Artículo 80. Ordenación de los Parques Culturales. (D)

La interpretación y puesta en valor de los Parques Culturales propuestos por el Plan se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:

- a) El planeamiento urbanístico general incorporará las determinaciones que permitan el desarrollo de las previsiones del presente Plan, entre las que se encontrarán la definición de los itinerarios que soporten las actividades de puesta en valor e interpretación.
- b) Debe garantizarse la correcta conexión entre los bienes incluidos dentro de cada una de las redes identificadas por el Plan, preferente mediante vías adaptadas a modos no motorizados de transporte.
- c) Los espacios quedarán al margen de los procesos de urbanización y en ellos no se permitirá la implantación de usos y actividades incompatibles con su interpretación y puesta en valor.
- d) La planificación y programación de infraestructuras evitarán actuaciones que puedan suponer una fragmentación de los ámbitos propuestos, su degradación o un impedimento para su correcta interpretación.
- e) Los espacios deberán ser puestos en valor mediante actuaciones de articulación, protección, conservación e interpretación que estimulen su uso y el reconocimiento de su legado cultural y paisajístico.
- f) Por parte de las Administraciones competentes de desarrollarán las previsiones de la legislación para dotar a estos espacios de los instrumentos de protección y gestión necesarios para hacer efectivas las previsiones del presente Plan.

Sección 3ª. Ejes Fluviales de Uso Público.

Artículo 81. Componentes de la Red de Ejes Fluviales de Uso Público. (N)

1. La Red de Ejes Fluviales de Uso Público estará formada por los cauces, el dominio público hidráulico y las zonas de servidumbre y policía de los ríos que se enumeran a continuación:

- Guadalquivir.
 - Guadaíra.
 - Guadiamar
 - Riopudio
 - Rivera de Huelva
2. La inclusión en la Red de Ejes Fluviales de bienes y espacios protegidos por los instrumentos derivados de la legislación ambiental se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con su correspondiente legislación.
 3. La delimitación recogida en la Cartografía de Ordenación tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o el planeamiento urbanístico general delimiten el suelo afectado definitivamente.

Artículo 82. Ordenación de los Ejes Fluviales de Uso Público. (D)

1. Se ejecutará por las administraciones competentes un programa de intervención sobre el río Guadalquivir, en tanto que elemento central para la articulación natural y paisajística de la aglomeración urbana. En esta intervención será prioritaria la actuación sobre sus márgenes y espacios de dominio público, con el objetivo de recuperar las formaciones vegetales propias de sus riberas y márgenes y de configurar un sistema integrado de espacios verdes de escala metropolitana.
2. Serán objeto de un programa específico de recuperación por parte del Organismo de Cuenca los ríos Guadaíra, Guadiamar y Riopudio con el objeto de mejorar la calidad de las aguas y los ecosistemas, redimensionar los cauces, recuperar la vegetación natural, proteger las márgenes de su ocupación y fomentar el uso público.

Sección 4ª. Corredores Verdes.

Artículo 83. Componentes de la Red de Corredores Verdes. (N)

1. La Red de Corredores Verdes de la aglomeración urbana estará formada por los viales identificados en la Cartografía de Ordenación, que se enumeran a continuación:
 - La red de carriles-bici programados en el término de Sevilla.
 - El corredor verde del Aljarafe.
 - El corredor verde metropolitano de Los Palacios a Sevilla.
 - La Vía Verde de Sevilla a Sanlúcar de Barrameda.

- El carril, pantalán y paso de barcas de Isla Mínima.
- La vía verde de Los Alcores.
- La vereda de Sevilla a Carmona.
- La vía verde de Itálica.
- La ruta del agua al pie de la cornisa norte del Aljarafe.
- La vía verde de la Rivera de Huelva.
- Las vías de uso público incluidas en el corredor verde del Guadiamar.

2. La inclusión en la Red de Corredores Verdes de viales integrados en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía se realiza sin perjuicio del régimen de gestión propio de estos espacios, de acuerdo con la legislación medioambiental.
3. La delimitación recogida en la Cartografía de Ordenación tiene carácter indicativo y cautelar hasta que el Proyecto de Actuación o el planeamiento urbanístico general delimiten el suelo afectado definitivamente por cada Corredor Verde.

Artículo 84. Ordenación de los Corredores Verdes. (D)

El trazado y ejecución de los Corredores Verdes propuestos por el Plan se realizará de acuerdo con las siguientes directrices:

- a) Su trazado primará la conexión con los espacios de uso público de escala metropolitana o municipal fijados por este Plan o por los instrumentos de planeamiento urbanístico.
- b) Su sección permitirá el tráfico peatonal y ciclista en los dos sentidos.
- c) Los puntos de acceso a los corredores impedirán el paso de los vehículos a motor.
- d) El firme se ejecutará con zahorras naturales.
- e) La señalización y los elementos de apoyo se adaptarán al entorno natural.
- f) Serán prioritarios a efectos de actuaciones de reforestación.

TÍTULO CUARTO. DETERMINACIONES EN RELACIÓN CON EL SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES SOBRE EL SISTEMA DE PROTECCIÓN TERRITORIAL.

Artículo 85. Objetivos del Sistema de Protección Territorial. (N)

1. El presente Plan establece un sistema de protección territorial formado por los espacios y bienes de valor ecológico, ambiental, paisajístico y cultural identificados en la Cartografía de Ordenación.
2. Los objetivos del Plan en relación con el sistema de protección territorial son:
 - a) Proteger el patrimonio territorial, preservándolo de los procesos de urbanización y dotándolo de un régimen de protección específico.
 - b) Reconocer al sistema de patrimonio territorial como elemento básico de la estructura y de la identidad del ámbito y como componente esencial de la calidad de vida de la población, cuya preservación y mantenimiento ha de ser una prioridad de la intervención de las administraciones.
 - c) Prevenir los riesgos naturales, de forma que se minimicen sus posibles impactos sobre el medio, los bienes y la población.
 - d) Establecer objetivos y criterios de intervención específicos para el paisaje, tanto para su protección, conservación y mejora, como para incorporarlos en el conjunto de actuaciones sobre el territorio.

Artículo 86. Componentes del Sistema de Protección Territorial. (N)

Forman parte del Sistema de Protección Territorial los siguientes bienes y espacios:

- a) Espacios Naturales y Bienes Culturales, protegidos por legislación específica:
 - Espacios naturales protegidos.
 - Lugares de Importancia Comunitaria.
 - El dominio público hidráulico y costero
 - Las vías pecuarias.
 - Los montes públicos.
 - Los conjuntos históricos, las zonas arqueológicas, los sitios históricos, los monumentos y los lugares de interés declarados como Bien de Interés Cultural o inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía y situados en suelo no urbanizable.

- b) Espacios y Bienes de Interés Territorial, protegidos por este Plan:
 - Sistema Hidrológico.
 - Áreas Forestales.
 - Escarpes y Formas Singulares del Relieve.
 - Espacios Agrarios de Interés.
 - Elementos Culturales del Patrimonio Territorial.

Artículo 87. Ordenación del Sistema de Protección Territorial. (D)

1. Los espacios y bienes incluidos en el Sistema de Protección Territorial tendrán la consideración por los instrumentos de planeamiento general de suelo no urbanizable de especial protección.
2. Sólo se permitirán las viviendas y edificaciones aisladas destinadas a las explotaciones agrarias, las adecuaciones naturalísticas y recreativas, los centros didácticos y de observación, las construcciones e instalaciones que se declaren de interés público y las infraestructuras territoriales.

CAPÍTULO II: DISPOSICIONES SOBRE LOS ESPACIOS NATURALES Y LOS BIENES CULTURALES PROTEGIDOS POR LEGISLACIÓN ESPECÍFICA.

Artículo 88. Protección de los Espacios Naturales y Bienes Culturales. (N)

1. Las administraciones deberán tutelar la conservación integral de los valores territoriales presentes en los Espacios Naturales y Bienes Culturales, así como la preservación de sus entornos.
2. Los espacios y bienes incluidos en esta categoría se inscribirán automáticamente con carácter definitivo en el Registro de inmuebles catalogados o catalogables que gestiona la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
3. La protección de los recursos naturales y culturales en estos espacios se llevará a cabo de acuerdo con los instrumentos de planificación derivados de la normativa específica que le sea de aplicación.

Artículo 89. Ordenación de los Espacios Naturales y Bienes Culturales. (D)

1. Los Espacios Naturales y Bienes Culturales son elementos fundamentales del modelo territorial propuesto por el Plan y como tales son invariantes territoriales que han de mantener su valor y función actuales, preservándolos de los procesos de urbanización.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general establecerán para estos espacios un régimen de usos acorde con las determinaciones establecidas por los instrumentos de ordenación previstos en la normativa específica que les sea de aplicación.
3. Los instrumentos de planeamiento urbanístico desarrollarán las medidas previstas por la legislación sectorial para conservar y poner en valor estos espacios y bienes. Tales instrumentos incorporarán medidas para preservar sus entornos territoriales, incluyendo determinaciones que garanticen el mantenimiento de sus valores paisajísticos.
4. Los titulares de estos espacios y bienes los dotarán de las infraestructuras necesarias de acceso e interpretación compatibles con los objetivos de conservación.

CAPÍTULO III: DISPOSICIONES SOBRE LOS ESPACIOS Y BIENES DE INTERÉS TERRITORIAL.

Sección 1ª. Sistema Hidrológico.

Artículo 90. Objetivos del Sistema Hidrológico. (N)

El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para el Sistema Hidrológico con los siguientes objetivos:

- a) Protección de los recursos hídricos.
- b) Preservación de las condiciones ambientales.
- c) Conservación de la calidad paisajística.
- d) Prevención de riesgos de inundación.

Artículo 91. Cauces. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general considerarán las cuencas vertientes y sus principales cauces de forma integral, analizarán las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje y estimarán los riesgos potenciales, proponiendo la infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos.

2. Los instrumentos de planeamiento general incorporarán el deslinde del dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre y policía, que deberán ser clasificadas como suelos no urbanizables o como espacios libres de uso y disfrute público en suelos urbanos y urbanizables.
3. Los cauces, riberas y márgenes, y sus funciones de evacuación de avenidas deben estar amparados por una definición de usos que garantice la persistencia de sus condiciones de evacuación, tanto por sus características estructurales como por su nivel de conservación y mantenimiento.
4. Los cauces que drenen suelos urbanizables deberán garantizar la evacuación de caudales correspondientes a avenidas de 500 años de retorno, conforme a la sección transversal que determine el Organismo de Cuenca..
5. Las infraestructuras de drenaje evitarán los embovedados y encauzamientos cerrados, favoreciendo la pervivencia de la identidad territorial, la función natural de los cauces y la conservación y mejora de la biodiversidad acuática y de las especies asociadas.
6. Las administraciones públicas competentes deberán abordar un programa de inversiones para eliminar los estrangulamientos derivados de actuaciones que hayan disminuido la sección del cauce. Siempre que sea posible, estas modificaciones tenderán a reponer los cauces abiertos que hayan sido objeto de transformación anterior mediante embovedados o cubriciones.
7. Las administraciones públicas competentes verificarán la capacidad de desagüe de los arroyos e infraestructuras de drenaje que atraviesan suelos urbanos y zonas pobladas expuestas a riesgos, así como los vinculados a los suelos urbanizables previstos, y analizarán el nivel de respuesta ante las avenidas extraordinarias.

Artículo 92. Embalses y cuencas alimentadoras. (D)

1. Las actuaciones públicas tendrán como objetivo proteger los embalses del ámbito como espacios en los que se ha de preservar la calidad de las aguas, en especial en los casos de los embalses integrados en los sistemas de abastecimiento urbano de la aglomeración.
2. Los embalses y sus entornos tendrán la consideración de recursos para el uso público-recreativo, como un uso complementario y supeditado al mantenimiento de la calidad de las aguas y conforme a lo que establezca la normativa sectorial.

3. Las cuencas alimentadoras delimitadas en la Cartografía de Ordenación se sujetarán a las restricciones necesarias para garantizar las óptimas condiciones de la cubierta vegetal, preferentemente forestal, así como evitar vertidos que puedan afectar a la calidad de las aguas embalsadas.

Artículo 93. Acuíferos. (D)

Los acuíferos del ámbito serán objeto de una regulación de usos por parte de la administración hidrológica acorde con el carácter de zonas vulnerables previsto en la normativa sectorial y en la planificación de actuaciones que de ella se derivan.

Artículo 94. Zonas Inundables. (D)

1. Las zonas inundables, delimitadas con carácter cautelar en la Cartografía de Ordenación, deben preservarse de las construcciones, instalaciones o infraestructuras que puedan obstaculizar la dinámica natural de las aguas en régimen de crecidas.
2. Los instrumentos de planeamiento general deberán someter a licencia urbanística tanto las construcciones como las alteraciones de la topografía, extracciones de áridos o cualquier otro uso que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas. En estas zonas sólo estarán permitidos los usos agrícolas, forestales y naturalísticos. Así mismo, se establecerán los criterios y las medidas necesarios para la prevención del riesgo de avenidas, así como la determinación de las edificaciones e instalaciones que por encontrarse en lugares de riesgo deberán adoptar medidas de defensa y, en su caso, quedar fuera de ordenación.
3. Se elaborará un estudio específico de inundabilidad para el conjunto de la aglomeración urbana por parte del Organismo de Cuenca. En él se considerará prioritaria la delimitación de las zonas inundables del río Guadalquivir y los arroyos Riopudio, Miraflores, Almonazar, Huelva y Culebras.
4. Hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento urbanístico general recogerán las zonas inundables definidas en la Cartografía de Ordenación. Las zonas inundables definidas cautelarmente por este Plan serán sustituidas por la delimitación que apruebe la administración competente. La nueva delimitación implicará el ajuste del Plan, sin necesidad de modificar el mismo.

5. A efectos de la ordenación de usos, la delimitación de Zonas Inundables que se efectúe por la Administración competente deberá diferenciar tres zonas:
 - a) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de 50 años o calado de la lámina de agua superior a 0,5 metros.
 - b) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 50 y 100 años.
 - c) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 100 y 500 años.
6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general regularán los usos en cada una de las zonas señaladas en el párrafo anterior atendiendo a los siguientes criterios:
 - a) Zona a): Prohibición de edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán autorizarse edificaciones temporales.
 - b) Zona b): Prohibición de instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves. En esta zona se prohibirán las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.
 - c) Zona c): Prohibición de instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgos inherentes de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.
7. Excepcionalmente, y siempre que no existan suelos alternativos en el mismo municipio, el planeamiento urbanístico general podrá autorizar la realización de actuaciones que permitan modificar la situación de inundable de unos terrenos y su posterior ocupación. Será necesario, para ello, que se justifique la viabilidad de la ocupación mediante un estudio que analice las repercusiones del modelo urbano previsto y de las transformaciones de usos propuestas sobre la red de drenaje, considerando para ello la totalidad de la subcuenca aguas arriba y abajo de la actuación. En este estudio se estimarán los riesgos potenciales, proponiendo las infraestructuras y medidas de prevención y corrección adecuadas para la minimización de los mismos.
8. Todos aquellos planes, proyectos o actuaciones que puedan llevarse a cabo en las zonas de riesgo de inundación, o donde exista constancia de que se hayan producido inundaciones, han de incorporar una evaluación del riesgo y sus consecuencias

previsibles para la iniciativa que se emprende, a efectos de su consideración en el procedimiento de autorización o aprobación, incluido el trámite de información pública.

9. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial y especialmente en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

Sección 2ª. Áreas Forestales.

Artículo 95. Objetivos de las Áreas Forestales. (N)

El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para las Áreas Forestales con los siguientes objetivos:

- a) Regulación climática
- b) Creación de sumideros de emisiones contaminantes
- c) Ubicación de espacios libres de uso público
- d) Cualificación del paisaje.

Artículo 96. Ordenación de las Áreas Forestales. (D)

1. La regulación de los usos y actividades necesarios para la conservación y aprovechamiento de las masas forestales se realizará a través de los correspondientes planes de ordenación de recursos naturales.
2. La planificación forestal asegurará el mantenimiento de las masas forestales existentes en el área, garantizando la conservación de la cubierta arbórea.
3. El régimen de usos que los instrumentos de planeamiento urbanístico establezcan para estos espacios asegurará el mantenimiento, la protección y, en su caso, la regeneración de sus características ambientales, al mismo tiempo que promueva el uso público, recreativo y, excepcionalmente, el dotacional.

Artículo 97. Programa de Reforestación. (R)

1. En desarrollo del Plan se ejecutará un programa específico de reforestación que incremente la superficie forestal disponible para mejorar las condiciones ambientales y paisajísticas del área.

2. Serán ámbitos preferentes para su inclusión en este programa los Escarpes y Formas Singulares del Relieve, las riberas fluviales, las vías pecuarias y los corredores verdes. Serán prioritarias las actuaciones en los ríos Guadalquivir, Guadaíra y Riopudío y en los escarpes oriental y occidental del Aljarafe.

Sección 3ª. Escarpes y Formas Singulares del Relieve.

Artículo 98. Objetivos de los Escarpes y Formas Singulares del Relieve. (N)

El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para los Escarpes y Formas Singulares del Relieve con los siguientes objetivos:

- a) Prevención de riesgos asociados al deslizamiento de laderas.
- b) Incremento de la cubierta forestal
- c) Cualificación del paisaje.

Artículo 99. Ordenación de los Escarpes y Formas Singulares del Relieve. (D)

1. En los Escarpes y Formas Singulares del Relieve no podrán autorizarse actuaciones que supongan su aterrazamiento, edificación, o pérdida de cubierta arbórea o forestal en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10% en un 25 % de su superficie.
2. Los proyectos de infraestructuras que afecten a estos ámbitos deberán realizar un estudio específico de su incidencia y minimizar su impacto sobre la estabilidad de las laderas, la escorrentía superficial y el paisaje.
3. Con el objetivo de garantizar la estabilidad de sus laderas, la ordenación de usos de estos espacios tendrá como objetivo el mantenimiento y la recuperación de la vegetación arbórea o forestal y, en su caso, de las plantaciones de olivares localizadas en ellas.
4. Los espacios identificados por el presente artículo se considerarán prioritarios para las actuaciones incluidas en los programas de reforestación previstos en la Sección anterior.

Artículo 100. Terrazas Fluviales del Guadalquivir. (D)

En razón a la singularidad topográfica que representan dentro de la aglomeración las terrazas fluviales cuaternarias generadas por el río Guadalquivir y la necesidad de proteger sus valores ambientales y culturales, los instrumentos de planeamiento urbanístico general y los planes y

programas de infraestructuras deberán tener en consideración estos valores y respetar las características topográficas de estas terrazas.

Sección 4ª. Espacios Agrarios de Interés.

Artículo 101. Objetivos de los Espacios Agrarios de Interés. (N)

El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para los Espacios Agrarios de Interés con los siguientes objetivos:

- a) Preservación del valor agrológico de los suelos.
- b) Mantenimiento de la actividad agraria.
- c) Rentabilización de las infraestructuras hidráulicas.
- d) Diversificación de la base económica.
- e) Mantenimiento del sistema de asentamientos.
- f) Cualificación del paisaje.

Artículo 102. Ordenación de los Espacios Agrarios de Interés. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general y los planes y programas de infraestructuras tendrán entre sus objetivos el mantenimiento de los Espacios Agrarios de Interés identificados por el Plan, evitando procesos de ocupación que supongan su desaparición por la implantación de usos urbanos o su degradación como espacios productivos o ambientales.
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general establecerán para estos espacios un régimen de usos en el que se limiten las actividades constructivas a las edificaciones e instalaciones vinculadas a la explotación de los recursos primarios, así como a la implantación de infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, conforme al artículo 42 de la Ley 7/2002.

Sección 5ª. Vías Pecuarias.

Artículo 103. Objetivos de las Vías Pecuarias. (N)

El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para las Vías Pecuarias con los siguientes objetivos:

- g) Asegurar el mantenimiento de sus trazados y anchuras.
- h) Preservar su titularidad pública.

- i) Mantener su carácter de viario rural
- j) Servir a nuevos usos de tipo recreativo.

Artículo 104. Ordenación y gestión de las Vías pecuarias. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general recogerán la red de vías pecuarias incorporándola a los sistemas generales viarios, sin perjuicio de los necesarios procedimientos de clasificación, deslinde, amojonamiento y acondicionamiento.
2. La red de vías pecuarias será objeto por parte de la administración competente de un programa de acondicionamiento relativo a sus accesos, secciones, firmes y drenajes, con el fin de facilitar su uso público.
3. Serán objeto de un programa específico de reforestación las siguientes vías pecuarias:
 - a) las cañadas de Medellín a Isla Mayor, de La Rinconada, de La Escalera, de Peromingo y de la Armada
 - b) los cordeles de Carboneros, Patrocinio, Triana, Ugena, Brenes y de Pelay Correa
 - c) las veredas de Las Plateras, del Rayo, San Juan y de Aznalcázar a Puebla
 - d) las coladas de Los Palacios, Gerena, Guillena, La Algaba, los Indios, Gelves y Gambogaz.

Sección 6ª. Elementos Culturales del Patrimonio Territorial.

Artículo 105. Elementos Culturales del Patrimonio Territorial. (N)

1. Tienen la consideración de Elementos del Patrimonio Cultural los siguientes bienes inmuebles:
 - a) Yacimientos Arqueológicos en el medio rural.
 - b) Edificios y Lugares de Interés Territorial en el medio rural.
2. El Plan establece un régimen especial de protección para los Elementos del Patrimonio Cultural como bienes inmuebles con relevancia territorial y de interés histórico, arquitectónico, arqueológico, etnológico o paisajístico, que contribuyen a formar la identidad territorial de la aglomeración.
3. Los Elementos del Patrimonio Cultural con categoría de Bien de Interés Cultural o inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico de Andalucía se regularán según lo dispuesto en el Capítulo II del presente Título.

4. El resto de Elementos serán calificados de especial protección por parte del planeamiento urbanístico general.

Artículo 106. Yacimientos Arqueológicos. (D)

1. El planeamiento urbanístico general calificará de especial protección los yacimientos arqueológicos identificados por la administración competente. A estos efectos, se identificarán y delimitarán los yacimientos arqueológicos presentes en el medio rural o, en su caso, se establecerá las correspondientes áreas de protección cautelar.
2. Con carácter previo a la redacción de instrumentos de planeamiento urbanístico general se elaborarán cartas de riesgo arqueológico para la totalidad del término municipal.
3. Los planes, programas y actuaciones en materia de infraestructuras incorporarán medidas preventivas para proteger el patrimonio arqueológico, evitando tanto su destrucción como una fragmentación del espacio que impida su correcta interpretación.

Artículo 107. Edificios y Lugares de Interés Territorial en el medio rural. (D)

1. Para cada uno de los términos municipales de la aglomeración, el planeamiento urbanístico general elaborará un Catálogo de Edificios y Lugares de Interés Territorial en el medio rural, donde se identificarán y delimitarán los edificios y lugares de interés territorial presentes en el medio rural, fijando en los casos que fuese necesario entornos de protección.
2. El planeamiento urbanístico general calificará de especial protección los Edificios y Lugares de Interés Territorial en el medio rural identificados en el presente Plan.
3. Los planes, programas y actuaciones en materia de infraestructuras incorporarán medidas preventivas para proteger el patrimonio arquitectónico y paisajístico presente en el medio rural, evitando tanto su destrucción como una fragmentación del espacio que impida su correcta interpretación.

CAPÍTULO IV: DISPOSICIONES SOBRE LA INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA.

Artículo 108. Objetivos de integración paisajística. (N)

En relación con la inserción de las actuaciones urbanísticas en el territorio son objetivos del Plan los siguientes:

- a) Fomentar el uso y disfrute público del paisaje.
- b) Acrecentar la diversidad paisajística reconduciendo las tendencias a la uniformización.
- c) Cualificar el paisaje evitando los procesos de degradación y banalización.
- d) Asegurar la integración de las actuaciones urbanísticas y de infraestructuras.
- e) Contribuir a la protección ambiental.

Artículo 109. Integración paisajística de los desarrollos urbanos. (D)

1. Los instrumentos de planeamiento general deberán contemplar la ordenación del paisaje y justificar las propuestas adoptadas para la mejora del mismo
2. Los instrumentos de planeamiento urbanístico ordenarán las morfologías urbanas conforme a las condiciones topográficas, ecológicas y paisajísticas del medio procurando su adaptación a:
 - a) Los elementos territoriales susceptibles de integración para la mejora del proyecto urbano.
 - b) La topografía y las condiciones de visibilidad.
 - c) Los hitos, corredores y escenas de singularidad paisajística.
 - d) Los elementos del paisaje con simbolismo histórico o etnográfico.
 - e) La integración del paisaje urbano con los restantes paisajes naturales y culturales, con especial atención a los paisajes agrarios y forestales.
3. Los instrumentos de planeamiento general establecerán un régimen de usos para los terrenos que componen las orlas periurbanas que permita la integración de los bordes urbanos con el medio rural circundante. Con este fin, las distintas fases de desarrollo urbano de la periferia de los núcleos deberán presentar límites claros, determinados por barreras físicas que eviten zonas de transición degradadas. La finalización de las áreas urbanas se resolverá mediante viales, espacios libres o manzanas completas que eviten la aparición de traseras.

Artículo 110. Integración paisajística del viario. (D)

1. Los trazados viarios se integrarán en el paisaje siguiendo en lo posible las formas del relieve, limitando su anchura de calzada, cubriendo con vegetación autóctona los taludes y dotando de cubierta arbórea a las zonas de aparcamiento y servicios.
2. En los trazados que discurran por lugares de especial valor paisajístico se deberán prever miradores que permitan la contemplación e interpretación del paisaje.
3. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados viarios serán proyectados de forma que se evite la necesidad de pantallas antirruídos, que en todo caso serán de carácter vegetal o se realizarán con materiales que permitan el crecimiento de la vegetación.
4. La ubicación de soportes de publicidad en las zonas de protección de las carreteras correspondientes a tramos urbanos o travesías deberá contar con la autorización del órgano titular de la carretera.

Artículo 111. Integración paisajística de las infraestructuras ferroviarias. (D)

1. Los taludes de los trazados sobreelevados se cubrirán con vegetación autóctona, para lo que se diseñarán con el criterio de garantizar una correcta plantación y mantenimiento de la vegetación.
2. En los tramos en los que sean necesarios muros de contención, se emplearán materiales que permitan el crecimiento de la vegetación.
3. En las zonas de contacto con los suelos urbanos o urbanizables los trazados ferroviarios serán proyectados de forma que se evite la necesidad de pantallas antirruídos, que en todo caso serán de carácter vegetal o se realizarán con materiales que permitan el crecimiento de la vegetación.

Artículo 112. Integración paisajística de los tendidos eléctricos. (D)

1. Los proyectos de tendidos eléctricos de tensión inferior a 66 kV deberán incorporar un análisis de alternativas de trazado en el que se justifique la incidencia paisajística de la elección propuesta.
2. Los proyectos técnicos de tendidos eléctricos deberán considerar los siguientes criterios de integración en el paisaje:
 - a) Los trazados aéreos se adaptarán a las formas del relieve.

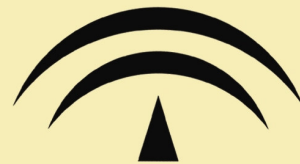
- b) Se evitarán los trazados aéreos siguiendo las líneas de máxima pendiente y las zonas arboladas, procurando que su recorrido discurra por las depresiones y partes más bajas del relieve.
 - c) Los trazados aéreos se efectuarán preferentemente paralelos a las infraestructuras viarias y ferroviarias y a los límites parcelarios.
3. Se evitarán en lo posible los desmontes y se minimizarán los movimientos de tierra. Las patas de los apoyos deberán adaptarse al terreno y se efectuará la revegetación de las zonas alteradas.
4. Los instrumentos de planeamiento general identificarán las posibles áreas donde deba efectuarse una reordenación de los tendidos eléctricos aéreos debido a su proliferación o incompatibilidad de trazados.

Artículo 113. Integración paisajística de las infraestructuras de telecomunicaciones. (D)

1. Los proyectos de implantación de nuevas infraestructuras de telecomunicaciones deberán incorporar un análisis de alternativas de ubicación en el que se justifique la incidencia paisajística de la elección propuesta.
2. Las instalaciones de infraestructuras de telecomunicaciones utilizarán materiales constructivos y colores y, en su caso, sistemas de camuflaje, que limiten su impacto visual. (N)

CARTOGRAFÍA DE ORDENACIÓN





JUNTA DE ANDALUCIA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES