

MEMORIA DE ORDENACIÓN



ÍNDICE

OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	61		
1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.....	61		
2. REFERENTES DE LA POLÍTICA TERRITORIAL.....	63		
3. PRINCIPIOS PARA LA ORDENACIÓN	64		
4. OBJETIVOS.....	65		
5. ALCANCE DE LA ORDENACIÓN	65		
6. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	66		
B. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN	68		
1. REFORZAR A LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA COMO CENTRO REGIONAL DE PRIMER NIVEL Y FAVORECER EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.....	68		
1.1 Integrar a la aglomeración urbana de Sevilla en el sistema urbano como centro regional de primer nivel.	68		
1.2 Mantener la estructura polinuclear del sistema de asentamientos. .69	69		
Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación: .69	69		
1.3 Incorporar criterios de sostenibilidad a los suelos y crecimientos urbanos.	75		
Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación: .75	75		
1.4 Potenciar un modelo de ciudad compacta y diversa.....	77		
1.5 Distribuir los equipamientos públicos supramunicipales con criterios de centralidad escalonada: Identificación de nuevas Áreas de Centralidad metropolitanas.	78		
2. FAVORECER LA ARTICULACIÓN Y LA MOVILIDAD A FIN DE CONTRIBUIR AL DESARROLLO DE LAS FUNCIONES ECONÓMICAS Y TERRITORIALES. ...	80		
2.1 Fortalecer las conexiones exteriores y reforzar el papel del puerto y del aeropuerto dentro del sistema de transporte.	80		
2.2 Consolidar el Sistema de Transporte Público Metropolitano, fomentando la intermodalidad y garantizando la funcionalidad de los Nodos Principales	81		
2.3 Establecer la jerarquía funcional de la red viaria	84		
2.4 Proteger la funcionalidad de las infraestructuras del transporte.....	86		
2.5 Fomentar el transporte no motorizado como modo integrante del sistema de transporte de movilidad metropolitana.	87		
2.6 Integrar la propuesta de movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico.....	89		
3. ESTABLECER UNA RED INTERCONECTADA DE ESPACIOS DE USO PÚBLICO PARA EL OCIO Y EL ESPARCIMIENTO DE LA POBLACIÓN.....	91		
3.1 Configurar una red interconectada de Parques Metropolitanos.	91		
3.2 Incorporar el patrimonio histórico dentro de la red de espacios de uso público	91		
3.3 Diseñar una Red de Corredores Verdes que asegure la conexión no motorizada entre los espacios de la Red de Espacios Libres	93		
3.4 Conformar una Red de Ejes fluviales y espacios vinculados al agua como elementos vertebradores del territorio.....	93		
3.5 Definir un sistema compartido por las distintas administraciones competentes para la planificación y gestión de la Red de Espacios Libres....	94		

4. COMPATIBILIZAR LOS USOS EN EL TERRITORIO Y POTENCIAR LA DIVERSIDAD ECONÓMICA Y PRODUCTIVA..... 95

- 4.1 El dimensionamiento de los nuevos suelos residenciales debe adaptarse a las necesidades reales, atendiendo, con carácter prioritario, a la creación de nuevos hogares.95
- 4.2 Identificar suelos para uso residencial de significación metropolitana96
- 4.3 Favorecer la diversificación productiva de la aglomeración urbana y de los distintos sectores metropolitanos98
- 4.4 Identificar suelos estratégicos para usos productivos de relevancia metropolitana.....100

5. PROTEGER Y MEJORAR LOS ESPACIOS DE VALOR AMBIENTAL, PAISAJÍSTICO O CULTURAL Y REDUCIR LA INCIDENCIA DE LOS RIESGOS 103

- 5.1 Configurar el sistema de protección territorial como matriz natural del área a preservar de la urbanización.104
- 5.2 Contribuir a la protección y puesta en valor de las zonas y bienes de protección ambiental.104
- 5.3 Garantizar la conservación, mejora y puesta en valor de las zonas y elementos de protección territorial.....105
- 5.4 Minimizar la incidencia de los riesgos sobre la población y las actividades económicas.....112

6. GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO DE LOS RECURSOS Y SERVICIOS BÁSICOS, EN UN CONTEXTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA. 114

- 6.1 Dotar al área de los sistemas de infraestructuras que posibiliten su desarrollo territorial y económico, mejorando el balance ecológico de la aglomeración urbana.....115

- 6.2 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 116
- 6.3 Crear un sistema integrado de gestión de residuos con medidas de recuperación, reciclaje y revalorización 118
- 6.4 Asegurar un suministro energético de calidad mediante la implantación de sistemas de ahorro y eficiencia y la promoción de las energías renovables..... 120
- 6.5 Asegurar la dotación de infraestructuras y servicios avanzados de telecomunicaciones, a través de la elaboración de programas conjuntos entre las administraciones y los operadores 122

OBJETIVOS Y CRITERIOS

1. NECESIDAD Y OPORTUNIDAD DEL PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La aglomeración urbana 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 1.450.000 habitantes, conformando la cuarta aglomeración urbana española, tras Madrid, Barcelona y Valencia.

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 ciudad central hacia los 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 del territorio como medio para dar coherencia a escala metropolitana al desarrollo territorial.

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, residenciales ó comerciales, y 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 la reciente aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, la aglomeración urbana 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 de soporte 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 cuarta aglomeración urbana 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 del centro regional, que funciona 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. Un espacio metropolitano donde no existen 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 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 los territorios metropolitanos, 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 adapta estas determinaciones para las condiciones concretas del territorio andaluz y establece cuatro principios básicos que deben guiar la política territorial:

- El reconocimiento 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.

Para hacer realidad este modelo, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía establece, respecto a los Centros Regionales, la necesidad de:

- a) 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.
- b) Favorecer el desarrollo social y económico de los Centros Regionales.
- c) 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.
- d) Elaborar programas de suelo y vivienda en los centros regionales, en el marco del Plan de Vivienda y Suelo de Andalucía.

El Plan de Ordenación del Territorio 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:

a) 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 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.

b) 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 cuestionada, 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.

c) 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.

d) 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, 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:

- a) Mejorar la posición del área en el contexto exterior regional, nacional y global.
- b) Optar por una estructura de ciudades metropolitanas equilibrada, polinuclear y que favorezca la sostenibilidad urbana.
- c) 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.
- d) Favorecer un sistema de movilidad que supere los problemas de congestión del actual modelo fomentando el transporte público y los medios no motorizados.
- e) 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.
- f) 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:

- a) El sistema de asentamientos, tanto para su articulación con el exterior como para su organización funcional y el establecimiento de nuevas áreas de oportunidad.
- b) Los usos productivos de carácter agropecuario, industrial, logístico o terciario que aseguren la vitalidad de la economía metropolitana.
- c) La movilidad y la accesibilidad, concretada en las infraestructuras y servicios de transporte.
- d) 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.
- e) 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:

a) Organización urbana

La intensa dinámica que experimenta el área de Sevilla hace que en la actualidad se produzca una fuerte competencia entre usos en el espacio metropolitano, no siempre compatibles, que pugnan por ocupar los mejores enclaves. No solo el intenso crecimiento residencial está planteando problemas de ocupación de suelos, sino que industrias, centros comerciales, instalaciones deportivas o infraestructuras demandan suelos 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.

b) Articulación del territorio

La aglomeración urbana de Sevilla constituye ya un espacio metropolitano maduro, 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.

c) Protección del espacio libre de urbanización

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, y que excede de los límites del ámbito territorial del Plan, mantenga su funcionalidad basada en los procesos ecológicos, y en el caso de los suelos agrícolas, también en la viabilidad económica y la rentabilidad de la explotación agropecuaria. 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 de urbanización 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.

En resumen, esta estrategia de protección del espacio no ocupado por urbanización debe abordar como elementos estructurantes de esta red los espacios libres de valor natural, rural y cultural y los espacios de uso público.

B. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

1. REFORZAR A LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA COMO CENTRO REGIONAL DE PRIMER NIVEL Y FAVORECER EL MANTENIMIENTO DEL SISTEMA DE ASENTAMIENTOS.

Las mayores tensiones territoriales de la aglomeración urbana están 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 núcleos urbanos conservan una identidad propia, para sustituirse por una conurbación difusa con una excesiva monotonía formal y una excesiva 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 objetivos específicos:

1.1 Integrar a la aglomeración urbana de Sevilla en el sistema urbano como centro regional de primer nivel.

Este objetivo se desarrolla a través de las siguientes líneas de actuación:

a) 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 andaluzas. 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 de conexión 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.

A estas infraestructuras hay que añadir la apuesta por una red de centros logísticos como estrategia de especialización metropolitana de Sevilla y reforzamiento de su posición como nodo central de las redes e infraestructuras de telecomunicaciones del sur peninsular, garantizando un alto grado de mallado de la red. Uno de los aspectos concretos que han de abordarse es el desarrollo de infraestructuras y servicios de telecomunicaciones vinculadas al sector del transporte, tanto de viajeros como de mercancías.

b) Generar espacios productivos 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 las funciones de la Sevilla metropolitana como centro comercial especializado, como centro turístico, como centro administrativo y como centro universitario, hospitalario, deportivo y turístico.

1.2 Mantener la estructura polinuclear del sistema de asentamientos.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Mantener el actual sistema de asentamientos y evitar procesos de conurbación

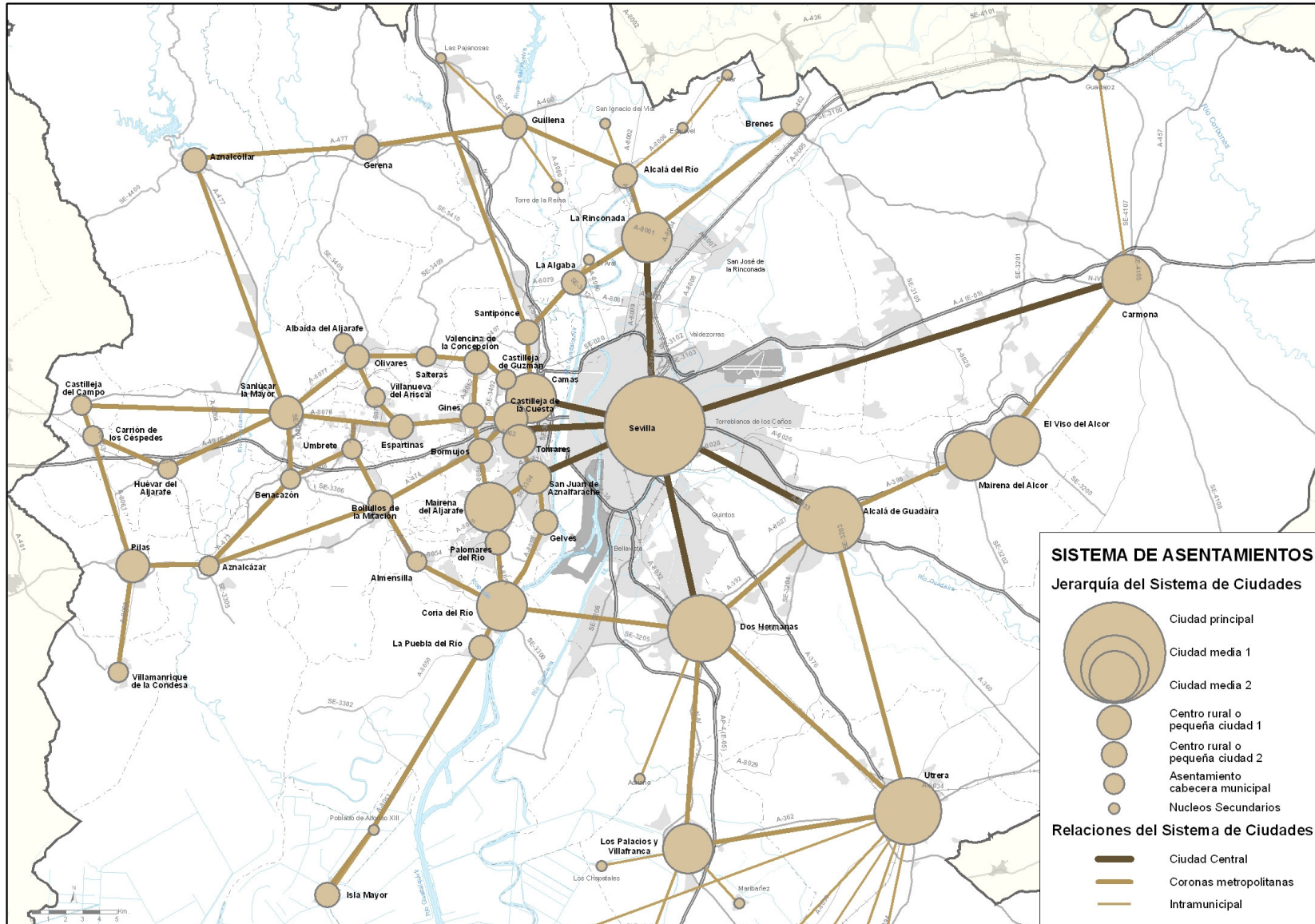
La actual estructura del sistema de asentamientos, con una ciudad central y varias coronas de núcleos compactos y diferenciados dispuestos de forma radial, se considera adecuada para asegurar una correcta distribución de las funciones urbanas y metropolitanas, evitando dependencias innecesarias. Para 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 asentamientos polinuclear el Plan defiende, en coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y ordena en consecuencia, un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de suelo y recursos naturales, y la segregación social y espacial de los espacios.

Así mismo, en relación a la ordenación de los procesos de urbanización el Plan establece, en seguimiento de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, las determinaciones necesarias para la implantación de un crecimiento en contigüidad, ordenado, para evitar la conurbación física y para que las propuestas locales planteadas a través del planeamiento urbanístico se analicen en 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.



Fuente: Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía

- La continuidad del sistema de transporte y del sistema de espacios libres y zonas verdes entre términos municipales colindantes.

El Plan considera como elementos integrantes del sistema de asentamientos los núcleos urbanos existentes configurados por los suelos urbanos y urbanizables ordenados por el planeamiento general vigente, así como los nuevos suelos que se pudiesen clasificar por los instrumentos de planeamiento general en coherencia con este Plan.

El Plan incorpora también al sistema de asentamientos, las Áreas de Oportunidad metropolitanas, constituidas por aquellos suelos de interés metropolitano que tienen como objeto contribuir a la recualificación territorial y a la mejora de la organización y estructuración interna de la aglomeración urbana. Estas áreas se plantean mayoritariamente en contigüidad con los suelos urbanos o urbanizables existentes, en seguimiento de los criterios citados, salvo en aquellos casos de suelos productivos cuya localización aislada está justificada en razón a la actividad.

El sistema de asentamientos debe mantener, pues, 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, el planeamiento general procurará:

- La conservación de los componentes rurales o naturales que delimitan los núcleos urbanos.
- La no ocupación, siempre que 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.

b) 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 decisonal. 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 productivo, destinados a actividades singularizadas por el ámbito concreto en que se implantan.

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:

a) Sector A: Ciudad Central.

Sevilla.

Uno de los objetivos esenciales del Plan es potenciar la centralidad de Sevilla como centro decisonal y principal foco económico y social del área y de la región. Este objetivo se incardina con la importante apuesta residencial incluida en el nuevo Plan General de Ordenación Urbanística 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 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 herramienta fundamental para la mejora de la eficiencia y la eficacia del sistema de movilidad metropolitana. 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.

b) 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, concentrados, sobre todo, en tres ejes fundamentales como son la A-92 (Alcalá de Guadaíra), 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 el crecimiento residencial 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 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 de la aglomeración urbana 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

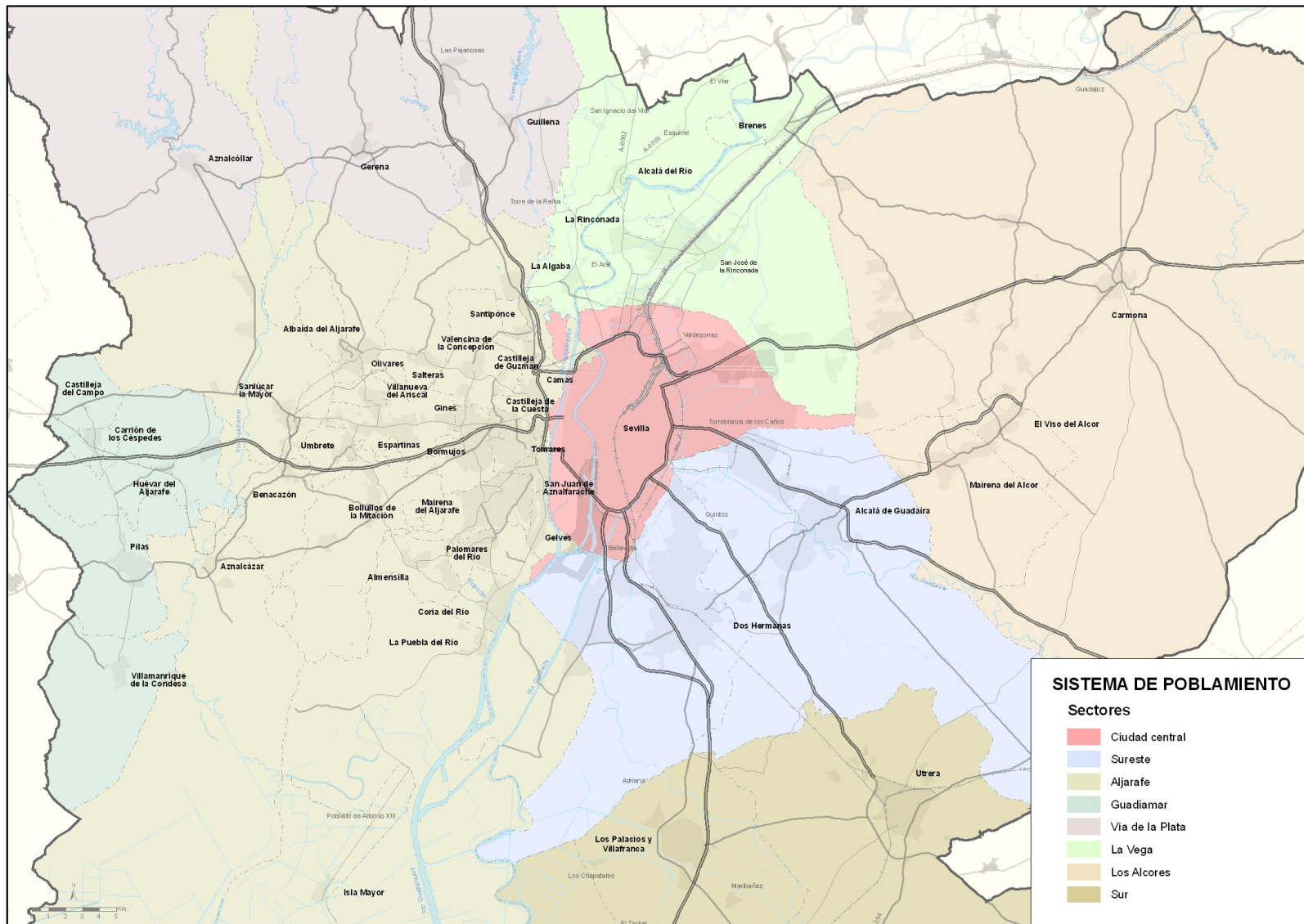
los ecosistemas y sistemas productivos agrarios vinculados al Río Guadaíra y su vega.

c) 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 de urbanización 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 oriental (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 benefician también de dichas relaciones.



Complementariamente, se establece que su parte occidental (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.

d) 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 supramunicipal 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.

e) 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 de la accesibilidad que aporta el eje de la A-66 para posibilitar proyectos que fructifiquen en procesos urbanos que aporten coherencia territorial a toda la aglomeración.

f) 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.

g) 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 de 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.

h) 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.

1.3 Incorporar criterios de sostenibilidad a los suelos y crecimientos urbanos.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) 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 infrutilizados.

El Plan establece, en coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, directrices al planeamiento urbanístico y los proyectos de infraestructuras con el objeto de favorecer:

- 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 para reducir las necesidades de consumo de suelo y optimizar el uso del patrimonio edificado, en paralelo con 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.

b) 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, en coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima, 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. Estos criterios se deben materializar en asuntos como:

- 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.

c) 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. Esta consideración se debe desarrollar por el planeamiento urbanístico a través de la incorporación de los siguientes criterios:

- 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.

1.4 Potenciar un modelo de ciudad compacta y diversa

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'.

La apuesta del Plan por la diversidad funcional, en coherencia con la legislación urbanística y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, 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.

El Plan determina a estos efectos que el planeamiento establezca 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.

1.5 Distribuir los equipamientos públicos supramunicipales con criterios de centralidad escalonada: Identificación de nuevas Áreas de Centralidad metropolitanas.

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 identifican los núcleos preferentes para acoger 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 Guadaíra 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. Para los restantes niveles, el Plan aporta criterios y directrices. A tal es 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 espacios libres, que los equipamientos de

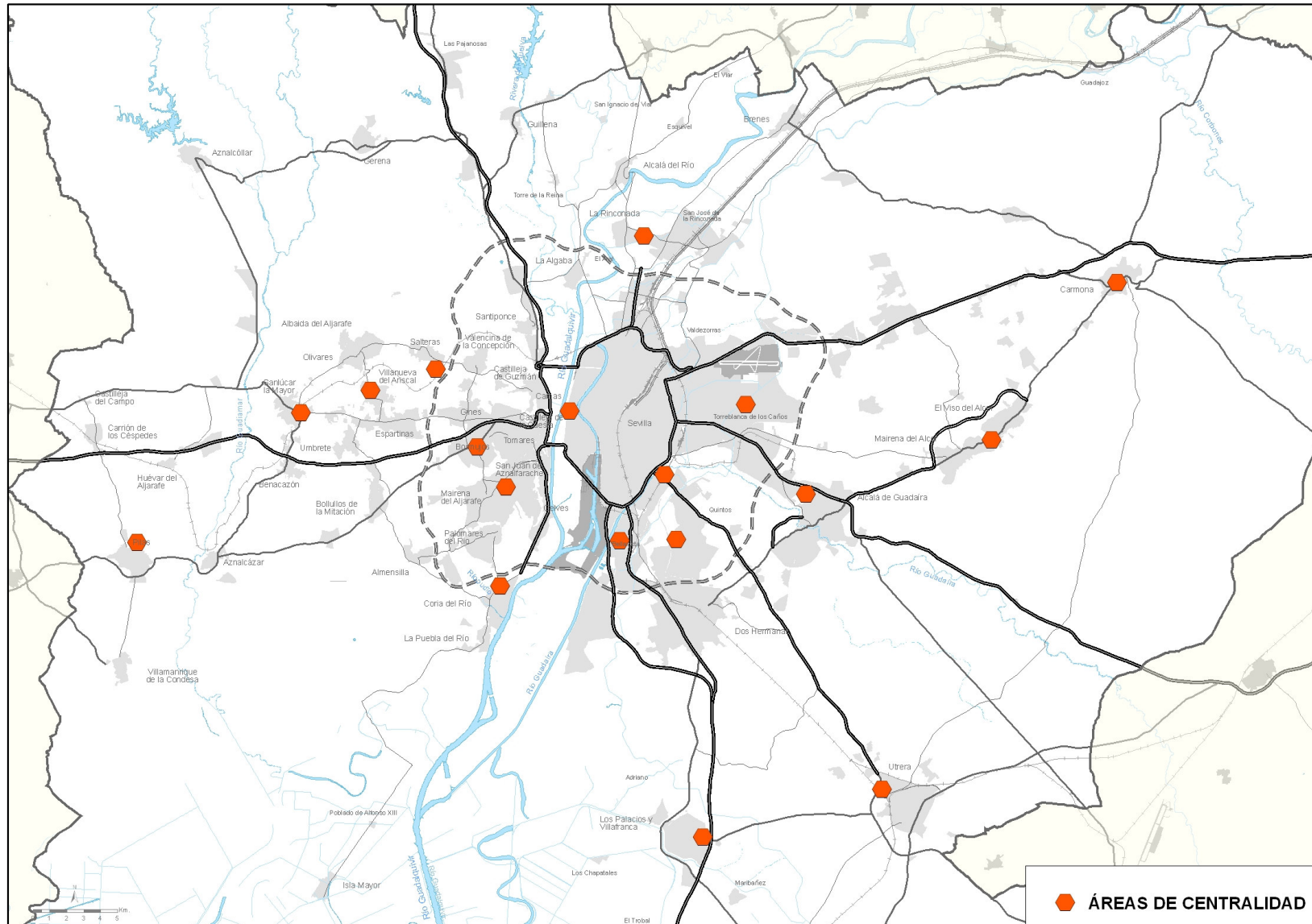
escala municipal se ubiquen en relación con los focos de centralidad y asegurando su conexión viaria, que los equipamientos de escala de barrio deben distribuirse buscando la complementariedad con los de los sectores colindantes y que se debe dar prioridad a la atención de las bolsas de marginalidad 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 sin haber asegurado previamente la efectiva dotación de los servicios públicos en paralelo a la ocupación de las viviendas.

La implantación de nuevas dotaciones y 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.

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.

:



2. FAVORECER LA ARTICULACIÓN Y LA MOVILIDAD A FIN DE CONTRIBUIR AL DESARROLLO DE LAS FUNCIONES ECONÓMICAS Y TERRITORIALES.

La movilidad de personas y mercancías en un territorio está en relación directa con el modelo de ocupación del espacio, el sistema productivo y el grado de interrelación con las economías de su entorno, ya sean regionales, nacionales e internacionales.

En la aglomeración urbana de Sevilla la participación de los distintos modos de transporte en esta movilidad es diferente según se trate de personas o mercancías, o si se refiere a relaciones internas o con el exterior. Aunque el modo de transporte viario y la movilidad en vehículo privado es dominante en las todas las escalas y tipologías de transporte, el transporte marítimo representa el segundo modo en cuanto al volumen de mercancías movidas, y el ferrocarril, cuya participación en el plano metropolitano es insignificante, adquiere un papel relevante en las relaciones exteriores y tráfico de personas de la aglomeración. En base a ello, y teniendo en cuenta que el sistema de transporte y, en particular, las grandes infraestructuras asociadas a determinados modos, tienen una gran incidencia en la estructura y funcionalidad del territorio, las propuestas del Plan se plantean con una doble finalidad: Reforzar el papel de la aglomeración urbana de Sevilla como nodo regional del sistema de transporte y construir un sistema integrado de transporte y movilidad que satisfaga las demandas de movilidad de la población metropolitana.

Este objetivo se desarrollará mediante las siguientes objetivos específicos:

2.1 Fortalecer las conexiones exteriores y reforzar el papel del puerto y del aeropuerto dentro del sistema de transporte.

Las relaciones exteriores de la aglomeración urbana de Sevilla con el entorno regional inmediato y con el contexto nacional e internacional, se producen mayoritariamente a través de las redes viarias y ferroviarias de alta capacidad y prestaciones, y del puerto y aeropuerto de Sevilla, dos centros nodales de gran importancia en el desarrollo de la economía metropolitana.

La importancia de estos centros así como sus posibilidades de expansión ligadas a usos logísticos, son valores estratégicos a potenciar, para lo cual resulta necesario mejorar e incrementar las 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.

El Plan, en coherencia con las planificaciones sectoriales, contempla un conjunto de actuaciones cuyo objeto es completar las infraestructuras territoriales de conexión exterior, reforzando la centralidad, accesibilidad y conectividad de la aglomeración, y aportando al ámbito un mayor grado de competitividad territorial.

- a) 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 la Sevilla metropolitana y la fachada marítima atlántica andaluza.
- b) La línea ferroviaria de altas prestaciones Sevilla-Antequera-Granada/Málaga, elemento fundamental para la consolidación del eje transversal de Andalucía y que permitirá una sustancial mejora de la articulación de la aglomeración urbana de Sevilla con el conjunto de Andalucía. El tramo entre Sevilla y Antequera incluirá un nuevo trazado que conectará a Sevilla con el aeropuerto.
- c) Las mejoras en las líneas ferroviarias convencionales, Sevilla-Córdoba-Linares y Los Rosales-Zafra, pieza clave para el transporte de mercancías, especialmente importantes para la conexión del puerto.
- d) La modernización de las infraestructuras portuarias que representa un proyecto de enorme importancia económica para la aglomeración, unido al desarrollo de sus instalaciones y funciones logísticas y la mejora de sus accesos y conexiones metropolitanas.

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

europas, 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. En este sentido, y en la línea establecida por el Plan Director del Puerto, las actuaciones van dirigidas a:

- 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

e) El refuerzo de las conexiones metropolitanas con el Aeropuerto, fundamentalmente ferroviarias y de transporte público, y previendo, en función de la evolución futura, la ampliación de su capacidad, dado que constituye una infraestructura clave para el desarrollo futuro de la aglomeración por su vinculación con sectores económicos en auge como el de la aeronáutica y el turístico. Las principales actuaciones son las siguientes:

- Ampliación de los aparcamientos para vehículos.
- Construcción de una estación de ferrocarril asociada a la nueva línea Sevilla-Marchena-Bobadilla y conexión de ésta con la terminal.
- Reserva para ampliación futura de la pista.

2.2 Consolidar el Sistema de Transporte Público Metropolitano, fomentando la intermodalidad y garantizando la funcionalidad de los Nodos Principales

La evolución del sistema de movilidad metropolitano en las últimas dos décadas se ha caracterizado por la tendencia imparable al aumento del uso del vehículo privado, hasta alcanzar un 79% 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, de la motorización y de las distancias recorridas. Los viajes mecanizados ascienden a 2,33 por persona/día, y gran parte de los mismos tienen lugar entre las coronas

metropolitanas y la ciudad central, aunque ésta carece de capacidad para absorber la movilidad metropolitana e interna a medio plazo si esta se sigue produciendo en vehículo privado.

La evolución tendencial se caracteriza por una profundización de dichas dinámicas, si no se interviene en el proceso invirtiendo la tendencia de resolver las necesidades de movilidad metropolitana mediante el aumento de la capacidad viaria; un modelo inviable por su incidencia en el consumo energético y de suelo, y por el incremento de la contaminación, además de ser financieramente insostenible.

Es por ello que el Plan, en la línea marcada por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, plantea un cambio de tendencia en los repartos modales y en los efectos en la movilidad sobre el marco territorial, y apuesta por un nuevo modelo de movilidad metropolitana basado en políticas que garanticen la accesibilidad en medios públicos de transportes, disminuyan las necesidades de movilidad motorizada e incrementen la oferta de los modos de transporte más sostenibles. En consecuencia, las determinaciones del Plan en materia de movilidad y transportes se adecuan a los siguientes criterios:

- Aumento de la participación del transporte público en la movilidad mecanizada.
- Desarrollo de plataformas reservadas para el transporte público como medio para garantizar la velocidad, regularidad y fiabilidad de los servicios.
- Vinculación de los nuevos desarrollos urbanos a la implementación de la red de transporte público.
- Potenciación de la intermodalidad entre modos de transporte, mediante la extensión y adecuación funcional de los intercambiadores del sistema.
- Moderación del uso del vehículo privado, mediante la proliferación de aparcamientos disuasorios en los entornos de los intercambiadores públicos.
- Desarrollo de la accesibilidad no motorizada como un derecho del ciudadano

El sistema de transporte metropolitano propuesto está integrado por un conjunto de redes de infraestructuras (viarias, ferroviarias, tranviarias, metro), instalaciones o nodos de transporte (estaciones, apeaderos, aparcamientos disuasorios) y servicios, dirigidos a la generación de un nuevo modelo de movilidad

metropolitana en el que primen los transportes públicos en los grandes flujos de desplazamientos, la diversificación de los modos públicos ofertados y su interconexión, y la sostenibilidad ambiental y energética del sistema.

Mientras que en el modelo actual y tendencial la movilidad metropolitana se soporta mayoritariamente en el vehículo privado y en el viario de gran capacidad, el Plan, en la línea ya establecida por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, centra sus propuestas en la implantación de la red de metro en la ciudad central, con extensión a las áreas más pobladas de la primera corona metropolitana del Aljarafe Centro y Montequinto, y en una red de plataformas reservadas, ya sean para modo tranviario o autobús, que conecten entre sí las piezas territoriales que generan mayor movilidad y alimentan la red troncal a desarrollar sobre el viario estructurante.

El Plan prioriza la creación de plataformas multimodales sobre la red viaria de articulación metropolitana al objeto de garantizar la conectividad de los sectores metropolitanos, estableciendo determinaciones que garanticen que en las nuevas infraestructuras viarias de la red de articulación metropolitana que se proyecten en el futuro, los Estudios Informativos analicen la viabilidad de incorporar en su sección transversal, además de la calzada o calzadas para vehículos privados, espacios reservados para el transporte público (tranvía, metro ligero o autobús), y espacios para modos no motorizados (carriles para bicicletas y sendas peatonales).

De igual modo, los programas de mejora y acondicionamiento del viario que integra la red de articulación metropolitana deberán valorar la viabilidad de convertir estas vías en plataformas multimodales y contendrán las medidas necesarias para su transformación en aquellos casos en los que su conversión se considere viable. En todos los casos, el transporte público tendrá preferencia sobre los vehículos privados.

Asimismo, en el marco de la planificación sectorial, el Plan plantea la posibilidad de hacer extensible las plataformas a aquellas áreas más pobladas y dinámicas desde el punto de vista productivo de la segunda corona metropolitana, indicándose al planeamiento la conveniencia de reservar suelo para la misma y

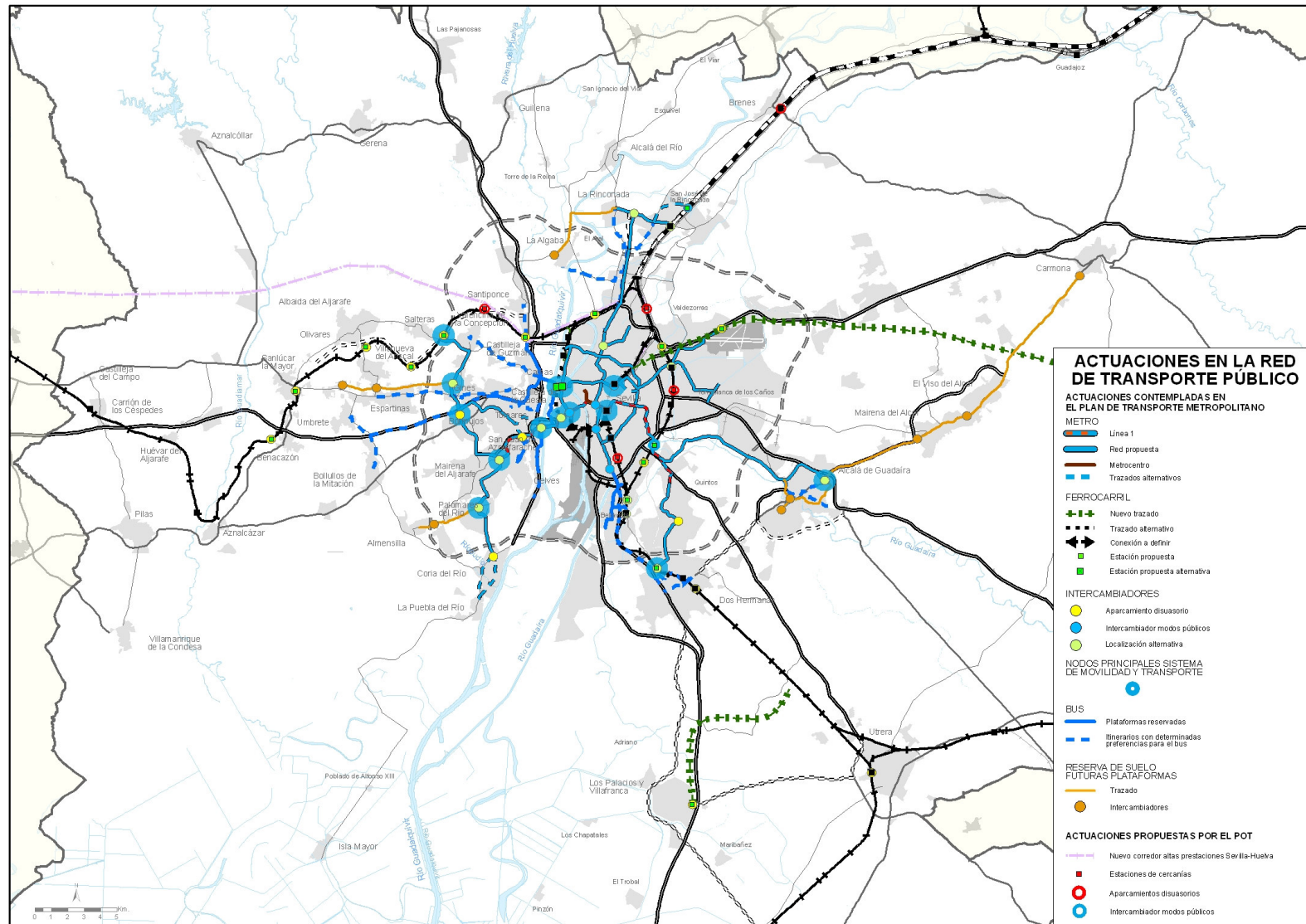
para los futuros intercambiadores. El modo de transporte a desarrollar en el conjunto de plataformas reservadas recogidas en el Plan está condicionado a las previsiones de demanda de viajes que se estimen, si bien, como criterio general, su diseño deberá permitir la conversión de un modo a otro.

En esta misma línea de mejoras de los accesos de la población al transporte público se considera conveniente incrementar los servicios y dotaciones del transporte en autobús a los núcleos de la segunda corona metropolitana, y con carácter prioritario las instalaciones en el municipio de Pilas.

En coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se identifican los Nodos Principales del Sistema, como los elementos nodales que requieren una especial protección por ser previsible en ellos una elevada tasa de transbordo o intercambio entre modos mecanizados.

Se establecen además medidas para garantizar la accesibilidad de los intercambiadores mediante líneas de transporte público, para la adecuación del entorno para la circulación de bicicletas y peatones y para la localización, en su caso, de aparcamientos disuasorios para vehículos privados.

La propuesta del sistema de transporte se complementa con un conjunto de actuaciones dirigidas a fomentar el transporte ferroviario en la movilidad del conjunto de la aglomeración urbana, dada su escasa participación en la movilidad interna (7,59% de los viajes efectuados en transporte público y un 1,06% de viajes en medios mecanizados). Las medidas van dirigidas a optimizar las infraestructuras ferroviarias existentes ampliando la cobertura territorial del servicio de cercanías al Aljarafe y a la Cartuja, el aumento de la oferta en el anillo urbano mediante la construcción de nuevas estaciones, y la mejora de su funcionalidad y la extensión de la red hacia el norte y sur, conectando el Aeropuerto y Los Palacios.



2.3 Establecer la jerarquía funcional de la red viaria

Las carreteras constituyen el medio de transporte de mayor capacidad de conexión territorial, por lo que representan una pieza fundamental del sistema de transporte metropolitano tanto de conexión exterior como articulación interna. 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 metropolitana. En este sentido, El Plan define una tipología funcional de la red viaria en base a las características del tráfico que mayoritariamente soporta y establece el papel que han de desarrollar estos viarios en la ordenación de usos y en el modelo de articulación propuesto, independientemente de su adscripción competencial.

En su conjunto el sistema viario de la aglomeración urbana de Sevilla es un sistema maduro en el que con los nuevos viarios proyectados tanto a nivel de conexiones exteriores como de articulación metropolitana se completa la malla estructurante. Es por ello que, en coherencia con la planificación sectorial, las actuaciones previstas en el Plan van dirigidas mayoritariamente a mejorar la funcionalidad de determinados tramos y ejes viarios, ya sea mediante su acondicionamiento o la mejora de los trazados existentes y/o al aumento de su capacidad, al objeto de garantizar la implementación prevista de plataformas reservadas para transporte público.

Se distinguen tres categorías funcionales en el viario: de conexión exterior, de articulación metropolitana y de acceso local.

a) La Red de Conexión Exterior

La red de conexión exterior soporta las principales relaciones de la aglomeración urbana con el resto de la Comunidad Autónoma, el interior peninsular, el corredor Mediterráneo y Portugal. En los últimos años se han producido importantes mejoras en esta red, cuyos resultados se han visto mermados por la saturación de la ronda de circunvalación en la que confluyen, la SE-30. La entrada en funcionamiento de la nueva circunvalación en ejecución (SE-40) subsanará estas deficiencias, al descargar del tráfico de paso a los tramos interiores a la misma.

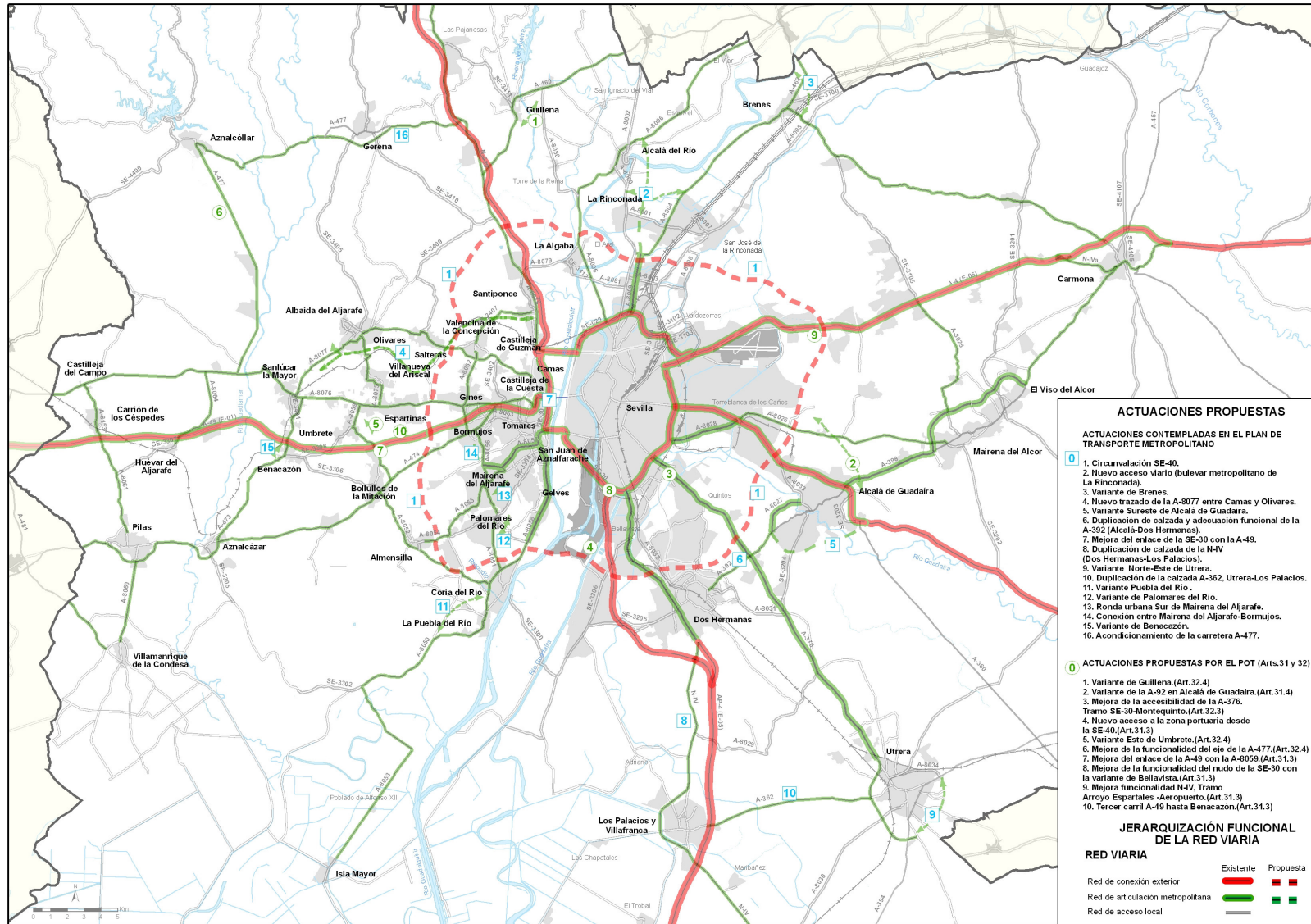
Integran la Red de Conexión Exterior los siguientes itinerarios:

- Conexión Sevilla-Córdoba-Madrid: A-4 (E-05).
- Conexión Sevilla-Cádiz: y A-4 /AP-4.
- Conexión Sevilla-Extremadura: A-66 (E-803).
- Conexión Sevilla-Huelva: A-49 (E-01).
- Conexión Sevilla-Granada-Málaga: A-92.
- Circunvalación SE-30.
- Circunvalación SE-40.

Sobre esta red, además de la SE-40 ya prevista, el Plan establece las siguientes actuaciones:

- Mejora de la funcionalidad del tramo de la A-4 Aeropuerto-Arroyo Espartales.
- Mejora de la funcionalidad del nudo SE-30 con la A-4 (Variante de Bellavista).
- Remodelación del enlace de la SE-30 con la A-49.
- Mejora del enlace de la A-49 con la A-8059, Bollullos de la Mitación – Umbrete.
- Nuevo acceso a la zona portuaria desde la SE-40.
- Tercer carril en la A-49 hasta Benacazón.

Además de estas actuaciones, el Plan propone al órgano sectorial competente que en el marco de la revisión de la planificación sectorial vigente, se valore la viabilidad de realizar una variante de la A-92 al norte del núcleo urbano y suelos industriales de Alcalá de Guadaíra, que permita la conexión del tráfico de largo recorrido desde la A-92 a la futura SE-40, evitando el tramo de la A-92 que da servicio tanto al núcleo urbano de Alcalá como a las zonas industriales de este municipio y que presenta niveles de saturación considerables en la actualidad.



b) La Red de Articulación Metropolitana

La Red de Articulación Metropolitana incluye las infraestructuras viarias que sostienen las relaciones internas en el ámbito de la aglomeración urbana, canalizando los flujos entre las áreas urbanas y productivas de los distintos sectores metropolitanos y de éstos con la ciudad central. Integran esta red los itinerarios recogidos en el Plano de Ordenación de Usos y Sistemas de Transportes, y detallados en la normativa, que articulan la Ribera y Bajo Guadalquivir, la comarca del Aljarafe en dirección norte - sur y/o este-oeste, el Corredor de la Plata y la Vega Norte del Guadalquivir, Los Alcores y la Campiña Sur.

Sobre la red de articulación metropolitana, en coherencia con la planificación sectorial vigente, se establecen en el Plan las siguientes actuaciones:

- Nuevos trazados: Acceso Norte a Sevilla a través del Pago de Enmedio (La Rinconada) y nuevo acceso al Aljarafe Norte (A-8077).
- Aumento de la capacidad: desdoble de la N-4 Dos Hermanas –Los Palacios; Duplicación de la calzada A-362, Utrera-Los Palacios; adecuación funcional de la A-392 (Alcalá-Dos Hermanas); duplicación de calzada de la N-IV (Dos Hermanas-Los Palacios); conexión Mairena del Aljarafe- Bormujos.
- Variantes de población: sureste de Alcalá de Guadaíra; este de Alcalá del Río; Brenes; este de Utrera; oeste de Benacazón; sur de Mairena del Aljarafe; este de Palomares del Río, Puebla del Río.
- Mejora y/o acondicionamiento de la: A-376 (Tramo SE-30-Montequinto).

Además de estas actuaciones, el Plan propone al órgano sectorial competente que en el marco de la revisión de la planificación sectorial vigente, se valore la viabilidad de realizar las variantes de población de Guillena y Umbrete, de proceder a la ampliación de la capacidad de la variante de Puebla del Río proyectada, y de la mejora y /o acondicionamiento de la A-477 para favorecer la integración de este sector metropolitano y las Áreas productivas propuestas por el Plan.

Por último, el Plan propone la mejora y/o acondicionamiento de algunos itinerarios con el objeto de favorecer la accesibilidad y conexión de determinados núcleos periféricos del ámbito entre sí o con la red de alta capacidad metropolitana o de conexión exterior (Isla Mayor-Puebla del Río; Pilas-Carrión) y de mejorar redes existentes para favorecer la utilización de itinerarios alternativos en zonas con altos niveles de densidad de tráfico (A-398 - A4/A-92).

c) La Red Local

Por último, la red de acceso local completa la malla viaria de los diferentes sectores metropolitanos, favoreciendo las relaciones y accesibilidad internas a los mismos. Integra esta red el Viario Complementario de titularidad autonómica, la Red Provincial y el viario secundario.

2.4 Proteger la funcionalidad de las infraestructuras del transporte

El viario de gran capacidad (autopistas, autovías y la vías de doble sentido de acceso a poblaciones), sus enlaces y variantes aportan gran accesibilidad al territorio en el que se insertan pero también generan tensiones en los espacios de su entorno; constituyen focos de atracción para la implantación de actuaciones residenciales y productivas que pueden incidir negativamente en su funcionalidad y condicionar la viabilidad de mejoras futuras en la red. Es por ello que el Plan considera a este viario como elemento clave en la ordenación del espacio metropolitano y, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, establece una Zona de Cautela al objeto de garantizar su funcionalidad y posibilitar la traza de plataformas reservadas para el transporte público, que o bien se encuentren ya programadas por la planificación sectorial o puedan proyectarse ante necesidades futuras.

La Zona de Cautela en el viario de gran capacidad se establece en dos bandas laterales respecto a la vía correspondiente, una a cada lado de la misma, y con una anchura de 300 metros medidos a partir de la arista exterior de la plataforma.

En el entorno de los enlaces del viario de gran capacidad la Zona de Cautela se delimita como el espacio comprendido dentro de un círculo de radio igual a 500 metros con centro en el punto de intersección de los ejes de las vías concluyentes en el enlace. En ambos casos sin perjuicio de las servidumbres establecidas por la legislación sectorial.

En estas zonas de cautela, las actuaciones edificatorias que se prevean cuya finalidad sea distinta al servicio directo de la carretera, irán precedidas de un Estudio de Tráfico que deberá abordar las siguientes cuestiones:

- Situación actual del tráfico en la vía de gran capacidad y en el entorno de la actuación.
- 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.
- Propuesta de actuación para el acceso en vehículo motorizado a la actuación, compatible con los objetivos perseguidos en la delimitación de la Zona de Cautela.
- Análisis de la viabilidad del acceso peatonal y en modos no motorizados a la actuación y propuestas para el fomento de los mismos.

El Plan establece, así mismo, que las actuaciones urbanísticas que se sitúen a una distancia igual o inferior a 500 m de alguno de los Nodos Principales del sistema de transporte, deberán someterse al informe previo de la Consejería competente en materia de transporte, que decidirá si la actuación tiene que ser objeto de un Estudio de Movilidad; en caso afirmativo, las conclusiones del mismo serán de obligado cumplimiento por el proyecto de actuación y podrán, en su caso, dar lugar a una modificación del planeamiento urbanístico.

En la red ferroviaria, el Plan establece una zona de protección de 70 metros a ambos lados de la arista exterior de la explanación, de acuerdo con la normativa vigente que le es de aplicación.

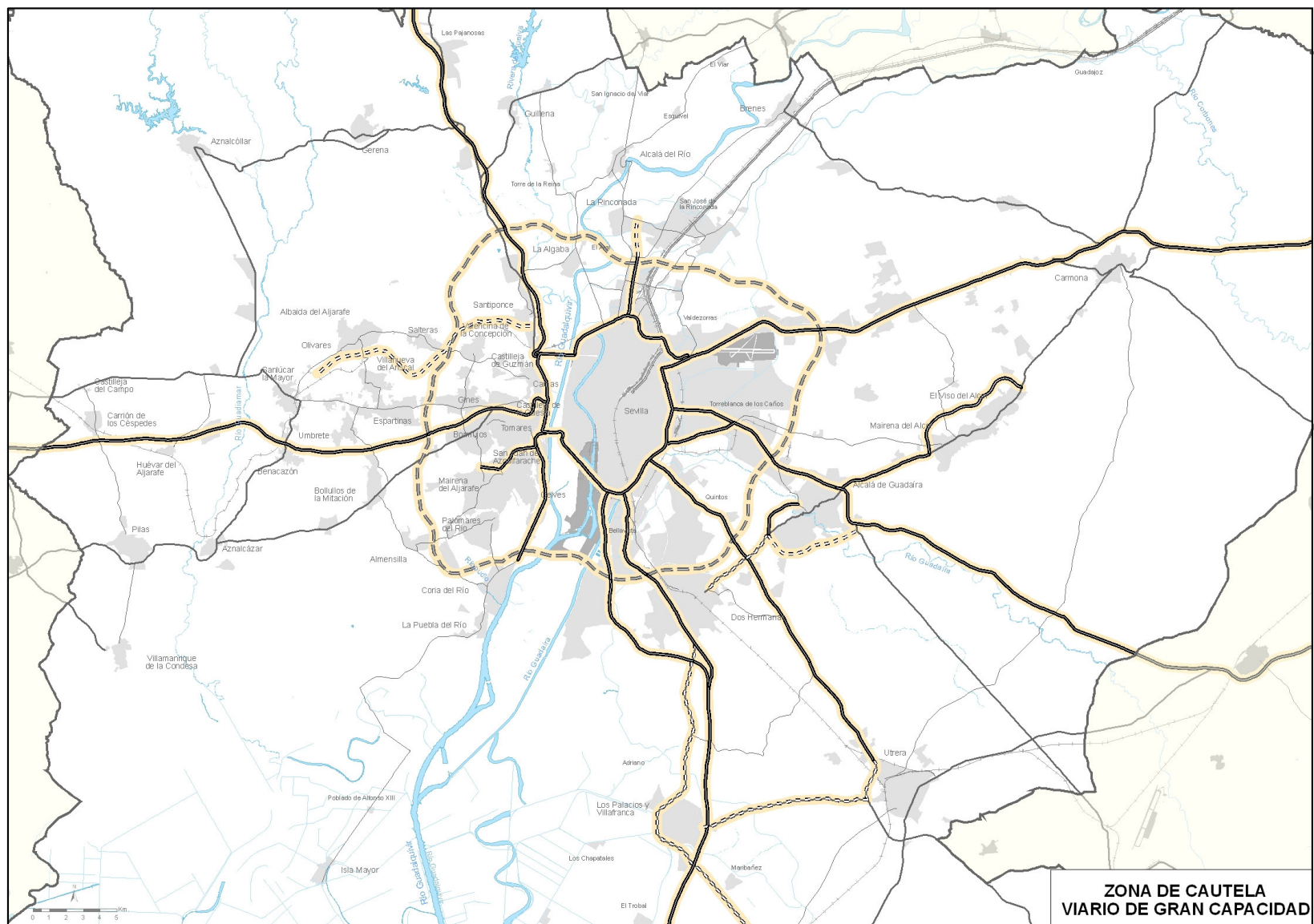
2.5 Fomentar el transporte no motorizado como modo integrante del sistema de transporte de movilidad metropolitana.

Los desplazamientos a pie y en bicicleta representan el 32,4% de los viajes que se realizan diariamente en la aglomeración urbana de Sevilla en el 2007. La trayectoria de su participación en la movilidad general es a la baja, perdiendo posición en favor de los modos mecanizados, y sobre todo del vehículo privado. La cuota de participación de los desplazamientos no representa ni un tercio de la movilidad total.

Por lo que respecta a la movilidad diaria en bicicleta, aunque prácticamente desapareció de la escala urbana en la década de los 90, en la actualidad la tendencia se está invirtiendo y, además, como medio de transporte energéticamente eficiente está llamada a ostentar un importante papel en la movilidad no solo urbana sino también metropolitana. En este sentido el Plan, al objeto de mejorar las cotas de sostenibilidad del sistema de movilidad metropolitana y contribuir a la mejora de la accesibilidad, establece las siguientes estrategias:

- La incorporación de la red de vías ciclistas de alcance metropolitano establecida por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, con la que se conectan los núcleos de la aglomeración entre sí y con los puntos más significativos de atracción de este modo de transporte.
- El establecimiento de directrices al planeamiento para que las actuaciones sobre la ciudad consolidada y los nuevos crecimientos faciliten el desplazamiento peatonal y en bicicleta, a la vez que doten de continuidad urbana a la red ciclista metropolitana y posibiliten la intermodalidad de la bicicleta con los otros modos de transporte, preferentemente metro y ferrocarril .
- Establecimiento de recomendaciones a los órganos sectoriales competentes para que valoren la conveniencia de ampliar la red mediante adecuación del viario en las zonas de mayor concentración urbana.

Asimismo, la potenciación de este modo de transporte ha de estar acompañado de medidas de carácter local que han de ser promovidas por la administración municipal: red de itinerarios urbanos para bicicleta, aparcamientos específicos en los principales puntos de generación/atracción de viajes e implantación de sistemas de puesta a disposición de los usuarios de bicicletas.



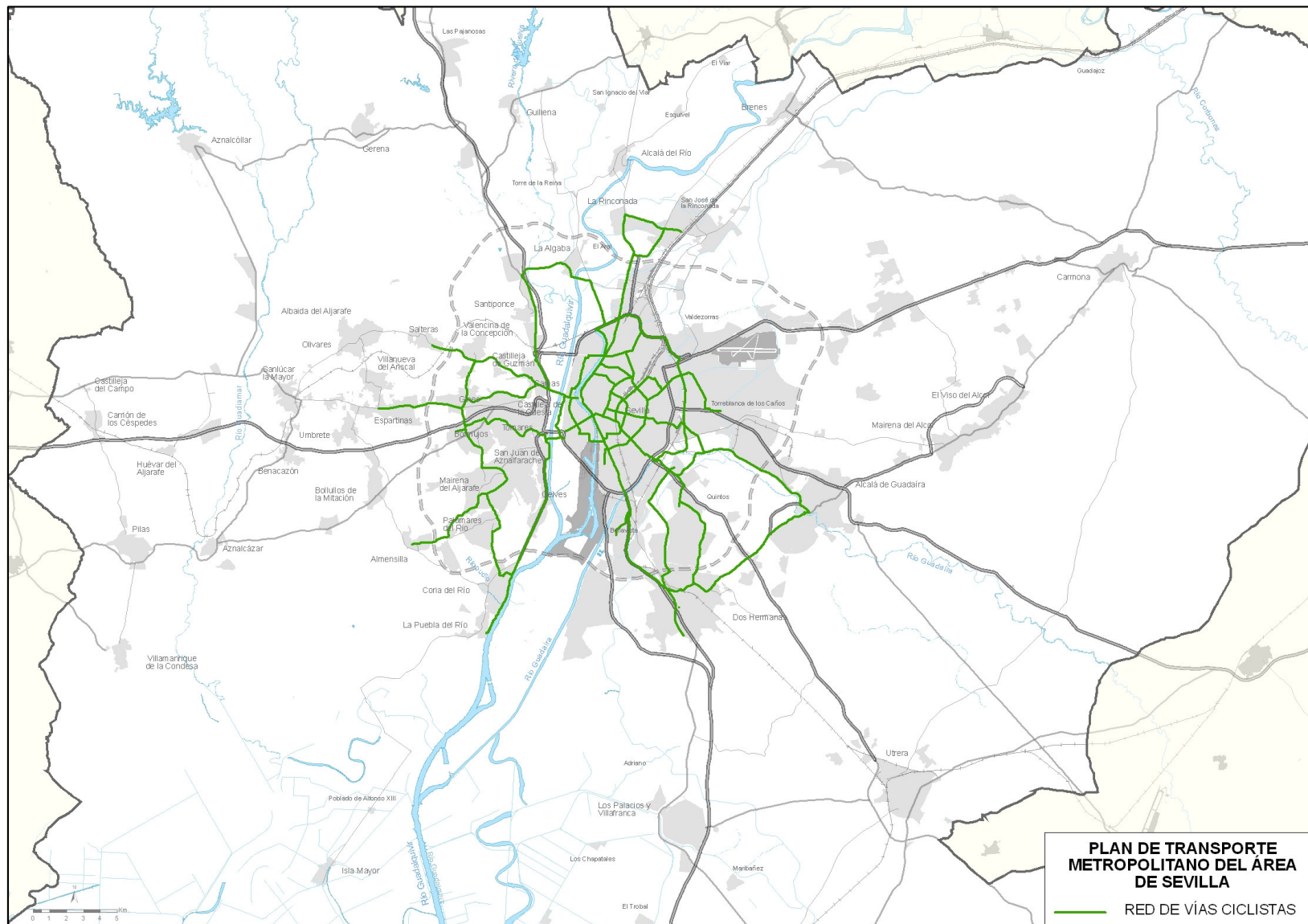
2.6 Integrar la propuesta de movilidad y transporte en el planeamiento urbanístico

El Plan de Ordenación del Territorio adopta un conjunto de determinaciones sobre la ordenación de usos cuyo objetivo es reducir la movilidad obligada, y hacer viable el desarrollo, funcionamiento y rentabilidad de la red metropolitana de transporte público propuesta; en este sentido, establece directrices y recomendaciones al planeamiento para evitar la extensión de la urbanización indiscriminada e injustificada de nuevos suelos, la recualificación del espacio urbano existente ó la obligación de que los nuevos crecimientos se adapten a modelos urbanísticos compactos y garanticen la movilidad en transporte público y medios no motorizados. Igualmente, para la localización de las áreas productivas y dotacionales se deberán considerar sus necesidades de movilidad, procurando minimizar el número de viajes y las distancias de los desplazamientos. En los nuevos crecimientos urbanos que, en conjunto, superen las 1.000 viviendas se deberá prever su conexión mediante transporte público y medios no motorizados, dimensionando dicha conexión de acuerdo con la demanda previsible.

En este sentido, el planeamiento general y de desarrollo deberá incorporar un Estudio de Movilidad que contemple la dimensión de los desplazamientos municipales y metropolitanos, su reparto modal, las emisiones a la atmósfera, los motivos, los focos de generación y atracción, 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.

Los Planes Generales de Ordenación Urbana deberán incluir 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.

De igual modo, el planeamiento urbanístico deberá tener en cuenta para dimensionar, localizar y diseñar sus crecimientos, la Red y Nodos de Transporte Público de Interés Metropolitano recogidos en el Plan, dado que la movilidad generada en un municipio, así como la dirección de los flujos puede afectar directamente a los demás núcleos del ámbito de la aglomeración. Se deberá favorecer la concentración de los usos residenciales y se valorará 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, siempre que se garantice la funcionalidad del sistema.



3. ESTABLECER UNA RED INTERCONECTADA DE ESPACIOS DE USO PÚBLICO PARA EL OCIO Y EL ESPARCIMIENTO DE LA POBLACIÓN

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. Esta red tiene además una gran capacidad de vertebración de espacios a escalas distintas a la metropolitana, al integrar espacios muy diversos que abarcan desde los espacios naturales protegidos 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.

Las determinaciones del Plan se orientarán según los siguientes objetivos específicos:

3.1 Configurar una red interconectada de Parques Metropolitanos

El Plan parte de una concepción amplia sobre el espacio libre, entendido como la malla continua que sirve de soporte físico al sistema territorial metropolitano, dentro de la cual los espacios libres de uso público son un subsistema definido por su funcionalidad recreativa.

A estos efectos, el planeamiento general debe favorecer la localización de los parques urbanos incluidos en los sistemas generales de cada municipio con criterios de complementariedad respecto a la red de espacios libres metropolitanos, 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, liderada por los órganos o administraciones competentes en función de su naturaleza y titularidad.

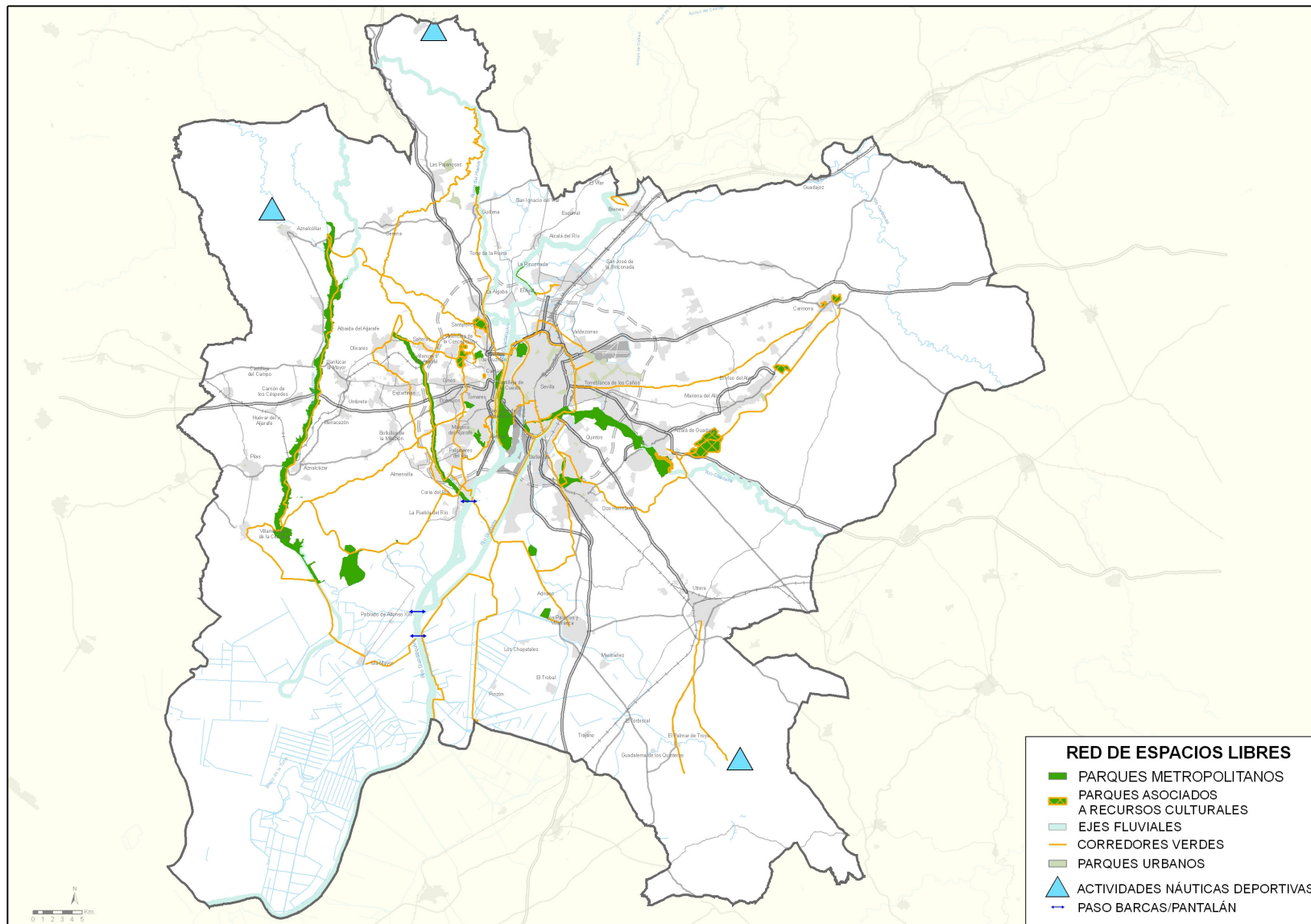
Esta Red incluye una amplia gama de espacios:

- Espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (Corredor del Guadiamar, Dehesa de Abajo, Cañada de los Pájaros, La Corchuela, El Gergal, Hacienda del Porzuna), que cumplen con esta funcionalidad para el uso público en coherencia y desarrollo con la legislación y planificación sectorial.
- Espacios creados o a crear ex novo para el uso público (El Alamillo, Parque Central del Aljarafe).
- Espacios apoyados en recursos naturales o territoriales existentes (La Dehesa, Los Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, y Cerros de Camas y Castilleja de Guzmán). En el caso de los Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, al formar parte de la Red Natura 2000, las actuaciones a implementar se acogerán a la regulación establecida por la administración competente.
- Espacios vinculados a la red de drenaje (dominio público, servidumbres y zonas cautelares ante el riesgo de inundación), cuya propuesta de ordenación deberá tener en cuenta las determinaciones de la legislación en materia de Aguas y de Costas (Charco de la Pava, Tablada, El Majuelo, Riopudio, Culebras, Porzuna, Guadaira).

3.2 Incorporar el patrimonio histórico dentro de la red de espacios de uso público

La puesta en valor del patrimonio histórico implica la inclusión de los principales bienes con valores patrimoniales dentro de la red de espacios de uso público. A este nivel, las experiencias 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 hace deseable la adecuación de determinados espacios para el uso público, una vez que la administración competente considere la conveniencia de su puesta en valor. Estas zonas son las siguientes:



- Parque asociado a recursos culturales del Aljarafe: Itálica – Monasterio de San Isidoro - Dólmenes de Valencina - El Carambolo.
- Parque asociado a recursos culturales de Los Alcores: Carmona – Alcaudete - El Gandul – Bencarrón - Marchenilla - Molinos del Guadaíra.

3.3 Diseñar una Red de Corredores Verdes que asegure la conexión no motorizada entre los espacios de la Red de Espacios Libres

La red de corredores verdes se plantea con la finalidad de favorecer el reconocimiento y puesta en valor para su uso recreativo de las zonas más destacadas de la aglomeración urbana en razón a sus valores paisajísticos y estructurantes (ribera del río Guadalquivir y las cornisas del Aljarafe y Los Alcores), así como permitir la percepción y disfrute del conjunto del territorio a través de un denso mallado de corredores que posibilitan la percepción del territorio y sus paisajes y el disfrute para el uso público de estos elementos lineales y de los espacios públicos a los que sirven como vía de acceso y conexión.

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 vías destinadas a tráfico rodado. Estos viarios se apoyan tanto en antiguos trazados de ferrocarril, como en vías pecuarias, caminos públicos y/o franjas de servidumbre de los cauces fluviales.

3.4 Conformar una Red de Ejes fluviales y espacios vinculados al agua como elementos vertebradores del territorio

La red de drenaje tiene un singular papel en la formación del espacio metropolitano y como tal se le reconoce al incluirla en el Sistema de Protección territorial del Plan. Además de su valor ambiental y ecológico, la red de drenaje supone un recurso imprescindible dentro del sistema de articulación para la constitución de la Red de Espacios Libres.

Especial importancia en relación a la constitución de la Red de Espacios Libres tienen cinco cauces de la aglomeración urbana, para los que el Plan prevé programas de recuperación y fomento del uso público, y establece que la zona de policía del dominio público hidráulico se preserve de la urbanización, conjugando

su papel como corredores verdes con la salvaguarda adicional frente a los riesgos de inundación. Estos cauces son:

- El cauce vivo del Guadalquivir como eje central del área es objeto de un programa específico de intervención con la doble finalidad de contribuir a la regeneración ambiental de sus márgenes y fomentar el uso público.
- Los ríos Guadaíra y Riopudío, como elementos separadores de la conurbación de sus respectivos sectores metropolitanos, han de ser objetos de proyectos de restauración en los cuales se contemplen las necesarias actuaciones de acondicionamiento del cauce y fomento del uso público.
- Por su parte el río Guadiamar, objeto de un programa de restauración y adecuación para el uso público tras el accidente del vertido tóxico, se erige en elemento estructurador del sector más occidental de la aglomeración urbana.
- Por último, el río Rivera de Huelva, presenta interesantes posibilidades para un aprovechamiento recreativo, apoyado en la lámina de agua y en una de las mejores formaciones de ribera de la aglomeración urbana.

A estos cauces se les unen los embalses del río Agrío, de Cala y de Torre del Águila, en los que la administración competente establece como uso compatible el náutico-recreativo. En las márgenes de estos embalses el Plan propone la instalación de áreas para actividades náuticas y recreativas, vinculadas al contacto y disfrute de la lámina de agua y la naturaleza, previo informe del órgano responsable de la gestión de los mismos.

Por último, con el doble objetivo de, favorecer el reconocimiento del río Guadalquivir y su uso por parte de la población y de conectar ambas márgenes, el Plan prevé un amplio programa de intervención que engloba tanto la regeneración ambiental de las márgenes y recuperación del brazo de Los Jerónimos, como el fomento del uso público y la instalación de pasos de barcas para el tránsito recreativo y de la población local.

3.5 Definir un sistema compartido por las distintas administraciones competentes para la planificación y gestión de la Red de Espacios Libres

Al igual que en otros ámbitos de gestión en los que 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 Libres metropolitana requiere la creación de un órgano específico que se encargue de las labores de planificación, gestión y mantenimiento de esta red de espacios de uso público. Independientemente de la forma jurídica de tal organismo, en él deben participar las distintas administraciones con competencias en la materia (administración autónoma y administraciones locales).

4. COMPATIBILIZAR LOS USOS EN EL TERRITORIO Y POTENCIAR LA DIVERSIDAD ECONÓMICA Y PRODUCTIVA

El fenómeno de conurbación, unido al intenso proceso de crecimiento urbano de los núcleos del ámbito de la aglomeración y la disociación de usos que ha caracterizado los procesos de urbanización en las dos últimas décadas conlleva una distorsión del orden territorial y la insostenibilidad del modelo urbano. Es por ello que el Plan a través de sus determinaciones y directrices al planeamiento municipal y sectorial plantea una reorientación del modelo hacia una ciudad multifuncional, equilibrada y sostenible.

4.1 El dimensionamiento de los nuevos suelos residenciales debe adaptarse a las necesidades reales, atendiendo, con carácter prioritario, a la creación de nuevos hogares.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) 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 artículo 73 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

Como medidas propias del Plan, se apuesta por una oferta de suelo que atienda a las necesidades de primera vivienda y 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. Se opta, pues, por actuaciones estratégicas integradas y gestionadas de forma concertada en materia de vivienda y suelo, vinculadas además a la formación de patrimonios municipales y autonómicos de suelo. Estas operaciones atenderán con carácter prioritario a la demanda de vivienda a precio asequible; conforme al artículo 9.C) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre.

b) Establecer las medidas que favorezcan un crecimiento dimensionado en función de las necesidades reales de la población.

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, y en coherencia con la formativa urbanística y territorial vigente, el Plan establece medidas en relación a que los crecimientos se

dimensionen en función de parámetros objetivos, contrastados, realistas y adaptados a la trayectoria real así como a la evolución seguida por la población, la vivienda y el suelo en la última década.

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.

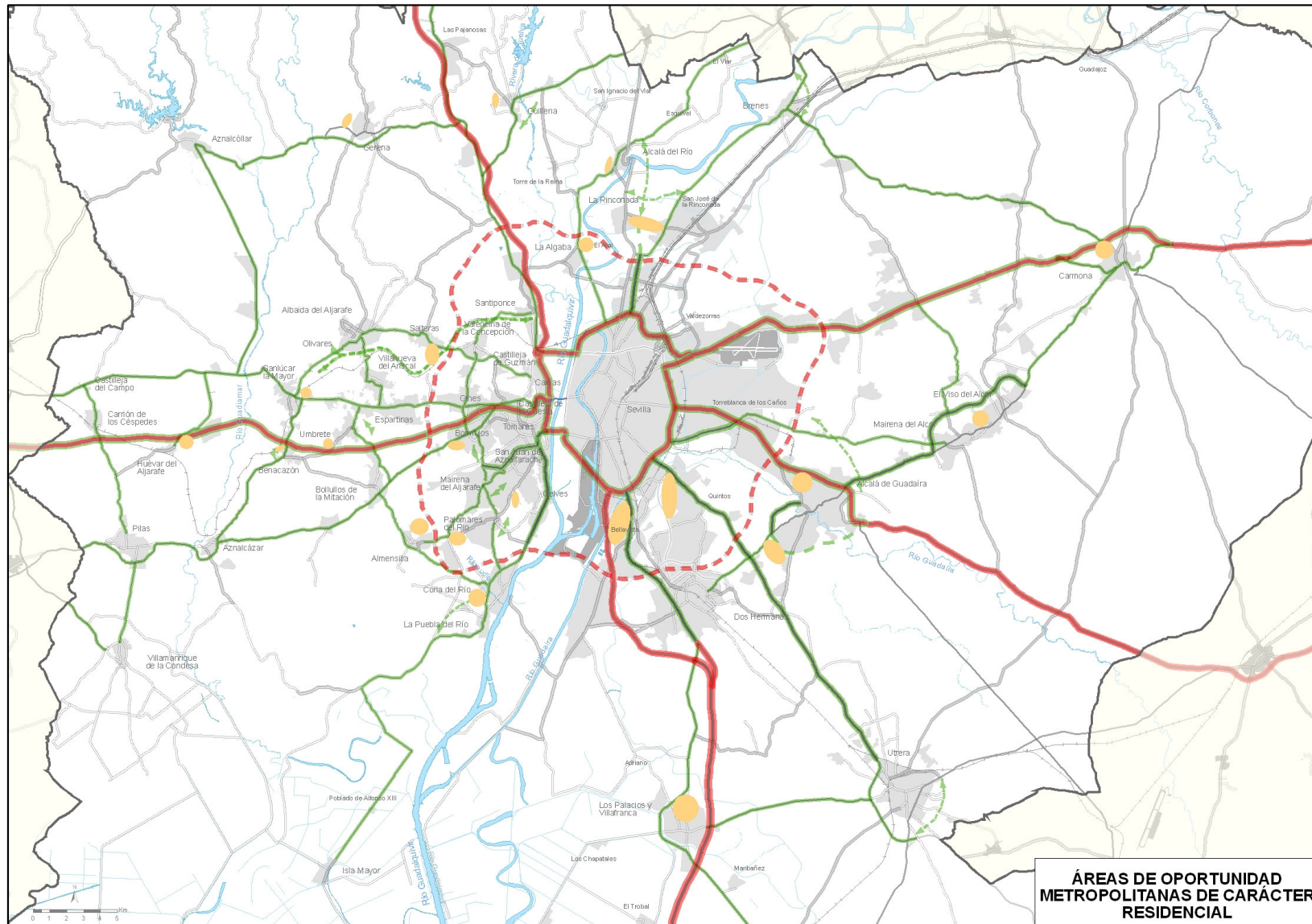
El incremento del parque de viviendas vacías, como consecuencia de un sobredimensionamiento de la oferta y de la consideración de la vivienda como objeto de inversión, hace conveniente reforzar las políticas de puesta en el mercado del patrimonio residencial infrautilizado, adoptando estrategias concretas sobre la vivienda vacía basadas en la recualificación de la ciudad existente y el aprovechamiento del suelo y el parque edificatorio infrautilizados. 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.

4.2 Identificar suelos para uso residencial de significación metropolitana

El Plan identifica, como Áreas de Oportunidad metropolitana de carácter residencial (veintidós) unos suelos destinados a satisfacer la demanda supramunicipal de viviendas. Estas Áreas, según se recoge en la normativa y en las fichas correspondientes incluidas en el Anexo a la misma, deberán tener como destino mayoritario vivienda protegida e independientemente de sus dimensiones y capacidad:

- Contribuyen al reequilibrio territorial de la oferta de vivienda protegida en la aglomeración.
- Presentan buena accesibilidad desde la red metropolitana y el transporte público, al localizarse preferentemente en nodos o líneas del sistema de transporte público establecido en el Plan.
- Posibilitan infraestructuras generales urbanas determinantes para la estructura de determinados municipios y con incidencia en la estructuración y articulación de un determinado sector de la aglomeración urbana.
- Se justifican en las demandas futuras relacionadas al desarrollo de nuevos suelos productivos a los cuales se vinculan.

Estas Áreas serán delimitadas por el planeamiento general de acuerdo con las directrices y condicionantes establecidos en la normativa y el Anexo correspondiente, con el objeto de conseguir espacios cualificados que contribuyan a la conformación de un espacio urbano metropolitano compacto y diverso, en el que los espacios de residencia y actividad se complementen y se ordenen de acuerdo a criterios de accesibilidad y de la sostenibilidad global del sistema metropolitano.



4.3 Favorecer la diversificación productiva de la aglomeración urbana y de los distintos sectores metropolitanos

La aglomeración urbana de Sevilla se configura cada día más como un importante centro regional en lo económico, financiero, decisional, 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 decisional 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 las siguientes líneas de actuación:

a) Mantener la capacidad productiva del espacio agrícola

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 relevante para la economía pero esencial para el mantenimiento del paisaje y estructuras metropolitanas aportando 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.

b) Diseñar una estrategia metropolitana de dotación de suelos para actividades productivas, atendiendo a la singularidad de los distintos sectores metropolitanos.

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.

En coherencia, el planeamiento urbanístico tendrá en cuenta el contexto de la economía metropolitana y de los sistemas productivos locales presentes, a la hora de justificar las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas.

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 favorecerá la localización de suelos destinados a espacios productivos ligados a dichos grandes equipamientos, contiguos o próximos a ellos.

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, y viceversa, para evitar la especialización funcional de las 'ciudades-dormitorio' y reducir la movilidad obligada.

c) Introducir criterios de diversidad y de creación de proximidad en los usos del suelo.

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.

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 la abundante oferta de grandes superficies comerciales en la aglomeración urbana, 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 asegurándose, en su caso, la disponibilidad de servicios de transporte público con capacidad suficiente para disminuir la movilidad inducida por la actividad.

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 de Orientación Comercial de Andalucía y de la legislación sectorial vigente.

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.

4.4 Identificar suelos estratégicos para usos productivos de relevancia metropolitana.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Identificar áreas para usos productivos 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 potenciar la implantación de dichas actividades en las áreas propuestas.

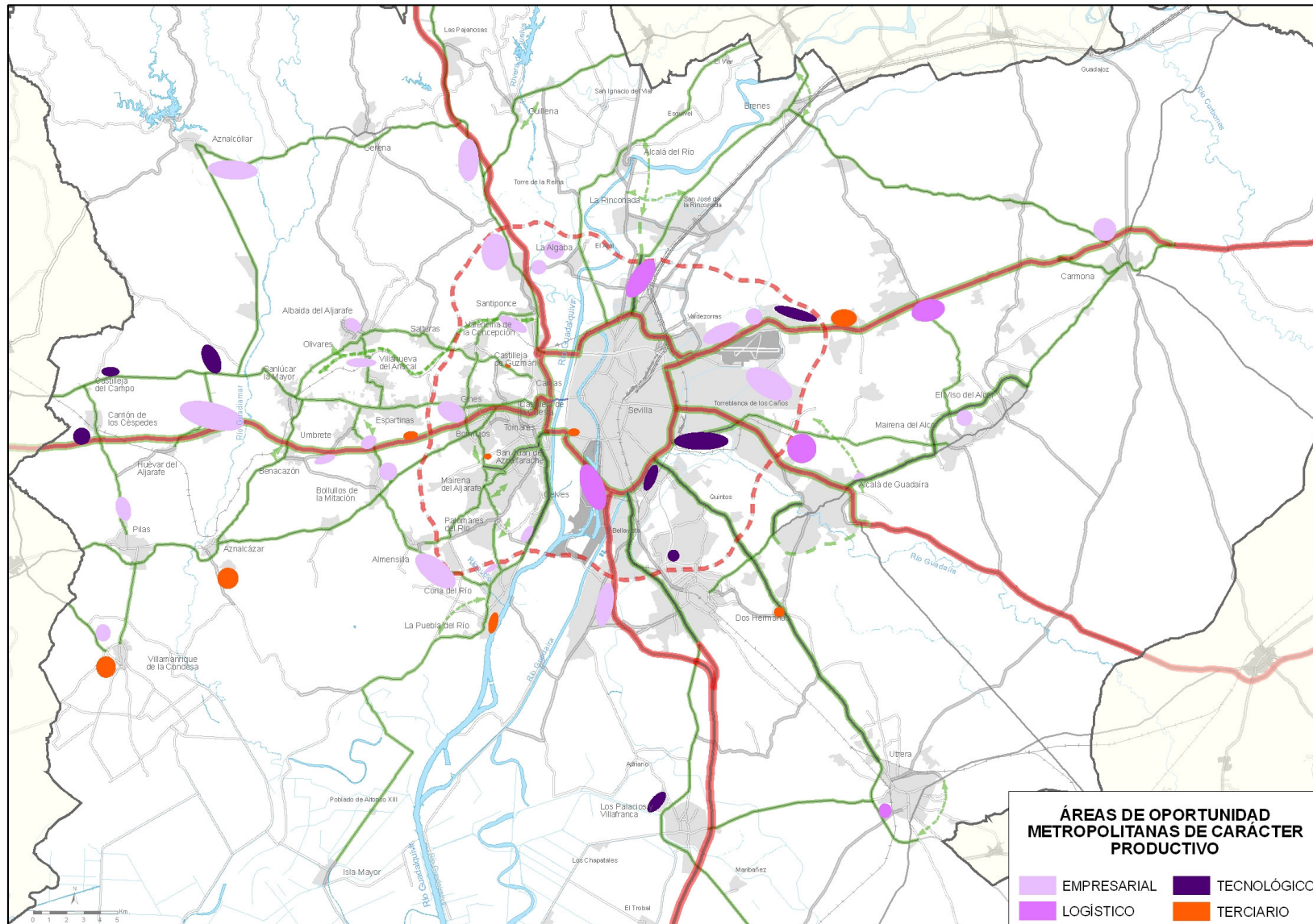
Las áreas de oportunidad deben aportar, además de diversificación funcional, nuevos focos de centralidad. Especialmente en la primera corona es preciso dotar al territorio de polos de referencia que estructuren un espacio poco singularizado, contribuyendo al mismo tiempo a desconcentrar la saturada ciudad 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 de las necesidades propias de los municipios donde se sitúan, su clasificación por el planeamiento urbanístico no contabilizará a los efectos de los límites al crecimiento establecidos por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El Plan establece cuatro tipos de Áreas de Oportunidad metropolitana productivas que se listan en la normativa:

- Áreas de carácter tecnológico (ocho) destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con la investigación y desarrollo en sectores estratégicos.
- Áreas de carácter logístico (cinco) destinadas preferentemente a la implantación de actividades relacionadas con el tráfico de mercancías y los servicios asociados.
- Áreas de carácter empresarial (veinticinco) destinadas a la implantación de actividades industriales y los servicios vinculados al desarrollo y funcionalidad de las mismas.
- Áreas de carácter terciario (nueve) destinadas a la implantación de actividades comerciales, de ocio y turísticas y a la prestación de servicios metropolitanos.



b) Asignar a las áreas de oportunidad usos estratégicos e innovadores, y altos niveles dotacionales.

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 la aglomeración urbana. 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 sí.

La identificación y delimitación de áreas de oportunidad no puede responder tan solo a la necesidad de ofertar suelo para actividades estratégicas, sino que deben destacarse, para ensayar nuevos modelos urbanos acordes con un desarrollo metropolitano ordenado y 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 se situarán, en todo caso, en los límites superiores establecidos en la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

5. PROTEGER Y MEJORAR LOS ESPACIOS DE VALOR AMBIENTAL, PAISAJÍSTICO O CULTURAL Y REDUCIR LA INCIDENCIA DE LOS RIESGOS

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 de la aglomeración urbana de Sevilla, entendido en su globalidad, es decir, como espacio libre de ocupación urbana, 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 plantea a partir de los propios recursos y potencialidades que ofrece el territorio metropolitano.

Para identificar y ordenar dichos recursos y potencialidades 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 la aglomeración urbana son los espacios agrarios y en menor medida el 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 está 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 objetivos específicos:

5.1 Configurar el sistema de protección territorial como matriz natural del área a preservar de la urbanización.

El diseño de una ciudad metropolitana requiere la previsión de una red de espacios libres de la urbanización, que se integre como un todo unificado y aporte los niveles de calidad ambiental que hoy demanda la ciudadanía. Por tanto, en este espacio se debe considerar al mismo nivel las necesidades residenciales o productivas, y las paisajísticas y ambientales, 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 protección 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 sustentados por la matriz urbana. Por el contrario, el espacio urbano es acogido por un medio físico o matriz natural subyacente que lo contiene y le da cobijo.

En este sentido, el sistema de protección es uno y sus componentes deben constituir una red interconectada. Tales conexiones dejan de tener sentido como meros corredores, para convertirse también en espacios 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 suscribirse a espacios de reducido tamaño en términos territoriales, que aseguran la posibilidad del uso público común de los espacios, pero no son suficiente para garantizar las otras funciones ambientales demandadas por la gran ciudad metropolitana. Como consecuencia, no es el sistema natural 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, se incorporará al sistema de información del órgano competente en materia de

ordenación del territorio tanto de los espacios y bienes protegidos por sus valores culturales, como de 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.

5.2 Contribuir a la protección y puesta en valor de las zonas y bienes de protección ambiental.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

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

El sistema urbano metropolitano no es viable si ocupa indiscriminadamente todo el suelo disponible, sin respetar las condiciones ecológicas básicas que aseguran su funcionalidad. A escala metropolitana, el espacio libre de la edificación 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, y proporciona un “fondo escénico” variado y nada monótono a esta macrociudad.

Los espacios con valores naturales singulares y que mejor reflejan los ecosistemas originarios del área se encuentran ya protegidos por la legislación ambiental y sectorial. El Plan identifica como Zonas y Espacios de Protección Ambiental:

- Los Espacios Naturales Protegidos incluidos en la RENPA (Espacio Natural Doñana, Paraje Natural Brazo del este, Reserva Natural del Complejo endorreico de Utrera, Reservas naturales concertadas de la Dehesa de Abajo y Cañada de los Pájaros, Paisaje Protegido del Corredor Verde del Guadiamar, y los Parques Periurbanos de La Corchuela, el Gergal y Hacienda de Porzuna).
- Los espacios incluidos en la Red Natura 2000.
- Los Montes de dominio público.
- Las Vías pecuarias.
- Los dominios públicos hidráulico y marítimo-terrestre.

Estos espacios deben cumplir una función ecológica de conservación de los ecosistemas naturales. El planeamiento urbanístico habrá de calificarlos como suelo no urbanizable especialmente protegido por legislación específica, conforme artículo 46.b) de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre y a las normas derivadas de la legislación y planificación sectorial correspondiente.

b) Reutilizar las vías pecuarias como corredores ecológicos

La red de vías pecuarias, regulada por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias 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 debe hacerse extensiva al planeamiento urbanístico, que deberá incorporar la red de vías pecuarias, 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 recreativos y ecológicos, para lo que requerirían intervenciones de reforestación. El Plan establece las vías prioritarias para estas acciones de reforestación.

c) Contribuir a la protección y puesta en valor del patrimonio cultural

El Plan incluye los Bienes de Interés Cultural como parte integrante del Sistema de Protección. La protección de estos bienes está garantizada por la legislación sectorial por lo que el Plan los recoge, por un lado, como afección establecida por dicha legislación, y por otro, los incorpora al modelo territorial propuesto.

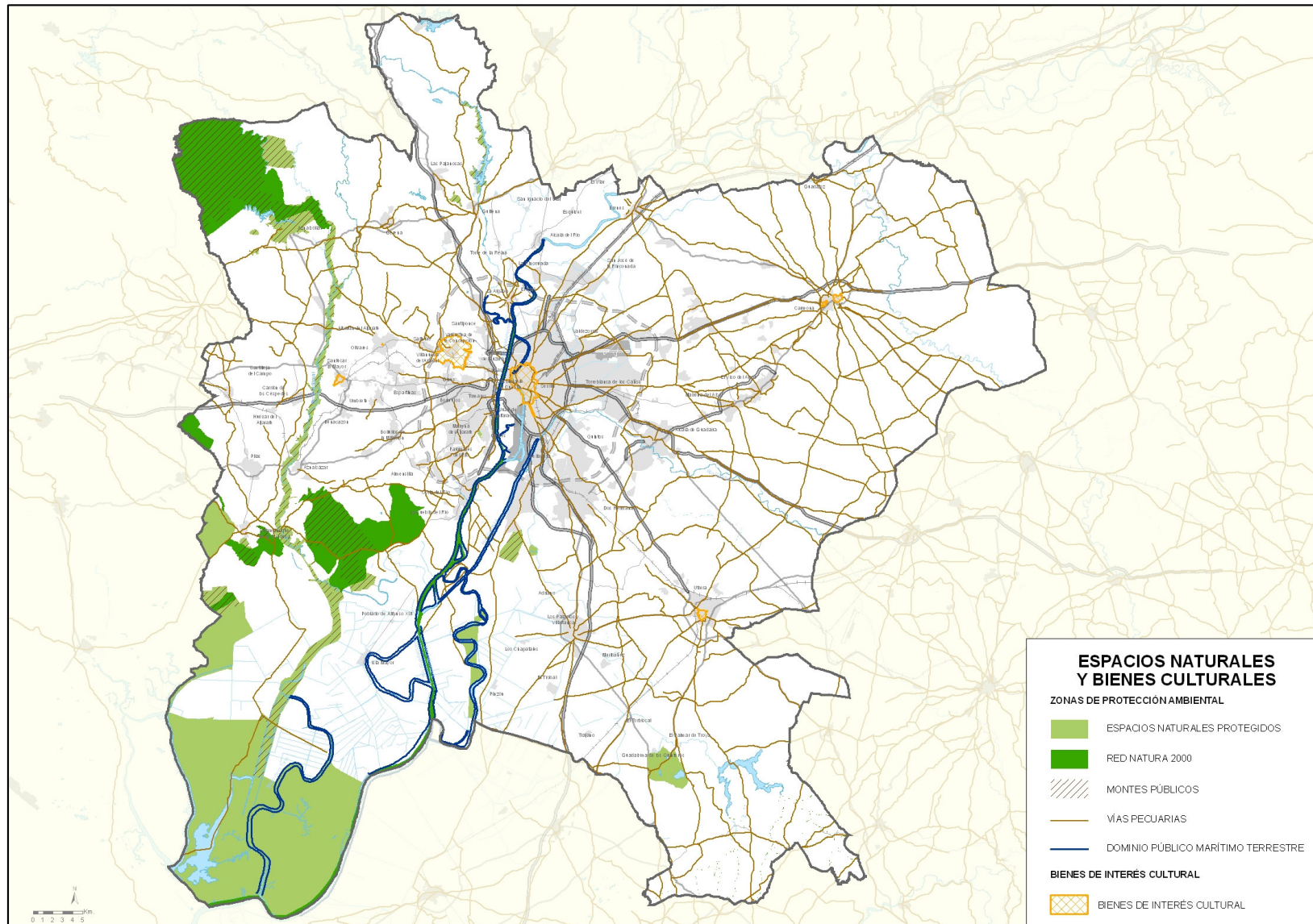
5.3 Garantizar la conservación, mejora y puesta en valor de las zonas y elementos de protección territorial.

Este objetivo se desarrollará a través de las siguientes líneas de actuación:

a) Valorar la red hidrográfica como elemento configurador del área.

La protección de la red hidrográfica se constituye en objetivo prioritario del Plan, a añadir a la protección establecida por la legislación sectorial. Este objetivo se fundamenta en el papel de dicha red y de los terrenos a ella vinculados en varios sentidos:

- Como elemento estructurador de la aglomeración urbana desde tiempos históricos y como limitador de la tendencia a la conurbación del espacio urbano actual.
- Como elemento clave por su 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.
- Como territorio con un papel primordial en los procesos de avenidas erigiéndose, por una parte, en el espacio destinado a la laminación de las mismas y, desde el punto de vista opuesto, en espacio que soporta los riesgos de inundaciones y por tanto sus efectos para personas y bienes.



El estado de esta red 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 respecto 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.

Una parte importante de la red de drenaje de la aglomeración urbana de Sevilla presenta la singularidad de compartir el carácter de dominio público hidráulico y marítimo terrestre, regulados por la legislación de Aguas y de Costas respectivamente, en relación a su condición de Ría. Este hecho lleva a que el Plan establezca directrices al planeamiento urbanístico general para que se clasifique como suelo no urbanizable o se destine al Sistema de Espacios Libres y/o a equipamientos públicos compatibles los suelos incluidos en las zonas de servidumbre y policía del dominio público hidráulico y de servidumbre e influencia del dominio público marítimo terrestre.

La protección de la red hidrográfica ha de hacerse extensiva a 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, y 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 del ámbito, afectando a los embalses de Cala, Guillena, Gergal, Aznalcóllar (Agrío) 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.

b) 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 el Plan preserva las escasas masas arbóreas existentes y los bosques de ribera, y añade 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, de 15 de junio, Forestal de Andalucía, cuando establece en su artículo 2 que “los terrenos forestales están sujetos a una especial protección, vigilancia y actuación de los poderes públicos” y en su artículo 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 también dotacional.

Más allá de la efectiva conservación de la 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 Camas, Castilleja de Guzmán y Palomares del Río, y Los Alcores, mientras que entre las riberas requieren un tratamiento especial las de los ríos Guadalquivir, Guadaíra y Riopudio.

El Plan incluye en esta categoría espacios forestales diversos: algunos constituidos por especies autóctonas, fundamentalmente dehesas, y bosques de encinas o alcornoques (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); otros constituidos por repoblaciones de pinares (Pinares de Puebla del Río y Aznalcázar, Oromana, La Atalaya, La Corchuela), y otras formaciones de carácter ripario formadas por los sotos de ribera asociados a cauces fluviales (Guadalquivir, Guadiamar, Guadaíra, Rivera de Huelva, Almonázar, Miraflores, Culebras, Riopudio).

c) Proteger y 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, tanto en su papel de miradores privilegiados como de telones de fondo para amplias zonas de la aglomeración urbana.

Además de su función paisajística, los escarpes presentan unas condiciones de riesgos naturales asociados al deslizamiento de laderas y desprendimientos que los han preservado, hasta épocas recientes, 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.

El Plan recoge y actualiza la protección establecida 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 ser incorporada por el

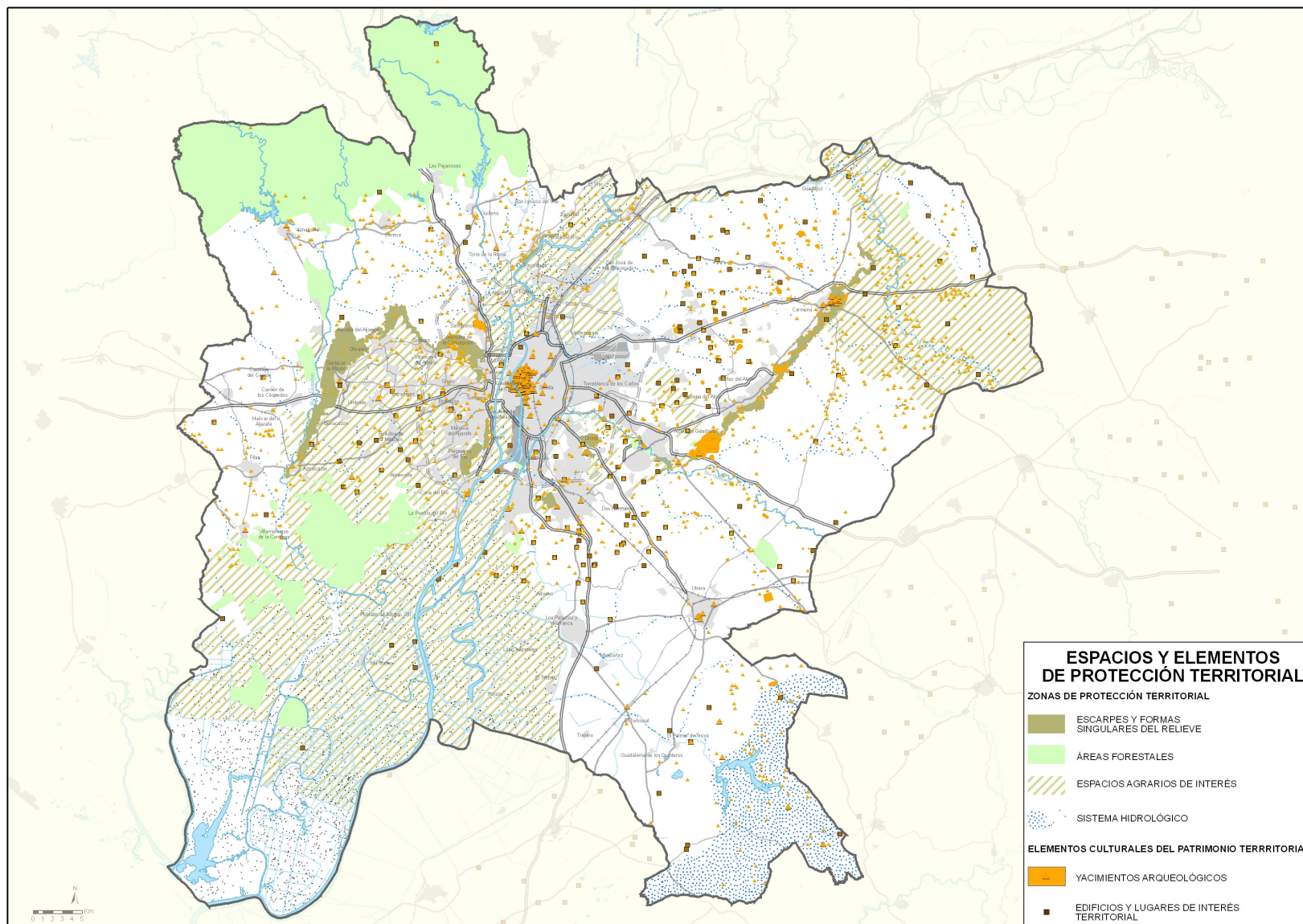
planeamiento urbanístico general y justificada en base a dos cuestiones: su significación y relevancia paisajística y la existencia de riesgos de erosión y deslizamientos. Entre los usos a evitar debieran incluirse los que impliquen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos 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 estos espacios y, por tanto de las actuaciones que pudiesen implantarse sobre ellos, las medidas para su protección deben extenderse no solo a los escarpes propiamente dichos, sino también a las superficies colindantes con las cornisas superiores. Estas suponen unos espacios privilegiados para acoger instalaciones y elementos lineales vinculados a la percepción del paisaje y al uso público.

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 escarpe perimetral de la plataforma del Aljarafe, desde Aznalcázar en su extremo suroccidental hasta Palomares del Río en su extremo suroriental.



d) Integrar los usos rurales como componentes indisociables del sistema territorial metropolitano: los Espacios Agrarios de Interés.

La matriz constituida por el espacio libre de ocupación urbana 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, como soporte físico del sistema territorial metropolitano. Pero igualmente el espacio agrícola, e incluso el “baldío”, tiene un papel relevante y ha de ocupar un lugar destacado en el escenario del paisaje metropolitano, resultando la diversidad paisajística una meta irrenunciable.

A partir de estos criterios el Plan formula 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 de los 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 espacio metropolitano que mantenga una alta calidad paisajística.

Esto implica para el planeamiento urbanístico su clasificación como suelo no urbanizable 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.

Los suelos de alta capacidad agrológica, como los de la vega del Guadalquivir y del Corbones, deben preservarse como un recurso de lenta formación y con un alto valor económico perdurable en el tiempo, a la vez que por las importantes inversiones infraestructurales que han acogido algunos sectores para su transformación y puesta en riego. 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.

El Plan identifica y regula como Espacios Agrarios de Interés, los suelos citados en el párrafo anterior, y establece directrices al planeamiento general para su clasificación como suelo no urbanizable de especial protección. Sin embargo, la localización de numerosos núcleos del sistema de asentamientos histórico en estos espacios lleva al Plan a establecer la posibilidad de la clasificación de algunos de estos suelos como urbanizable por el planeamiento general, siempre que cumplan las condiciones establecidas por el Plan.

A efectos del Plan son Espacios Agrarios de Interés, que pueden cumplir esta función económica, territorial y de preservación del paisaje rural los siguientes espacios:

- La vega del Guadalquivir en Alcalá del Río, La Algaba, Brenes, Camas. Coria del Río, Gelves, Palomares del Río, La Rinconada y Santiponce.
- 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.
- El espacio agrario del Aljarafe.
- La zona regable del Bajo Guadalquivir en los municipios de Aznalcázar, Dos Hermanas, Isla Mayor, Los Palacios y Puebla del Río.
- La campiña del río Corbones en Carmona.

e) Incorporar los elementos culturales como parte del patrimonio territorial

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. En primer lugar, incorporar la identificación y protección de estos elementos, aportada por el organismo sectorial competente, e impulsar como línea prioritaria la adopción de medidas específicas de protección por parte de los planes generales de ordenación. En segundo lugar, establecer directrices para la integración de este patrimonio en el modelo territorial propuesto; 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 legislación patrimonial, y a un nivel más general, en la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, que establece en su artículo 46.c) que estos elementos son merecedores de protección con una clasificación acorde como suelos no urbanizables.

El Plan considera igualmente como parte esencial del patrimonio territorial 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 patrimonial 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.

f) 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 se percibe 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 el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

En relación a ello, el Plan establece determinaciones para la protección y mejora de la calidad del paisaje metropolitano, para la ordenación de los usos urbanos por el planeamiento urbanístico conforme a las singularidades topográficas, ecológicas y paisajísticas del medio, y para la integración de las infraestructuras viarias, ferroviarias, eléctricas y de telecomunicaciones. Para profundizar en todo ello desde una perspectiva conjunta del ámbito metropolitano, el Plan establece la elaboración de un Programa sobre el paisaje que identificará ámbitos, y medidas preferentes para la recalificación y puesta en valor del paisaje de la aglomeración urbana.

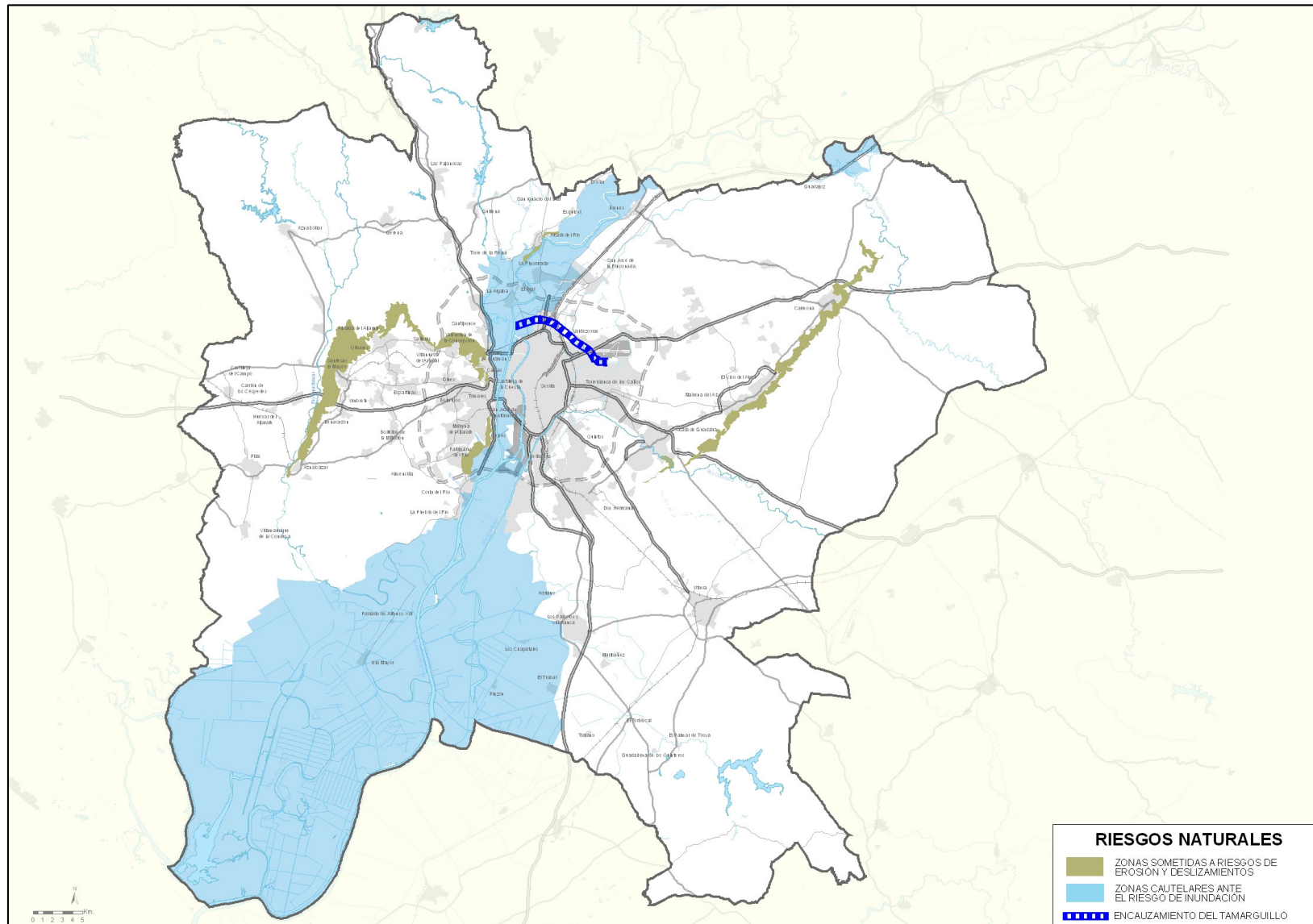
5.4 Minimizar la incidencia de los riesgos sobre la población y las actividades económicas.

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 las actividades económicas. El desarrollo experimentado en las últimas décadas ha hecho aparecer nuevos factores de riesgo, por lo que 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 geomorfológica de la zona, en el punto de contacto entre los cursos medio y bajo del Guadalquivir, las inundaciones son 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. Ante tales riesgos, el Plan, además de incluir esos espacios en el Sistema de Protección territorial por motivos paisajísticos, productivos o territoriales, opta por hacer un tratamiento preventivo evitando ante todo la ocupación de zonas inundables, así como de los suelos con riesgos de deslizamientos e impidiendo los usos que impliquen aterrazamientos, edificación o pérdida de la cubierta forestal, en todos aquellos terrenos con pendientes superiores al 10 %.

En relación a las inundaciones el Plan identifica las principales zonas de riesgo como Zonas Cautelares ante el riesgo de inundación, que serán sustituidas por las que resulten del Estudio hidráulico para la ordenación de las cuencas de la aglomeración urbana de Sevilla, a realizar por el órgano competente en materia de aguas, a elaborar a corto plazo. Las Zonas cautelares y en su día las zonas inundables determinadas en el Estudio hidráulico deberán ser protegidas por el planeamiento general como suelos no urbanizables de especial protección, en virtud del artículo 46 de la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía.

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.



6. GARANTIZAR EL ABASTECIMIENTO DE LOS RECURSOS Y SERVICIOS BÁSICOS, EN UN CONTEXTO DE GESTIÓN DE LA DEMANDA.

Todas las actividades que tienen lugar sobre el territorio dependen de los flujos de energía y materiales, lo que implica que necesitan de un constante suministro de recursos y 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 consumo 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 y los Planes y Programas que lo desarrollan diseñan una nueva política basada en dos principios básicos: ahorro y eficiencia. El Plan parte de estos mismos principios, estableciendo estrategias para mejorar el balance ecológico de la aglomeración urbana, 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 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. Y no basta con la existencia de las infraestructuras, sino que es preciso además que estas 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. Los residuos también necesitan de un sistema integrado de gestión que incluya el impulso de medidas de ahorro, recuperación, reciclaje y revalorización de materiales.

En cuanto al suministro eléctrico y de gas natural, se debe asegurar la dotación de infraestructuras y servicios energéticos que permitan un suministro continuo y de calidad, de mecanismos de implantación de sistemas de ahorro y eficiencia energética y de promoción de las energías renovables. Y para las telecomunicaciones, debe facilitarse el despliegue de las infraestructuras que permitan un acceso, fijo o inalámbrico, a servicios de banda ancha.

Las determinaciones del Plan en materia de infraestructuras desarrollan los siguientes objetivos específicos:

6.1 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 del conjunto del sistema.

El sistema de infraestructuras básicas deberá procurar la integración de las redes y considerar 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 gestión particular en cada uno de los componentes del sistema. Para ello, tenderá a minimizarse la afección territorial como consecuencia de la extensión de las redes, especialmente las que afectan al paisaje y al medio urbano.

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 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.

En los nuevos crecimientos urbanos, el Plan propone que quede previamente garantizada la procedencia de los recursos y la ejecución de las infraestructuras necesarias para su desarrollo. 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 y 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 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 instalaciones que consuman una elevada cantidad de recursos. 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 condicionarán los nuevos crecimientos urbanísticos a la suficiencia de las infraestructuras necesarias para atender adecuadamente las demandas generadas, de acuerdo con la legislación sectorial y urbanística aplicable.

6.2 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, especialmente el tratamiento de las aguas en condiciones de alta pluviometría, la corrección de las pérdidas en la red o los vertidos sin depurar en algunos sectores y principalmente en 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:

a) En materia de infraestructuras de abastecimiento de agua:

- Actuaciones en depósitos de cabecera, ampliación de depósitos reguladores y generales, construcción de depósitos de tormentas, depósito agua en Carambolo y depósito en Alcalá del Río.
- Abastecimiento a Guillena desde Gergal y a Isla Mayor desde Villamanrique, ampliación de abastecimiento a Brenes y Carmona, nuevas instalaciones de abastecimiento en Utrera y mejora de abastecimiento a pedanías de Utrera y Los Palacios.
- Rehabilitación del canal de La Minilla.
- Nuevas redes de transporte, refuerzo de los ramales norte y oeste del Aljarafe, arteria Gelves – Coria, conexión arteria de la Motilla con

distribuidor central y sustitución arteria depósito entronque-San José de la Rinconada.

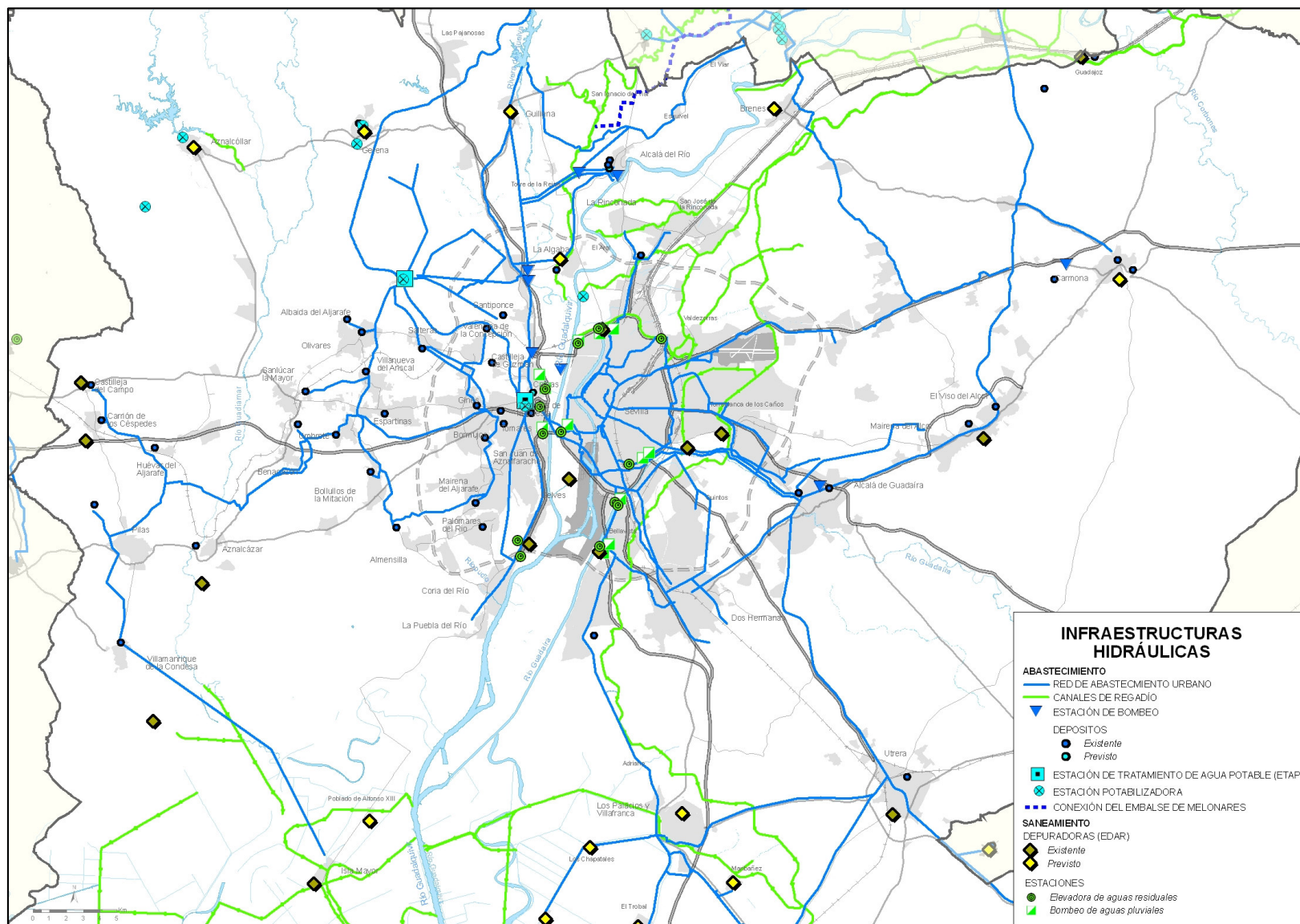
- Nuevos anillos distribuidores en Alcalá del Río y en la zona de Quintos.
- Ampliación de ETAP en el Aljarafe.
- Túnel de cabecera en el Consorcio del Huesna.
- Ampliación de regulación general del Consorcio del Huesna.
- Conexión Emasesa – Huesna.
- Sistema de automatización e Incorporación nuevos recursos.
- Conducción del embalse de Melonares.

b) En materia de infraestructuras de saneamiento:

- Nuevos colectores
- Nuevos emisarios en La Algaba, Santiponce, Camas., Espartinas y Bormujos.
- Agrupación de vertidos y EDAR en Brenes, Carmona, Guadaíra, pedanías de Utrera, Los Palacios y sus pedanías y Aznalcóllar.
- EDAR Ribera de Huelva, Pudío, Carrión de Los Céspedes, La Algaba, El Cuervo y ampliación EDAR de Palomares del Río.
- Instalación de tratamiento de aguas residuales en El Poblado de Alfonso XIII.
- Planta de tratamiento de lodos.

La programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial.

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. Igualmente, las previsiones de nuevos desarrollos y crecimientos urbanísticos, los cambios de uso del suelo y, en general, cualquier implantación que suponga un aumento del consumo o una expansión de las redes de distribución, requerirán el pronunciamiento del organismo competentes sobre la suficiencia de recursos.



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 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 tolerables.

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. 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, el Plan recomienda 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 podría instrumentarse mediante un Ente público representativo, mediante cualquiera de las figuras y formas previstas en la legislación sobre régimen local con competencias en la ordenación y gestión de los servicios de aducción y depuración.

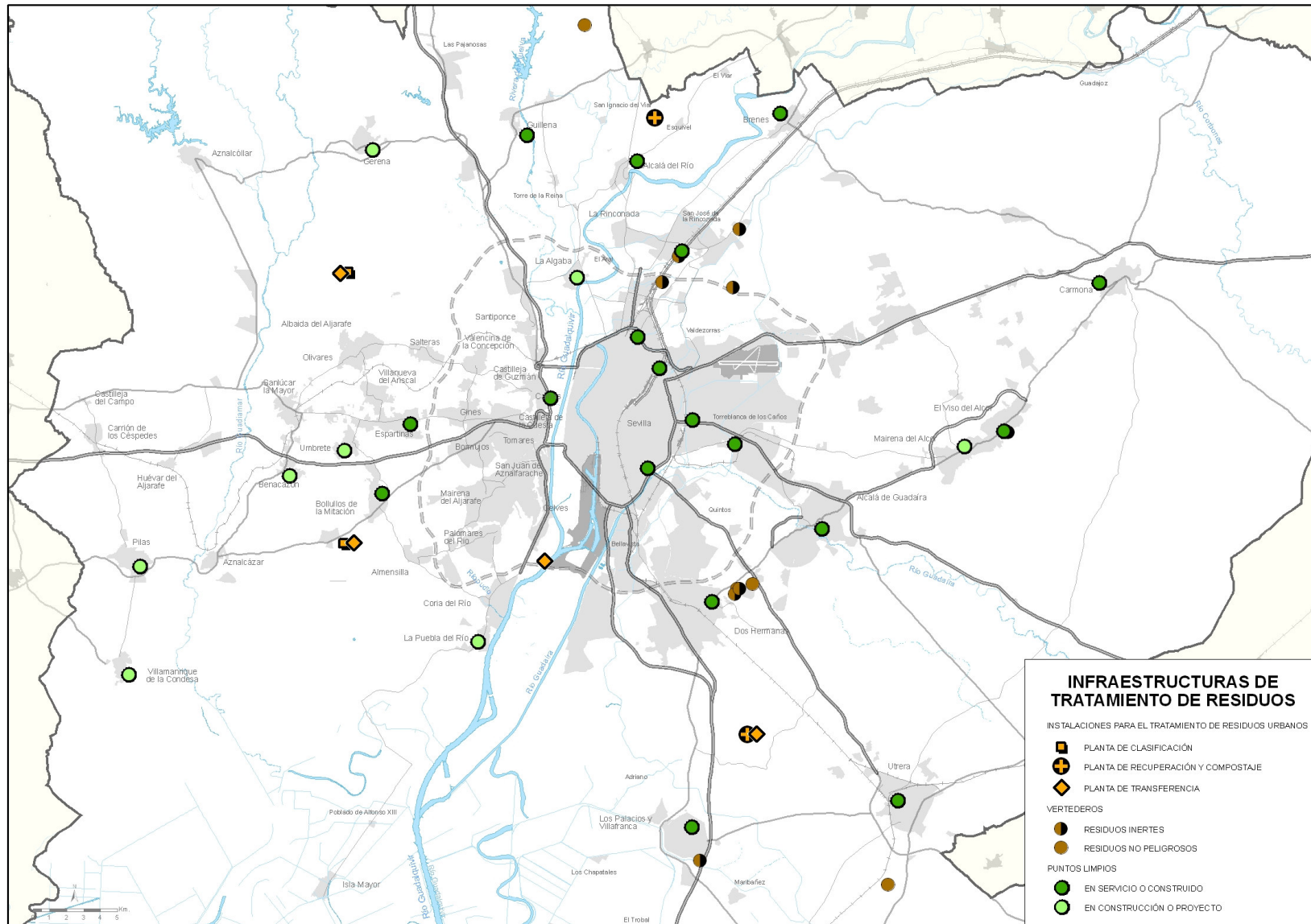
6.3 Crear un sistema integrado de gestión de residuos con medidas de recuperación, reciclaje y revalorización

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, que deben incrementarse en tanto en cuanto los resultados no han sido satisfactorios en muchas de sus facetas, incorporando las nuevas tecnologías disponibles. Pese al constante aumento en la producción de residuos urbanos en los últimos años, no parece que vaya 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 y gestión. Los puntos limpios en construcción o proyecto a corto plazo, se ubicarán en los siguientes municipios:

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

Esta programación de actuaciones podrá ser ampliada, concretada o revisada en el marco de los instrumentos de planificación o programación sectorial, y en lo establecido por el presente Plan.



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. Los residuos de construcción necesitan de un plan específico que valore las necesidades de nuevas infraestructuras, con el objetivo de su reutilización.

6.4 Asegurar un suministro energético de calidad mediante la implantación de sistemas de ahorro y eficiencia y la promoción de las energías renovables

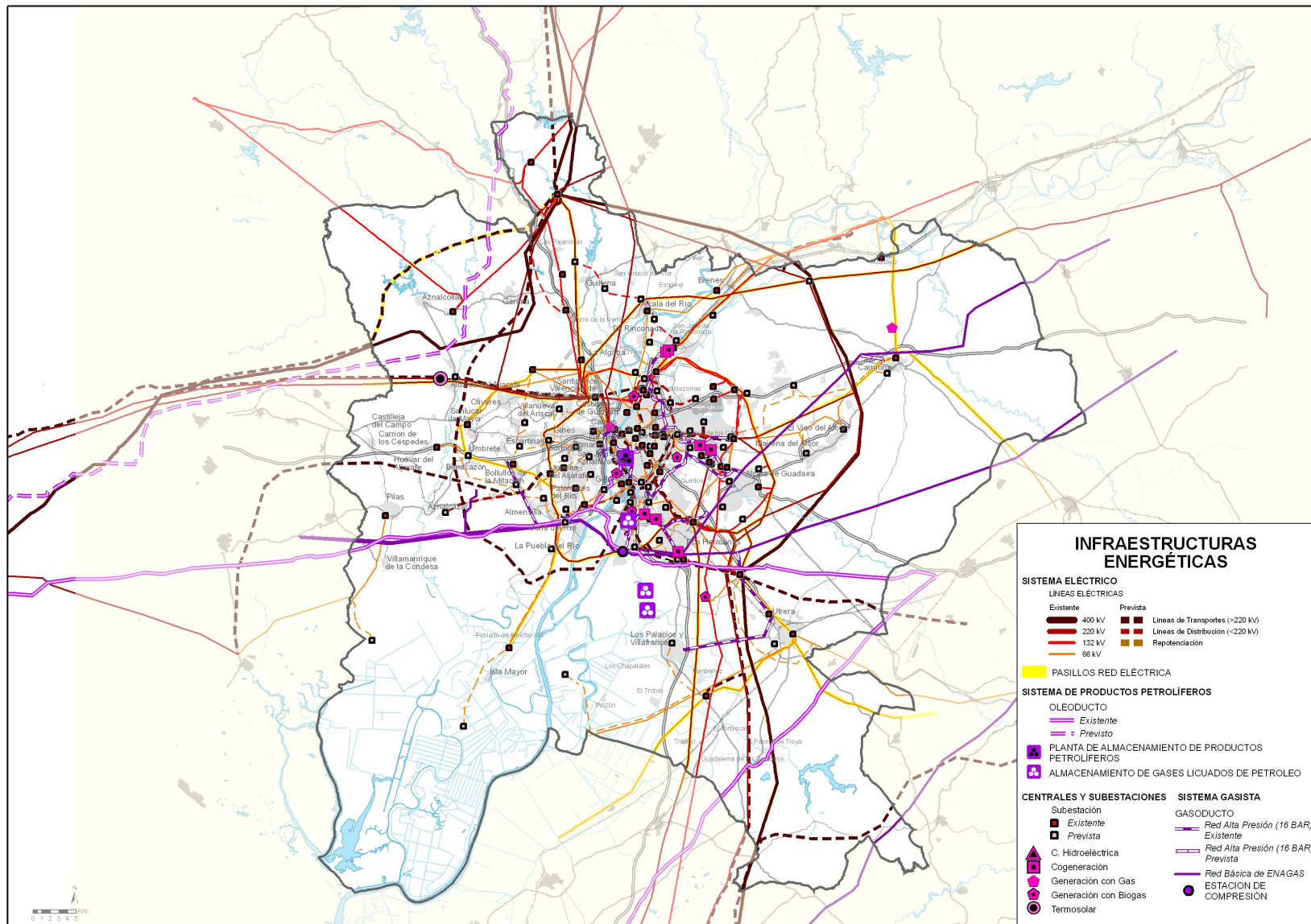
En los últimos años, el consumo de energía primaria y final en la aglomeración urbana se ha incrementado progresivamente, sin incrementar en paralelo la potencia de generación eléctrica, o la eficiencia en su uso. Esta situación afecta tanto al consumo de energía eléctrica como al de combustibles fósiles, 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”.

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, así como de la potenciación de fuentes de energía renovables en el marco de la sostenibilidad y equilibrio ambiental.

Las energías renovables tienen un importante papel que se incrementará aún más en un futuro a medio plazo. 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, en el ámbito de la aglomeración urbana 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 profusión de instalaciones de cogeneración ligadas al tratamiento de residuos urbanos, de depuradoras y de instalaciones industriales.



El conjunto del sistema se va a reforzar sustancialmente en el marco de la planificación sectorial existente cuyos objetivos y actuaciones son asumidos por el Plan. El documento de Planificación de los Sectores de Electricidad y Gas 2008 – 2016 recoge actuaciones de desarrollo de la red eléctrica de transporte, así como la de distribución que mejorarán sustancialmente la situación energética de la aglomeración urbana de Sevilla. Entre ellas destaca para el horizonte 2015 el desarrollo del corredor de 400kV por el oeste de Sevilla, una actuación considerada prioritaria porque cierra el anillo y mejorará el mallado de la red de transporte de la aglomeración.

A estas actuaciones hay que sumar las iniciativas en marcha de instalaciones fotovoltaicas y termosolares, de parques eólicos y una planta de ciclo combinado alimentada de gas natural.

En cuanto al gas natural, el Plan recoge así mismo las previsiones existentes para reforzar la dotación gasística, entre las que destaca el Ramal de gas natural en Carmona en alta presión, ya programado.

Junto a las infraestructuras programadas o en estudio por la planificación sectorial, el Plan establece un conjunto de determinaciones para el planeamiento urbanístico que coadyuven a mejorar la eficiencia del sistema. Entre estas cabe destacar que el planeamiento deberá prever la incidencia en el consumo energético de los nuevos crecimientos y su impacto directo e indirecto de manera que el consumo de energía sea un condicionante de primer orden en la toma de decisiones urbanísticas. También deberá prever las medidas que pudieran compensar los efectos no deseables, 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.

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, y establecer en sus ordenanzas medidas de ahorro energético de las viviendas y edificaciones.

A su vez el Plan establece criterios para que en el trazado de las redes de distribución se procure minimizar el impacto paisajístico. A tal fin, para el

transcurso de las líneas de alta tensión, el Plan habilita pasillos territoriales, que quedarán preservados de la ocupación.

6.5 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, 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.