MODIFICADO DEL PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN

SUS DMN 06 HIGUERÓN NORTE, SEVILLA

DOCUMENTO DE AVANCE



DICIEMBRE 2024

Propiedad: **IBERDROLA INMOBILIARIA S.A.**

Consultor:

Iba urbanismo

Índice:

01 JUSTIFICACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL DOCUMENTO. 4
1.1 La necesidad de la modificación del planeamiento. 4
1.2 La orientación de la nueva ordenación del sector. 6
1.3 Justificación de la figura de planeamiento. 9
02 MEMORIA DE INFORMACIÓN. 10
2.1 Ámbito el Planeamiento. 10
2.2 Características del sector. 11
2.3 Características Ambientales. 13
2.4 Infraestructuras 15
2.5 Afecciones y legislaciones sectoriales 19
2.6 Propiedad de los terrenos 27
03 LAS ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO. 29
3.1 Alternativas consideradas. 29
3.2 Comparación de alternativas. 34
3.1 Elección de alternativa. 42
04. OBJETIVOS: 44
05. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS GENERALES DE ORDENACIÓN. 47
5.1 En relación con el límite. 47
5.2 En relación con el modelo general. 47
5.3 En relación con los usos. 48
5.4 En relación con la malla urbana. 52
5.5 En relación con la integración de la plataforma del metro en el nuevo barrio. 55
5.6 En relación con la movilidad. 57
5.7 En relación a los sistemas generales. 59
5.8 En relación a las dotaciones 60
5.9 En relación a las infraestructuras. 62
5.10 En relación con la gestión de los terrenos 62
5.11 Dimensiones de la ordenación. 64
06. PLANOS 65

01 JUSTIFICACIÓN DE LA FORMULACIÓN DEL DOCUMENTO.

El presente documento es formulado por Iberdrola Inmobiliaria S.A. propietaria mayoritaria de los terrenos del sector SUS DMN 06 Higuerón Norte.

El sector SUS DMN 06 Higuerón Norte fue delimitado como suelo urbanizable sectorizado por el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla (PGOU de Sevilla) aprobado definitivamente por Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía el 19 de julio de 2006. En desarrollo de las previsiones contenidas en el PGOU de Sevilla se formuló el Plan Parcial de Ordenación del sector SUS DMN 06 Higuerón Norte aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla en sesión celebrada el 21 de abril de 2023.

El sector se localiza en contacto con la ciudad consolidada. En la actualidad no se ha producido la urbanización de los terrenos. Los suelos mantienen la actividad agrícola, y se encuentran atravesados de norte a sur por las obras de la nueva línea 3 del metro de Sevilla.

El Plan Parcial aprobado para el sector establecía como usos pormenorizados: industria, terciario y comercial.

Uso	**Tipo**	**Edificabilidad m2t**	
INDUSTRIA	Aislada	117.076,00	
	Compacta	65.262,00	
	Escaparate	157.453,00	339.791,00
TERCIARIO	Servicios terciarios	93.312,00	93.312,00
COMERCIAL	Gran superficie minorista	89.652,00	89.652,00
		TOTAL	**522.755,00**

Las determinaciones contenidas en el Plan Parcial apuntan un modelo urbano basado en la especialización de usos. Las actividades económicas se localizan en la periferia urbana mientras que las áreas residenciales se disponen en posiciones más centradas pero alejadas y segregadas de las actividades económicas.

1.1 La necesidad de la modificación del planeamiento.

La necesidad de la modificación del Plan Parcial se motiva en las siguientes circunstancias.

Incompatibilidad de la malla viaria con el proyecto de metro en ejecución.

El trazado del metro discurre en superficie con dirección de sur a norte, dividiendo los terrenos en dos ámbitos. En la actualidad se ha ejecutado el tramo norte del ramal técnico de la línea 3 del metro y se han adjudicado las obras del tramo sur del ramal técnico. El metro entra en la parte sur del sector mediante un viaducto que salva la SE-20 y el encauzamiento del arroyo Tamarguillo. Una vez en el sector, la plataforma del metro desciende mediante una rampa de unos 200m de longitud.

La glorieta sur prevista en el Plan Parcial aprobado y los viales este-oeste localizados al norte del encauzamiento del arroyo Tamarguillo son incompatibles con las estructuras previstas para la ejecución

de la plataforma del metro. En el caso de la glorieta sur, ésta debe reformarse y ampliarse para coordinar las vías de acceso y las pilas del viaducto del metro. En el caso de los viales localizados al norte del encauzamiento su rasante es incompatible con la rasante de la plataforma del metro.

La modificación de la rotonda y la incompatibilidad de los trazados viarios localizados al norte del encauzamiento hacen necesaria la reforma completa del trazado viario del sector. El viario al norte del encauzamiento establecía un nuevo itinerario que enlaza el acceso desde la A8009 con la futura SE35. Este movimiento resulta fundamental para reducir tráfico de la actual SE20. El proyecto del metro obliga a que el itinerario se realice por la parte sur del encauzamiento y desde la rotonda reformada se dirija hacia la SE35.

De otra parte, la incompatibilidad de la glorieta localizada al norte del encauzamiento con la plataforma del metro obliga a establecer accesos independientes en la parte este y oeste del sector.

En consecuencia, es necesaria una reforma de la red viaria del sector.

La saturación de usos productivos en el sector norte.

El PGOU de Sevilla prevé en el Distrito Norte de la ciudad la localización del 51% de los nuevos usos productivos previstos en el municipio.

En el cuadrante norte de la ciudad se han urbanizado, en las dos últimas décadas, 43,31 has con destino a usos productivos. Los desarrollos de los suelos API DMN 02 “Cross-San Jerónimo” y del sector SUS DMN 05 Higuerón Sur con una previsión de 433.144 m2t deberían servir para la implantación de actividades de servicios terciarios, comerciales y usos industriales. Los terrenos pese a su urbanización no han sido colmatados en su totalidad y en los últimos años se han planteado iniciativas para revisar los usos previstos.

Desarrollos para actividades productivas en el cuadrante norte		
Sectores desarrollados	**Suelo m2**	**Edificabilidad m2t**
SUS DMN 05	317.476,00	153.976,00
PERI PM 201	465.713,00	279.168,00
	783.189,00	433.144,00

En el sector SUS DMN 05 se ha aprobado una modificación de planeamiento con la finalidad de cambiar el uso de Servicios Avanzados por el de usos comerciales, servicios terciarios e industrial. En el caso del PERI PM 201 se pretende el cambio de la unidad de ejecución UE2 de usos productivos a usos residenciales. Estos datos evidencian la saturación de la oferta de terrenos para usos servicios terciarios, industriales y comerciales de tipo generalista en el cuadrante norte de la ciudad.

Incrementar la implantación de actividades productivas en la parte norte de la ciudad no responde a demandas reales. El sector norte de la ciudad presenta una enorme reserva de suelos para este tipo de uso y la dinámica inmobiliaria de los últimos años evidencia la saturación de terrenos para usos productivos en esta parte de la ciudad.

La modificación de la previsión del uso Gran Superficie Minorista.

El Plan Parcial reserva en la parte este del sector una parcela para destinar 89.652 m2t al uso de Gran Superficie Minorista. En la actualidad en la parte noroeste de la ciudad existe instalaciones de este tipo junto a la ronda norte y en Higuerón Sur a menos de 500 m de distancia de esta parcela. La dotación de este tipo de uso en la zona noroeste de la ciudad hace improcedente la previsión a medio plazo de este uso.

1.2 La orientación de la nueva ordenación del sector.

La modificación de la ordenación urbanística de los terrenos de Higuerón viene motivada por la presencia de un conjunto de factores que a efectos de su exposición se concretan:

- La conveniencia del requilibrio de usos residenciales y productivos en la parte norte de la ciudad.
- La necesidad de vivienda en el municipio.
- Aprovechar la red de metro como transporte público de alta capacidad.
- La incorporación de criterios de sostenibilidad conforme al contenido de la nueva legislación urbanística de Andalucía.

- **La conveniencia del requilibrio de usos residenciales y productivos en la parte norte de la ciudad.**

El PGOU de Sevilla prevé en el Distrito Norte de la ciudad la localización del 51% de los nuevos usos productivos previstos en el municipio.
La concentración de actividades productivas en la parte norte de la ciudad está unida a una escasa propuesta de terrenos para usos residenciales. En concreto en el sector Distrito Norte el uso residencial supone un 1 m2t por cada 3 m2t de uso productivo.
Mientras que en los restantes distritos con mayor presencia de usos productivos se prevé una relación de entre 2 y 3 m2t de uso residencial por cada 1 m2t de uso productivo. El Distrito Norte tiene una elevada concentración de actividades productivas y esta implantación se plantea con escasa integración de los usos productivos con los usos no productivos.
La concentración de actividades productivas en el norte de la ciudad tiene efectos indeseados sobre el equilibrio funcional de la ciudad. La especialización funcional del espacio urbano tiene efectos negativos sobre la movilidad, la seguridad y la eficiencia de las redes de infraestructura.
En la escala local las previsiones de usos productivos en los sectores API DMN 02 “Cross-San Jerónimo”, sector SUS DMN 05 y sector SUS DMN 06 fomentan una ciudad basada en la especialización funcional que se han demostrado insostenibles en términos funcionales, sociales y económicos.
La excesiva concentración de actividades productivas en el distrito norte, la presencia de nuevas infraestructuras y las mejoras ambientales que conllevan invitan a la formación de una matriz de usos diversificada que garanticen una ciudad integrada en términos sociales y funcionales. La modificación de los usos previstos para el sector, combinando residencia y actividades productivas, se acerca a la formación de barrios integradores. La diversidad de usos crea entornos más complejos funcionalmente mejor equipados y socialmente más activos.

- **La necesidad de vivienda en el municipio.**

La oferta de vivienda en el municipio de Sevilla se ha visto afectado en los últimos años por el fenómeno del alojamiento turístico y por la ralentización de la construcción de viviendas. El desvío de viviendas hacia la actividad turística ha retirado al menos un 3% de la vivienda disponible (9.205 viviendas según datos Listado de Establecimiento del Registro de Turismo de la Junta de Andalucía).
La ralentización de la producción de viviendas se refleja en la ejecución de las propuestas contenidas en el PGOU. El planeamiento municipal planteaba en el año 2006 la ejecución de 64.586 viviendas en suelos urbanos con planeamiento incorporado, suelos no consolidados y

urbanizables ordenados y sectorizados. En la actualidad se han ejecutado un 23% de esas viviendas. Se han producido durante la vigencia del PGOU en los suelos residenciales previstos una media inferior a 900 viviendas al año.
Frente a estos datos de oferta, la demanda se mantiene estable, el número de residentes en el municipio que anualmente cumplen 30 años de edad (considerada en la actualidad la edad de emancipación en España) son de unas 8.000 personas. El desequilibrio entre demanda y oferta está provocando la salida de población a otros municipios de la corona metropolitana.
Esto supone que hay un gran número de población que se desplaza diariamente desde el Área Metropolitana hacia la capital, que generan más de 400.000 viajes por sentido, el 32,2 % de todos los viajes del municipio de Sevilla, correspondiendo el resto, 67,8% a viajes internos, según datos medios para días laborables de 2023 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (Estudios de la movilidad con Big Data).
La falta de vivienda en el municipio de Sevilla y la salida de población en favor del Área Metropolitana tiene efectos indeseados sobre el municipio de Sevilla. De una parte, la ciudad de Sevilla debe hacer frente a infraestructuras y costes de congestión generados por esos viajes y, por otra parte, no ve recompensados los servicios municipales que debe prestar a esa población que accede a diario a la ciudad. La ciudad debe prestar servicios a una cantidad de población mayor de la utilizada para el cálculo de las transferencias corrientes que la administración del Estado y Autonomía realizan a los Ayuntamientos.
En consecuencia, la falta de construcción de vivienda en el municipio está afectando la sostenibilidad ambiental, económica y social de la ciudad de Sevilla.
La construcción de vivienda en el sector SUS DMN06 tendría como principales ventajas el fijar población en el municipio de Sevilla, mejorar el equilibrio entre usos residenciales y productivos, reducir viajes desde el área metropolitana y rentabilizar la Línea 3 del Metro en ejecución.

- **Aprovechar la red de metro como transporte público de alta capacidad.**

  La red de metro representa para la ciudad de Sevilla y su Área Metropolitana un salto cualitativo de la oferta de transporte público al tiempo que posibilita una movilidad menos dependiente de los modos motorizados.
  La red de metro discurre de sur a norte por la parte central del sector dividiéndolo en dos ámbitos. La reordenación de los terrenos permitirá de una parte incorporar los terrenos del sector a la red de transporte mediante la previsión de una parada de metro no prevista en la actualidad y de otra, facilitar la convivencia de la infraestructura con los usos urbanos. Aprovechar la potencialidad de la red de metro requiere de la modificación del plan parcial aprobado.
  El proyecto de obras del Metro y su ejecución invalidan la ordenación detallada prevista en el Plan Parcial especialmente en lo referente a la conexión con la ciudad, la permeabilidad transversal y el sistema viario previsto.

- **La incorporación de criterios de sostenibilidad conforme al contenido de la nueva legislación urbanística de Andalucía.**

  La modificación del plan parcial abre la posibilidad de revisar su contenido para generar una ciudad más sostenible.
  En el año 2015 la Asamblea de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Los 17 ODS y las 169 metas son un referente integrado e indivisible para el desarrollo de políticas y actuaciones cuyo objetivo es mejorar la calidad de vida y asegurar el ejercicio de los derechos humanos y la protección del planeta.
  La Agenda 2030 señala a las ciudades y, en general, a los asentamientos humanos como lugares especialmente adecuados para la implementación de los ODS. La concentración de población en

áreas urbanas, convierte estos lugares en puntos especialmente sensibles para mejorar las condiciones de vida de las personas bajo criterios de sostenibilidad en sus dimensiones social, económica y ambiental.

En diciembre de 2021 se aprobó y entró en vigor la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA). La Ley fundamenta en el concepto de sostenibilidad su modelo territorial y urbanístico. El preámbulo de la Ley reconoce explícitamente "en concreto los objetivos 11 y 13, que inciden con más intensidad en el urbanismo y en la ordenación del territorio, se incorporan a la Ley, apostando por ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles, a través de la regeneración y rehabilitación urbana e implementando medidas para evitar los riesgos provocados por el cambio climático".

La LISTA es una apuesta por "conseguir un desarrollo sostenible y cohesionado del municipio en términos sociales, culturales, económicos, sanitarios y ambientales, con el objetivo fundamental de mantener y mejorar las condiciones de calidad de vida de la población".

La Ley y en especial su reglamento establecen un conjunto de criterios orientados a la consecución de la sostenibilidad de la ordenación urbanística. La modificación del planeamiento de desarrollo faculta la aplicación de estos criterios y mejorar las concepciones establecidas en aquel documento.

La mezcla de usos, la creación de una ciudad de proximidad, la potenciación de la movilidad no motorizada, el tratamiento del verde urbano, la creación de espacios públicos son cuestiones a incorporar en el planeamiento.

Como conclusión se puede concretar que las inversiones en infraestructura realizadas en la parte norte de la ciudad como el Acceso Norte, en ejecución como la Línea 3 del Metro y los previstos como la SE35 y la conversión en vía parque de la SE-20 permiten en el sector SUS DMN 06 la inclusión de usos generadores de una ciudad más compleja en términos sociales y eficiente en términos económicos. Los sistemas generales previstos y en ejecución mejoran las condiciones de accesibilidad del sector integrándolo con otras áreas urbanas. La posibilidad del desarrollo de actividades económicas generadoras de empleo especializadas depende de la creación de espacios urbanos más complejos con proximidad a la residencia e integración de usos diversos. Por otra parte, la necesidad constatada de residencia en el municipio es compatible con las características ambientales, funcionales y de movilidad de los terrenos del sector. Las redes de espacios libres previstas y las que se puedan generar posibilitan una ciudad verde bien acondicionada y con condiciones ambientales favorables para la residencia.

La propuesta de ordenación que se plantea se ajusta a los principios generales de la ordenación urbanística:

- Social: La actuación de transformación urbanística se basa en el interés general creando actividad económica y empleo en usos productivos de calidad, al tiempo que se atiende la demanda de vivienda existente en la actualidad en el municipio. La mezcla de usos posibilita una ciudad más integrada social y funcionalmente. El uso residencial destinará al menos el 40% de la edificabilidad para vivienda protegida.
- Económico: Los usos productivos amplían la actividad económica y el empleo del municipio. Los usos residenciales apoyan la sostenibilidad económica municipal al aumentar el número de habitantes de la ciudad. Finalmente, el desarrollo del sector con usos residenciales y productivos favorece la utilización del metro como transporte público de alta capacidad y la rentabilidad de la inversión pública.
- Ambiental y paisajístico: la ordenación propuesta justifica el respeto y protección al medio ambiente y garantiza el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.
- Utiliza racionalmente los recursos naturales y de eficiencia energética: la actuación será compatible con una gestión sostenible e integral de los recursos naturales, en especial de los

recursos hídricos, y se basará en criterios de eficiencia energética, priorizando las energías renovables y la valorización de los residuos.

1.3 Justificación de la figura de planeamiento.

El presente documento se formula como Modificado del Plan Parcial acogido a lo previsto en la Disposición transitoria Tercera apartado 3 de RGLISTA.

> *En suelo urbano no consolidado y en suelo urbanizable sectorizado las modificaciones de las determinaciones establecidas por los instrumentos de planeamiento general podrán realizarse mediante el correspondiente instrumento de ordenación urbanística detallada. En suelo urbanizable, cuando la modificación implique un cambio de la delimitación del sector, se requerirá antes de la tramitación de una propuesta de delimitación de la actuación.*

En concreto las determinaciones que se modifican son las siguientes:

La modificación del Plan Parcial utilizará parte de la edificabilidad productiva y en su totalidad la edificabilidad terciaria y comercial-GSM para usos residenciales. En concreto se destinarán 258.763,85 m2t al uso residencial.

La modificación supone modificar los usos previstos por el PGOU y pormenorizados por el Plan Parcial según se recogen en el siguiente cuadro.

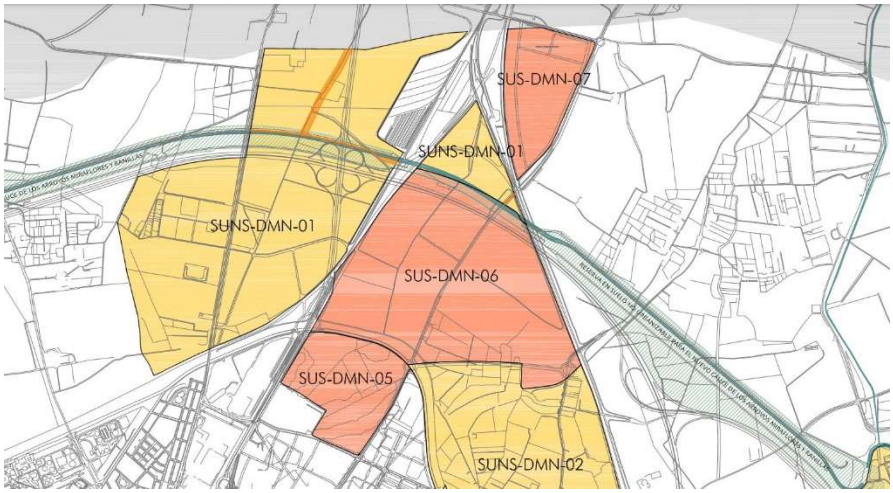
Edificabilidad prevista en m2t			
	PGOU	Plan Parcial	Modificado Plan Parcial
Productivo	339.791,00	339.791,00	263.991,28
Terciario	182.964,00	93.312,00	
Comercial-GSM		89.652,00	
Residencial			258.763,72

- El 40% de la edificabilidad residencial se destinará a vivienda protegida, conforme a lo previsto en la legislación de aplicación.
- El número máximo de viviendas se prevé con 2.546 unidades con una densidad media de 22,1 viv/has.
- El modificado del Plan Parcial incrementa la superficie prevista para sistemas generales de espacios libres, reservando 11,28 m2 por cada nuevo habitante.
- El modificado del Plan Parcial establece las reservas dotacionales previstas por la LISTA que superan las establecidas en el Plan Parcial.

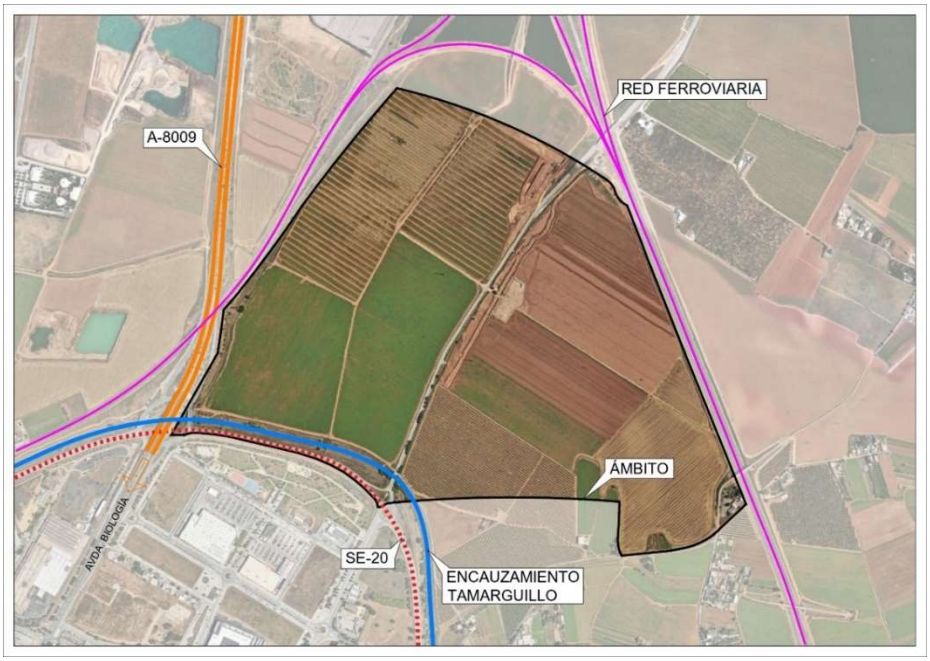
02 MEMORIA DE INFORMACIÓN

2.1 Ámbito el Planeamiento.

El ámbito del Plan Parcial de Ordenación del sector SUS-DMN 06, de acuerdo con la delimitación contenida en el PGOU, afecta a una superficie de 1.153.940 m²s. Se localiza al norte del municipio de Sevilla en colindancia al sur con los sectores SUS-DMN 05 y SUNS-DMN 02 cuyos usos globales son los de Actividades Productivas y Terciario respectivamente y al norte con el sector SUNS-DMN 01 con uso global de Actividades Productivas. En la actualidad solo el sector SUS DMN 05 se ha desarrollado, ejecutado la urbanización y se encuentra parcialmente consolidado.



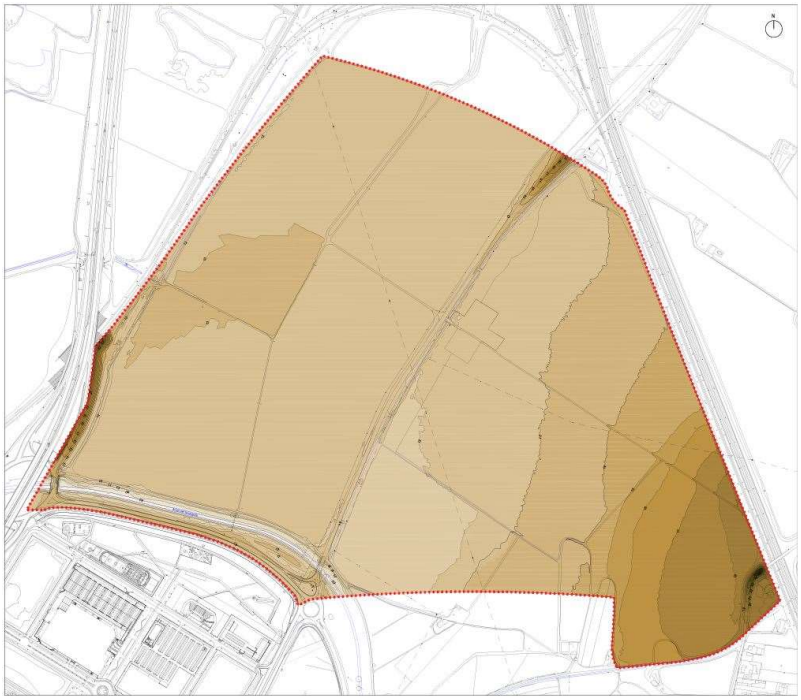
El sector queda envuelto por infraestructuras urbanas: la SE-20 y el encauzamiento del Arroyo Tamarguillo al sur y por la presencia de la red ferroviaria al norte, este y oeste. Asimismo, el futuro trazado de la SE-35 se sitúa en la zona norte del ámbito.



2.2 Características del sector.

La topografía tiene un carácter descendente en sentido noroeste, con una variabilidad que oscila entre los 25 m y los 12 m. No obstante, al tratarse de una distancia superior a los 1.000 m no existen pendientes pronunciadas con carácter general.

Aparecen desmontes o terraplenes pronunciados junto a las infraestructuras de borde. La finalidad de estos movimientos del terreno es la asegurar la continuidad de esas infraestructuras.



2.2.1 Usos del Suelo.

El 78% de la superficie se encuentra destinada a cultivos herbáceos, mientras que el 7,90% se destina a cultivos frutales. Todo ello supone que el 85,90% de la superficie total del ámbito se encuentra en explotación agrícola.

El trazado norte-sur de la carretera A-8005 discurre en paralelo a los suelos ocupados por la ejecución de la plataforma de la Línea 3 del metro.

En la parte sur se localiza la SE20 que conecta en el extremo suroeste con una parte del enlace de la 8009 que queda en el interior del sector.

Al sur, entre la SE-20 y la zona de cultivos herbáceos situados al oeste del ámbito se encuentra el encauzamiento del Arroyo Tamarguillo. Todo ello no hace más que acrecentar las discontinuidades físicas en la trama urbana dificultando sus conexiones con el sector SUS-DMN 05 “Higuerón Sur”.

Por último, cabe destacar la presencia de la parcela situada al sureste con uso productivo de industria y almacenamiento. Existe una edificación destinada a talleres y almacenaje.

2.2.2 La Trama Urbana y las Edificaciones Existentes en el Sector

La trama urbana

Los accesos al sector se realizan mediante la A8005 desde la glorieta que enlaza la carretera con la SE20. La posición del encauzamiento del arroyo del Tamarguillo y la posterior posición de la SE 20 han separado estos terrenos de los colindantes del pago del Higuerón y de la barriada de Pino Montano. Las conexiones y continuidades peatonales con el resto de los suelos urbanos al sur se encuentran desdibujadas como consecuencia de estas infraestructuras.

Históricamente los terrenos de Higuerón Norte formaban un continuo con los suelos al sur quedando todos ellos articulados por la SE 8005. Esta vía ha sido el eje que daba servicios al área agrícola y garantizaba la conexión de Sevilla con parte de la vega del Guadalquivir.

Posteriormente, ha sido la carretera la línea que ha servido para vertebrar el norte urbano. La carretera ha marcado el límite oeste de los terrenos del barrio de Pino Montano y servido para dar directriz a los desarrollos al norte del cementerio. Estos procesos de crecimiento hacia la SE-20 han continuado finalizándose con la construcción del Sector SUS-DMN 05 situado inmediatamente al sur del ámbito y consolidando a la SE-20 como el borde urbano al norte de la ciudad de Sevilla.

La estructura radial creada por la carretera A8005 se vieron alterados primero por la construcción del encauzamiento del arroyo Tamarguillo y definitivamente por la construcción en el año 1991 de la SE20. A estas infraestructuras se sumará posteriormente y al norte del sector el arco ferroviario.

El desarrollo de los suelos objeto del presente Plan Parcial de Ordenación, se concibe como una intervención unificadora, al recuperar la conexión de la A8005, remodelar la SE20 como avenida urbana, mejorar las conexiones peatonales y creando espacios compartidos al norte y sur del encauzamiento del Tamarguillo. De esta manera, se diseñarán espacios con grandes zonas verdes que acompañarán a las edificaciones al mismo tiempo que servirán de conexión con el parque situado al sur y de protección de los bordes norte y oeste.

Edificaciones existentes.

En la actualidad, existe una única parcela con edificaciones tipo nave en el interior del sector.



2.3 Características Ambientales.

Hidrología e Hidrogeología

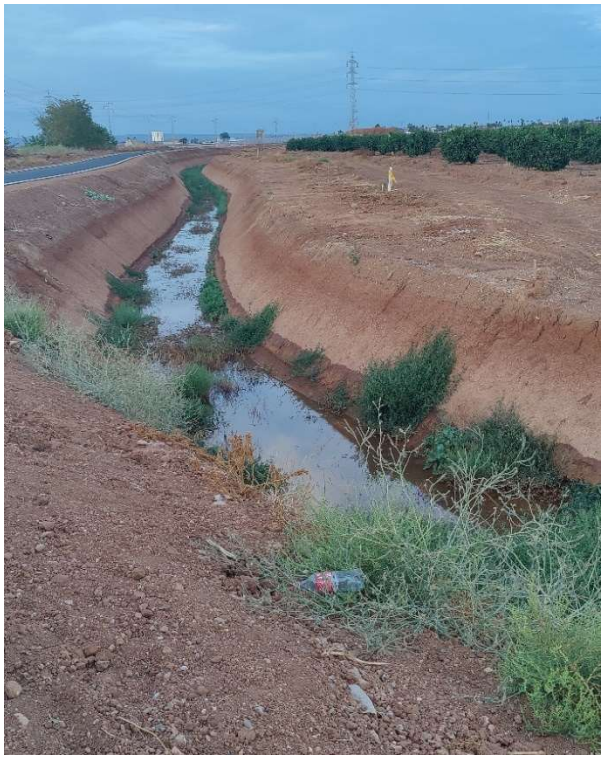
La red hídrica que se sitúa en el entorno de la zona de El Higuerón se caracteriza por su alto grado de transformación e intervenciones con el objetivo de proteger a la ciudad de Sevilla de las inundaciones.

Por el límite sur del ámbito discurre el encauzamiento del Tamarguillo que transcurre por el arco noroeste de la ciudad sirviendo de límite entre ésta y las huertas situadas en la vega norte. El arroyo discurre por un canal artificial hasta su desembocadura en el Guadalquivir a la altura de la Corta de la Cartuja.

El encauzamiento constituye uno de los colectores principales de drenaje de las zonas regables del valle inferior y bajo del Guadalquivir, motivo por el cual tiene un régimen hídrico bastante constante.

En el interior del ámbito se identifican acequias, canales de drenaje y canalizaciones relacionadas con el riego y con el drenaje, si bien la sustitución de los modos de riego por un sistema intensivo, hace que empiecen a caer el desuso.

A continuación, se adjunta unas imágenes del canal de drenaje que desemboca en el tamarguillo.





La ciudad de Sevilla queda integrada y se asienta sobre la masa de agua subterránea Sevilla-Carmona (MASb Sevilla-Carmona U.H.05.47) con código de identificación 051.047. A continuación, se adjunta un gráfico en el que se aprecia la posición del ámbito con respecto a la masa de agua subterránea.



Fauna y Flora

La vegetación potencial corresponde a un encinar con zarzaparrilla que en las zonas llanas con un mayor componente arcilloso se transformaba en acebuchales y en formaciones riparias en las márgenes de los cauces. Los valores agrícolas hicieron que la vegetación natural fuera sustituida por cultivos agrícolas que permanecen en la actualidad. Tan sólo en los ribazos de las parcelas y en los bordes de las infraestructuras aparecen algunos puntos de vegetación riparia herbácea de escaso valor ecológico.

La distribución de las comunidades faunísticas está condicionada por la presencia de los nichos ecológicos que necesitan para su desarrollo. Sin embargo, apenas existen espacios de refugio quedando limitados a los ribazos y a las márgenes del cauce. Las especies de avifauna que se identifican son semilleras que reclaman la presencia de rapaces que complementan su dieta con la captura de pequeños mamíferos y roedores que habitan estas áreas de cultivo. También se identifican algunos anfibios y reptiles que viven próximos al cauce. Ninguna de las especies de fauna es significativa o tiene especial relevancia.

2.4 Infraestructuras

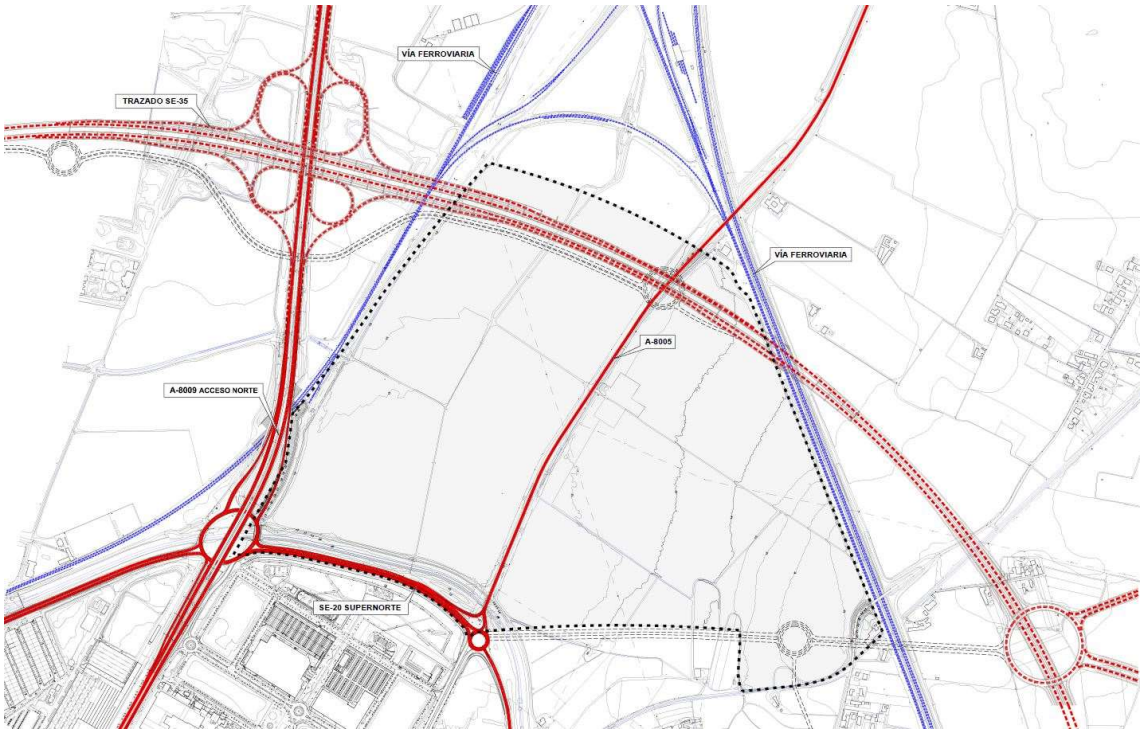
02.3.1 Acceso y Conexiones Viarias

Los accesos al sector se realizan desde la SE-20 a través de la glorieta situada al sur que conecta la carretera de Brenes con la A-8005.

Sin embargo, debido a la ejecución de la Línea 3 del metro y de la nueva ordenación, la glorieta se desplaza y se produce un aumento del diámetro para dar servicio a las nuevas demandas de movilidad.

Cabe destacar que, según la información de la Red Viaria de la Provincia de Sevilla de la Diputación de Sevilla, la SE-20 está identificada como una doble calzada siendo esta propiedad del Estado. No obstante, la SE-20 ha pasado a ser propiedad del Ayuntamiento de Sevilla tras la aprobación del convenio para suscribir con el Estado la cesión de la misma. El Ayuntamiento prevé convertir esta vía, al menos en parte de su trazado en una vía parque que facilite la integración con las barriadas por las que discurre.

En la parte norte del sector se prevé el trazado de la SE35. La propuesta de ordenación establece una reserva viaria para la construcción de esta vía.

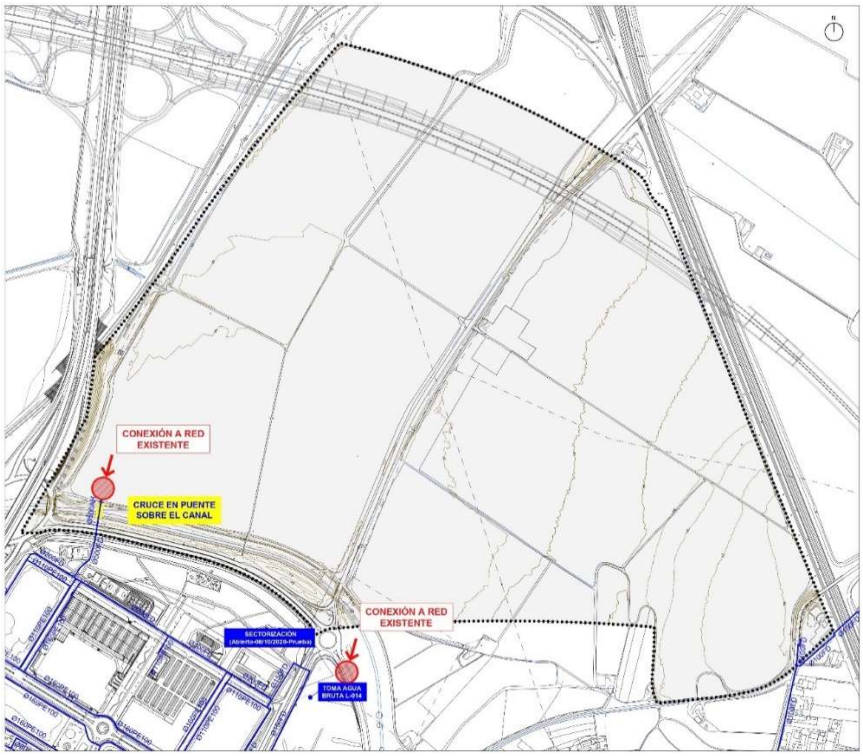


El trazado de la vía facilita las conexiones de la parte norte de la ciudad con el oeste. A partir del trazado de la vía es posible conectar esta zona con la A4 y con la ronda Norte a la altura del polígono Store.

02.3.2 Red de Abastecimiento de Agua

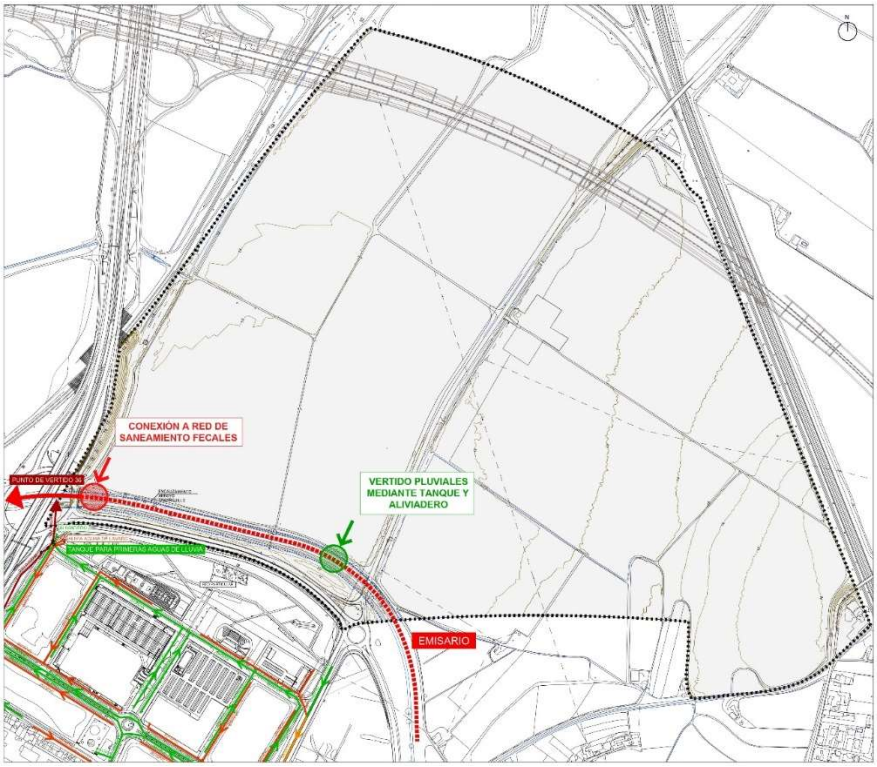
Los puntos de acometida a la red de abastecimiento existentes son los situados al suroeste y sureste del ámbito. El primero de ellos cruza el encauzamiento del Tamarguillo desde el Higuerón Sur mientras que el segundo de ellos se encuentra próximo a la glorieta de conexión entre la SE-20 y la A-8005.

Ambos puntos quedan señalados en el diagrama inferior con dos circunferencias de color rojo.



02.3.3 Red de Saneamiento

La conexión a la red de saneamiento existente de fecales se realizará al suroeste del ámbito, mientras que la conexión y vertido a la red de pluviales se realizará mediante tanque y aliviadero.



02.3.4 Red de Energía Eléctrica

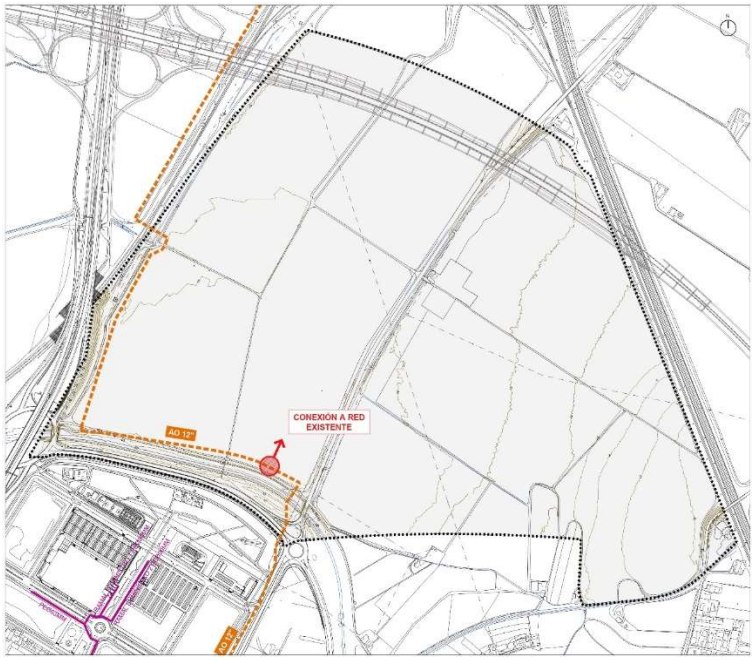


Interiormente al ámbito discurre una línea eléctrica de alta tensión de 132 kV en dirección sureste-noroeste. Al mismo tiempo, existen líneas aéreas de menor importancia puesto que son ramificaciones que dan servicio a las zonas edificadas del entorno.

Procedente de la subestación eléctrica Cross San Jerónimo existe una línea eléctrica subterránea según la información obtenida del Mapa de Infraestructuras Energéticas de Andalucía MIEA.

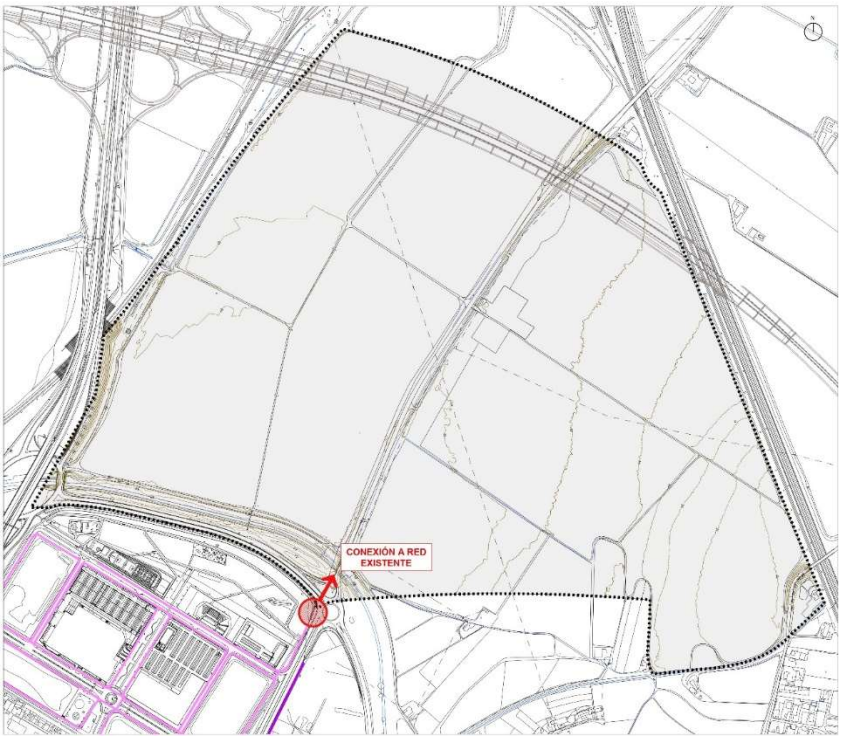
02.3.5 Red de Gas

En el gráfico se observa una línea de gas que circula de manera paralela al encauzamiento del Tamarguillo y de igual forma hacia el norte a un lado de la A-8009. En el trazado interior al ámbito se realizará la conexión a la red de gas existente (circunferencia color rojo).



02.3.6 Red de Telecomunicaciones.

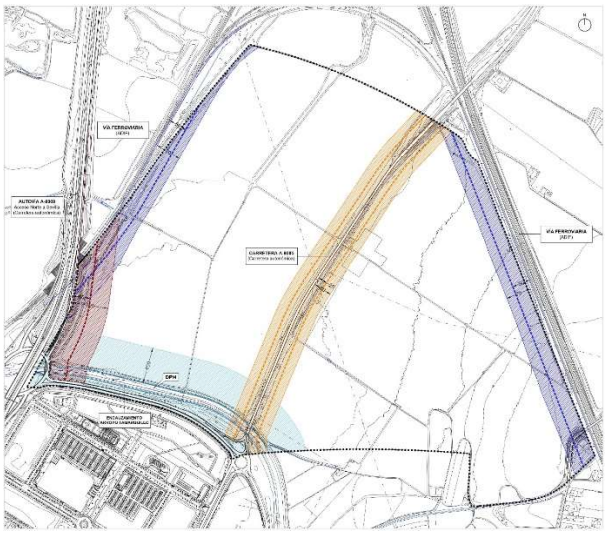
La red de telecomunicaciones existente circula al sur y exterior al sector. La conexión a la red se realizará a través de la Red Principal que viene desde el sur, tanto del Higuerón Sur como de la Avenida Ingeneriería.



2.5 Afecciones y legislaciones sectoriales

El ámbito del Plan Parcial de Ordenación se encuentar afectado por la normativa sectorial aplicable que se indica a continución:

- Afecciones Carreteras de Andalucía
- Afecciones Ferroviarias
- Afecciones Hidráulicas
- Afecciones Aeronáuticas
- Afecciones Vías Pecuarias



En el plano superior se observan las afecciones de la autovía A-8009 al suroeste (color rojo), las de la carretera A-8005 (color naranja) en dirección norte-sur, la zona de policía del encauzamiento del Tamarguillo al sur (paralelo a la SE-20 en color cian) y por último al oeste y este quedan grafiadas las afecciones de la Red Ferroviaria (color azul).

02.4.1 Afecciones carreteras de Andalucía: Autovía A-8009 y Carretera A-8005



Afecciones Autovía A-8009

Según la Ley 8/2001, de 12 de junio, de Carreteras de Andalucía y modificaciones del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, las afecciones de la A-8009 son las siguientes:

1. En color rojo queda sombreada la zona de afección, esta representa una franja de 100 metros medidos desde la arista exterior de la explanación.
2. En línea de trazos gruesos de color rojo se representa la zona de no edificación, 50 metros medidos desde la línea blanca de la calzada.

Afecciones Carretera A-8005

Según la citada ley, las afecciones de la A-8005 son las siguientes:

1. En color naranja queda sombreada la zona de afección, esta representa una franja de 50 metros medidos desde la arista exterior de la explanación.
2. En línea de trazos gruesos de color naranja se representa la zona de no edificación, 25 metros medidos desde la línea blanca de la calzada.

02.4.2 Afecciones Ferroviarias



En color azul a 70 metros desde la arista exterior de la explanación se sitúa la zona de protección, mientras que en línea de trazo azul grueso queda representada la línea límite de edificación a 50 de la plataforma de la vía, según la Ley 30/2015, de 29 de Septiembre, del Sector ferroviario y Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.

02.4.3 Afecciones Hidráulicas

El sector SUS-DMN-06 linda con el encauzamiento del arroyo Tamarguillo en el tramo comprendido entre la carretera A-8009 y la A-8005

El Plan Parcial de Ordenación del sector SUS-DMN-06 aprobado en el año 2023 incoportó entre sus documentos el Estudio de Inundabilidad del Arroyo Tamarguillo en el entorno de Higuerón Norte. Dicho estudio, redactado en el año 2015, se puso en consideración del Organismo de cuenca, emitiéndose por éste diversos informes al respecto. Estos informes concluyen en unos condicionados a la actuación urbanística que se recogen más adelante.

El Estudio de Inundabilidad realizó el modelizado de las avenidas extraordinarias tomando como base los caudales contenidos en el Estudio de Construcción de los Nuevos Cauces del Tamarguillo y Ranilla, con una estimación de caudal de 690 m^3/seg para la avenida de 500 años de periodo de retorno. El estudio se concreta en el tramo del encauzamiento colindante con el sector, habida cuenta de las restricciones existentes aguas arriba del sector y la capacidad suficiente del encauzamiento aguas debajo de la rotonda de la salida de la Autovía de la Rinconada. El estudio concluye en la inundabilidad del sector en el estado actual derivado del diseño del encauzamiento y de las obras de cruce existentes que reducen notablemente la capacidad del encauzamiento.

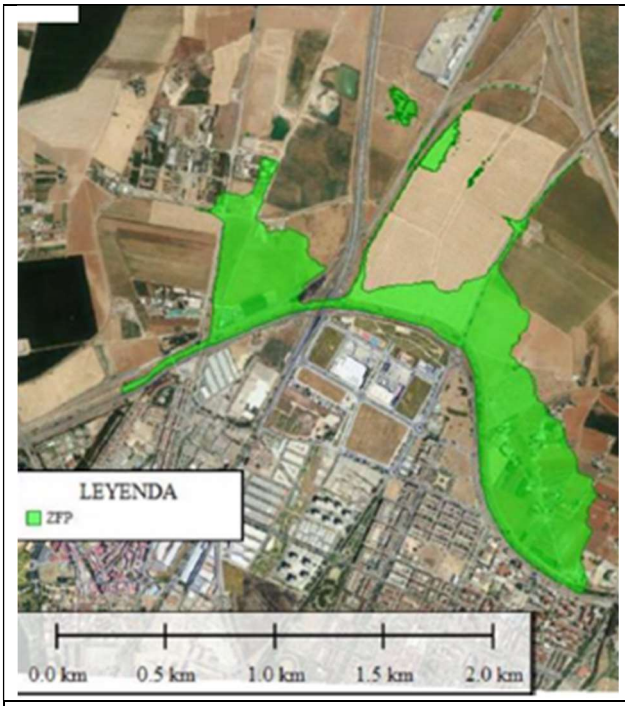
El citado estudio plantea las siguientes medidas correctoras que el informe de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir valida:

1. Respecto a la ampliación de la estructura de la carretera de Brenes en el límite suroccidental del estudio se extrae que esta actuación debe preverse no solo diseñando la estructura que la sustituya con las dimensiones propuestas, sino que a la vista de los resultados presentados la obra de paso actual supone un claro perjuicio al desagüe del cauce. Este hecho deberá estudiarse y corroborarse en el estudio de este órgano de cuenca, para tomar las medidas procedentes para mejoprar el desagüe del canal incluso si finalmente el sector queda sin desarrollo.
2. Respecto a la solución presentada esta resuelve la inundabilidad, elevando las cotas de los viales del sector. Esta solución no está expresamente recogida en el Plan Parcial ya que se produce una importante diferencia en las cotas de la actuación desde el documento urbanístico con respecto al documento de estudio de inundabilidad. No obstante, al tratarse de un primer estudio presentado deberá intentar buscarse una armonía y similitud entre las cotas de los viales en el sector y que actúen como último dique longitudinal de cierre y las de la SE20. Si esto no fuera posible deberá justificarse razonadamente la solución atendiendo a criterios de funcionalidad.
3. Respecto al canal de hormigón planteado, este tendrá una sección aproximadamente rectangular de ancho 30 metros y profundidad mínima de 6 metros. Esta solución es similar a la ya ejecutada por esta Confederación para el desvío del Arroyo Calzas Anchas en Utrera, por lo que a la luz del estudio presentado puede aceptarse como válida sin perjuicio de otros condicionantes ambientales o estéticos que sean necesarios. No obstante, la situación plantea la adopción de medidas de seguridad para evitar caídas o desprendimientos al canal por lo que estas deberán ser tenidas en cuenta en el momento de ejecutar las obras.
4. El estudio presentado plantea una solución que deberá desarrollarse en profundidad, pero demuestra con los datos disponibles en el momento de la redacción del presente informe que puede adoptarse una solución de protecciín y defensa contra inundaciones mediante la adaptación del canal del Tamarguillo en el entorno del sector salve la inundabilidad del sector planificado en el vigente instrumento de ordenación de Sevilla y que se adapta relativamente al planeamiento vigente.

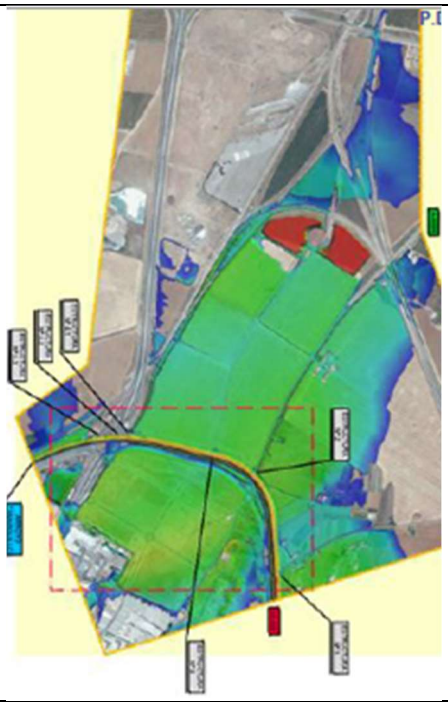
La CHG emitió informes en el año 2016 y 2022 a la documentación complementaria que fue requerida y aportada. El último de los informes refunde los condicionantes impuestos al desarrollo urbanístico de los terrenos con las siguientes determinaciones:

1. El estudio hidrológico-hidráulico de la solución a aplicar sobre el canal del Tamarguillo podrá adaptarse a los resultados obtenidos en el Estudio de Inundabilidad y propuesta de mejora de la capacidad del Arroyo Miraflores y afluentes del canal antiguo del Arroyo Tamarguillo paralelo a la SE-20 en los Términos Municipales de Sevilla, La Rinconada, Carmona y Alcalá de Guadaira, por ser éste la referencia oficial para diseñar las obras. Este estudio establece un caudal de diseño del canal de Tamarguillo para la avenida de 500 años de periodo de retorno de 481,90 m³/seg, mientras que el estudio de inundabilidad utilizaba 690 m³/seg para la avenida de 500 años de periodo de retorno.
2. Las medidas correctoras planteadas por el Estudio de Inundabilidad entregado, entre las que se encuentran la mejora de la obra de paso en el sector suroccidental, podrán ser modificadas si así lo requiere la adaptación al útlimo Estudio de Inundabilidad validado por este Organismo o a reglamentaciones sectoriales que pudiesen ser de aplicación en el ámbito.
3. Los proyectos derivados del desarrollo del planeamiento deberán ser comunicados al Organismo de Cuenca para que analicen las posibles afecciones al Domininio Público Hidráulico y a lo dispuesto en el artículo 9 del RDPH. Esta confederación podrá supeditar las autorizaciones que procedan al cumplimiento de condicionantes particulares de control en las fases de construcción y explotación, si así lo exigiera la complejidad técnica de las soluciones adoptadas, o la necesidad de estrictas medidas de mantenimiento y limpieza del cauce.
4. Este órgano de cuenca no entra a valorar las obligaciones pecuniarias que tiene el agente urbanizador y el Ayuntamiento, ni a quien corresponde según el convenio que se establezca entre ambas partes el coste total de las obras de mejora del encauzamiento en el ámbito. No obstante, este asunto debe quedar resuelto para obtener pronunciamiento favorable de esta Confederación, asegurándose el Ayuntamiento de que se acomenten todas las actuaciones necesarias para resolver la inundabilidad en el sector.
5. La ejecución de obras de defensa, canalización y/o urbanización deberá haber finalidado en el momento de la recepción de la urbanización por parte del Ayuntamiento, de tal modo que garanticen desde el punto de vista hidráulico la correcta defensa del sector frente a inundaciones y el cumplimiento de la legalidad vigente en materia de evaluación y prevención de riesgos de inundación y demás disposiciones vigentes en materia de calificación del suelo y legislación de aguas estatal, eliminando los riesgos en el sector frente a las avenidas de 500 años de periodo de retorno.
6. El proyecto de nuevo encauzamiento del arroyo Tamarguillo deberá ser informado y autorizado expresamente por el Organismo de Cuenca.
7. Los suelos situados actualmente en la zona de flujo preferente y la zona inundable mantendrán las limitaciones a los usos determinados en los artículo 9.bis y 14.bis del RDPH hasta que no se ejecuten por completo las obras del nuevo encauzamiento.

A continuación se muestra un gráfico en el que puede apreciarse la zona de flujo preferente y la zona inundable para T500 años contemplando el estado actual de los suelos.



Zona de flujo preferente



Zona inundable T500

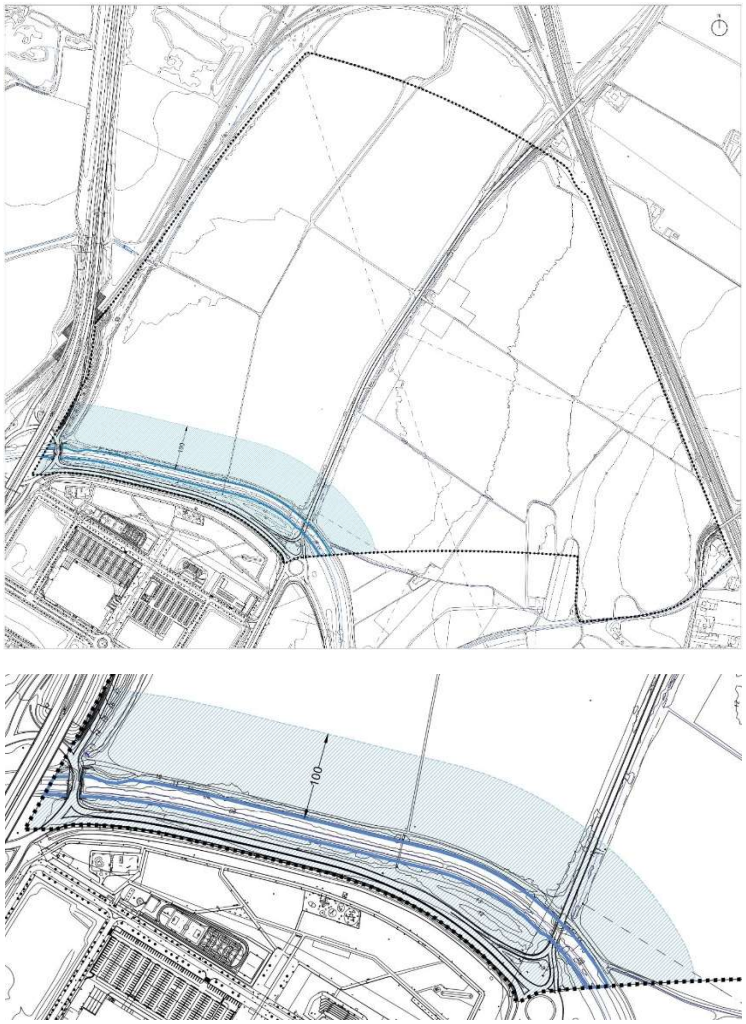
Por último, el gráfico inferior representa la Zona inundable para T500 años tras la ejecución de la reforma del encauzamiento y solucionado el problema de capacidad de desagüe que origina el puente sobre el cauce de la carretera de Brenes.



Todo ello, evidencia que el desarrollo de los suelos genera la ejecución de una actuación de renovación y mejora del actual encauzamiento evitando futuros problemas de inundaciones en zonas próximas y anexas a infraestructuras que a día de hoy han quedado integradas en la trama urbana.

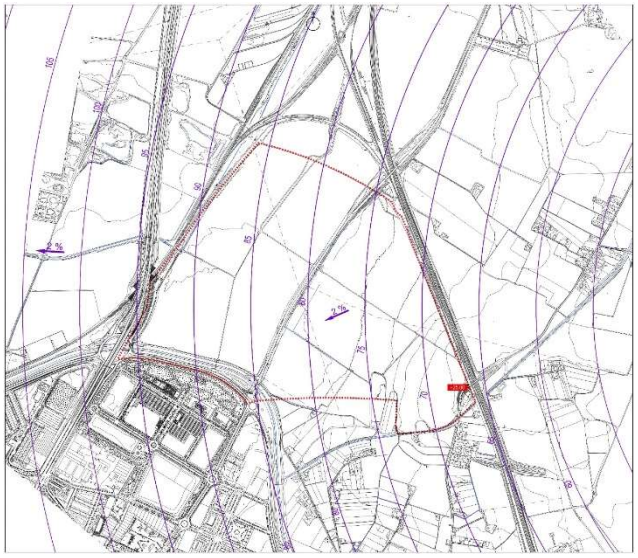
A continuación, se muestra un gráfico con la afección del encauzamiento del Tamarguillo. En línea azul continua queda identificado el Dominio Público Hidráulico del encauzamiento, mientras que en trama

azul y a 100 metros desde la delimitación del DPH se sitúa la zona de policía, según el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.



02.4.4 Afecciones Aeronáuticas

Las afecciones aeronáticas procedentes del Aeropuerto de Sevilla, afectan al ámbito de la intervención de la siguiente manera.



Existe, como consecuencia de las afecciones radioeléctricas una limitación de altura que oscila desde los 65 hasta los 95 msnm, teniendo en cuenta que la cota más alta interior al ámbito es de +25,00 msnm y que en la mayor parte del mismo la variación topográfica se sitúa entre los +22,00 y los +12,00 msnm, puede afirmarse que las edificaciones no afectarán al cono de aproximación del aeropuerto.

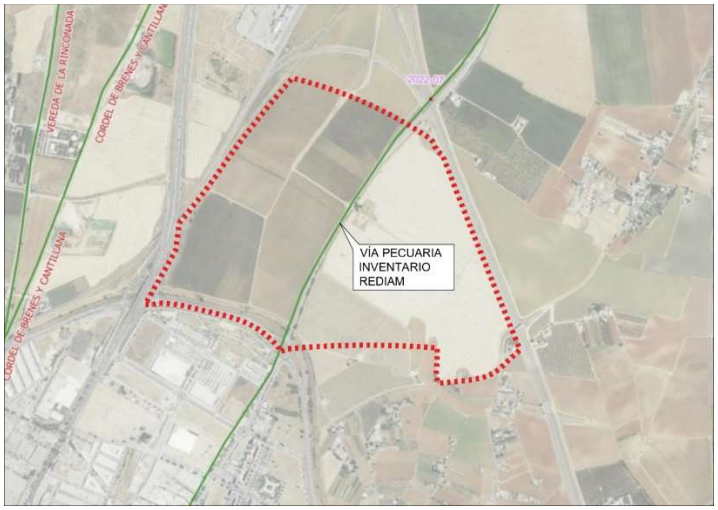
Por útlimo, se adjunta el gráfico correspondiente a las afecciones de operaciones de aeronaves.



En color morado queda grafiada la servidumbre correspondiente a la maniobra VOR 09, con una altitud de 238 metros, mientras que, en color magenta se representa la servidumbre correspondiente a la maniobra ILS 27, con una pendiente ascendente del 2,5% desde su punto inicial situado a 28 msnm.

02.4.5 Afecciones Vías Pecuarias

El trazado original de la vía pecuaria sigue estando en la base de descargas del inventario de vías pecuarias de la REDIAM, Red de Información Ambiental de Andalucía de la Consejería de Sostenibilidad y Medio Ambiente, tal como se muestra en el diagrama adjunto.



En el interior del sector discurría la "Cañada Real de Córdoba a Sevilla o del Bodegón de las Cañas". Por la Orden Ministerial de fecha 14 de febrero de 1947, quedó clasificada como vía pecuaria excesiva, asignándole una anchura legal de 75,22 metros y una anchura necesaria de 20,89 metros.

Por resolución de la Dirección General de Ganadería, de fecha 27 de febrero de 1970, se aprobó el procedimiento de deslinde, amojonamiento y parcelación, resultando tras la práctica del procedimiento administrativo, desafectadas del uso público diversas parcelas, como resultado de la diferencia entre la anchura legal y anchura necesaria, siendo objeto de enajenación un gran número de las parcelas, conforme a lo establecido en el artículo 25 del Reglamento de Vías Pecuarias de 23 de diciembre de 1944.

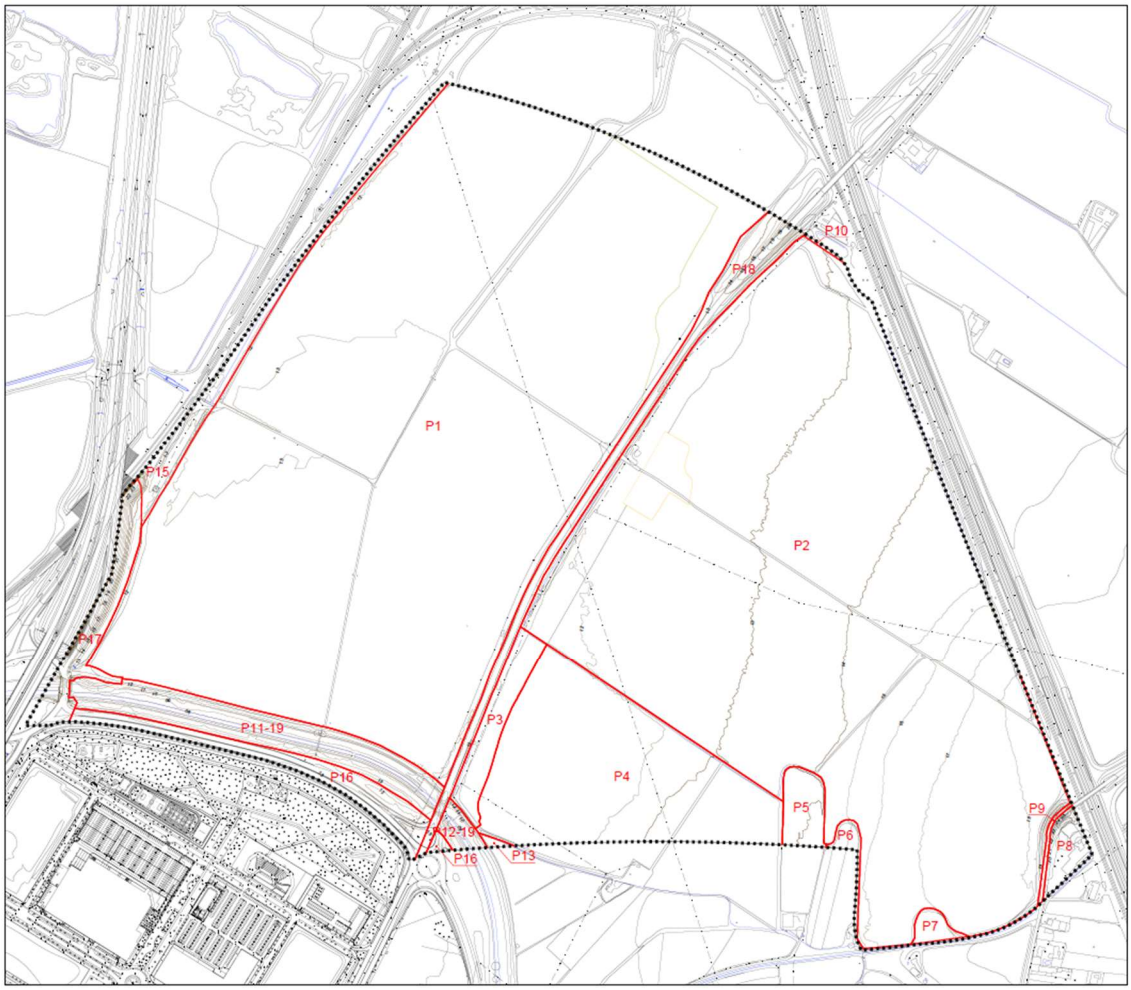
La franja de dominio público de la vía pecuaria coincidía prácticamente con el trazado de la carretera existente en el momento de deslinde, por lo que en aplicación de la Disposición Adicional Segunda del Decreto 155/98, se produjo una mutación demanial.

Disposición Adicional Segunda. Vías pecuarias afectadas por obras públicas.

1. *Las vías pecuarias afectadas por obras públicas ejecutadas con anterioridad a la entrada en vigor de la Le3/1995, de Vías Pecuarias, quedan exceptuadas del régimen establecido en la sección 2ª del Capítulo IV, del Título I del presente Reglamento.*
2. *En caso de abandono o pérdida de la funcionalidad de la oibra pública, los terrenos que con anterioridad hubiesen sido vías pecuarias revertirán a su situación inicial mediante la correspondiente mutación demanial y, en su caso, cambio de titularidad de los mismos.*

La carretera A-8005 coincide con la franja del dominio pecuario por lo que no será de aplicación lo previsto en la sección 2ª del Capítulo IV, del Título I del RD 155/98 del reglamento de Vías Pecuarias al haberse producido una mutación demanial de vía pecuaria en carretera.

2.6 Propiedad de los terrenos



Tal como se observa en el plano superior de propiedades, es Iberdrola Inmobiliaria quien obstenta el porcentaje mayoritario de los suelos.

Al sureste del sector hay una cantidad menor de suelos pertenecientes a otros propietarios. Al mismo tiempo, hay que destacar los suelos públicos referentes al Dominio Público de Carreteras, el Dominio Público Ferroviario y el Dominio Público Hidráulico.

RELACION DE PROPIEATRIOS				
	REFERENCIA CATASTRAL	TITULARIDAD CATASTRAL	FINCA RP Nº5/13 SEV	REGISTRO
1	41900A0090003500010W	IBERDROLA INMOBILIARIA, S.A.U.	4395	5
			1554	5
			77687	5
			1583	5
			1584	5
			1586	5
2	41900A0100000400001E		17269	13
			17568	13
			17569	13
3	41900A0100000300001J	INVERGESA ACTIVOS, S.L.	86689	5
			86690	5
			86691	5
			86692	5
4	41900A0100007100001E	JUNTA DE ANDALUCIA		
5	41900A0100000200001I	GARPLASA, S.L.	5795	5
6	41900A0100004100001Z	PIEDAD GARRIDO VIDIGAL Y OTROS	75538	5
7	41900A0100003500001J	DIPUTACIÓN DE SEVILLA		
8	41900A0100000900001W	FRANCISCA PÉREZ CUEVAS Y OTROS	81883	5
9	41900A0100901700001M	AYUNTAMIENTO DE SEVILLA	-	
10	41900A0100006300001R	MAESTRE BENJUMEA HERMANOS CB		5
11	41900A0090900500001K	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR	-	
12	41900A0100900500001A	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR		
13	41900A0100003700001S	EVOLUCIÓN DE ACTIVOS 88, S.L./ proindiviso	75578	5
14	41900A0100900700001Y	RENFE. SEVILLA		
15.1	41900A0090900600001R	RENFE. SEVILLA	-	
15.2	41900A0090900600001R			
16	41900A0100901200001Q	CAJA PAGADORA CENTRAL DEL MINISTERIO TRANSPORTES/ JUNTA DE ANDALUCIA		
16	41900A0090900800001X	JUNTA DE ANDALUCIA		
17	41900A0090901600001Z	JUNTA DE ANDALUCIA	-	
18	41900A0090900100001T	JUNTA DE ANDALUCIA	-	
19	41900A0090900500001K 41900A0100900500001A	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR		

03 LAS ALTERNATIVAS DE PLANEAMIENTO.

3.1 Alternativas consideradas.

Las principales alternativas a considerar son tres:

- **ALTERNATIVA 0.**

Consistente en la no actuación y, por tanto, el mantenimiento de la situación urbanística actual de los terrenos incluidos en el ámbito.

Esta Alternativa supone el escenario en el que no se desarrolla el Plan Parcial y, por consiguiente, la no consolidación de los terrenos conforme prevé el planeamiento vigente. En esta alternativa se mantiene el suelo en su estado actual, sin llevar a cabo la transformación urbanística de los suelos que está prevista en el PGOU de Sevilla.

El Plan General de Sevilla plantea la urbanización de los terrenos y la ejecución de infraestructuras viarias y de transporte público para integrar los terrenos con el resto de la ciudad.

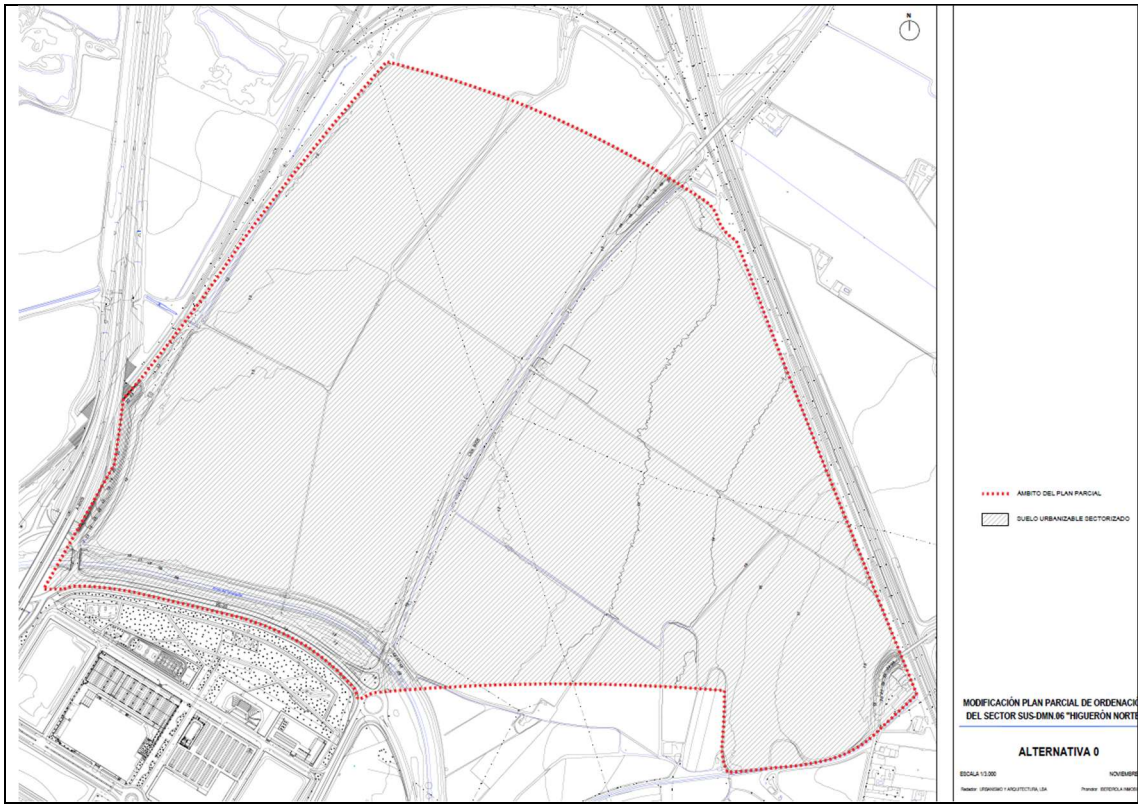
La localización de los suelos colindantes a la trama urbana, al norte de la SE20, los hacen idóneo para la extensión de la ciudad, cuyo desarrollo urbanístico mejorará la trama urbana existente. Los terrenos son recorridos de norte a sur por el trazado de la Línea 3 del Metro en ejecución.

En consecuencia, la alternativa de no llevar a cabo la transformación de los terrenos no da respuesta a las previsiones de desarrollo de los terrenos conforme a la previsión del planeamiento vigente y supone, por tanto, la no consecución de los objetivos planteados de ampliación de suelos productivos, mejorar la trama urbana y creación de nuevas infraestructuras en la zona norte y reserva de terrenos para sistemas generales de espacios libres.

Por otro lado, el no desarrollo urbanístico de los terrenos mantendrá los suelos en situación similar actual.

La Alternativa implica:

- Mantener los terrenos en la situación actual.
- No acomete la transformación urbanística y la consecución de los objetivos de crear actividad económica, empleo, residencia o infraestructuras previstas en el planeamiento vigente y necesarias para la población de Sevilla.
- No acometer la transformación urbanística deja sin obtener terrenos para el Arco Norte de espacios libres y para el nuevo cauce del arroyo Miraflores localizado al norte del sector necesarios para garantiza el cumplimiento de las medidas para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático en el municipio.



- **ALTERNATIVA 1.**

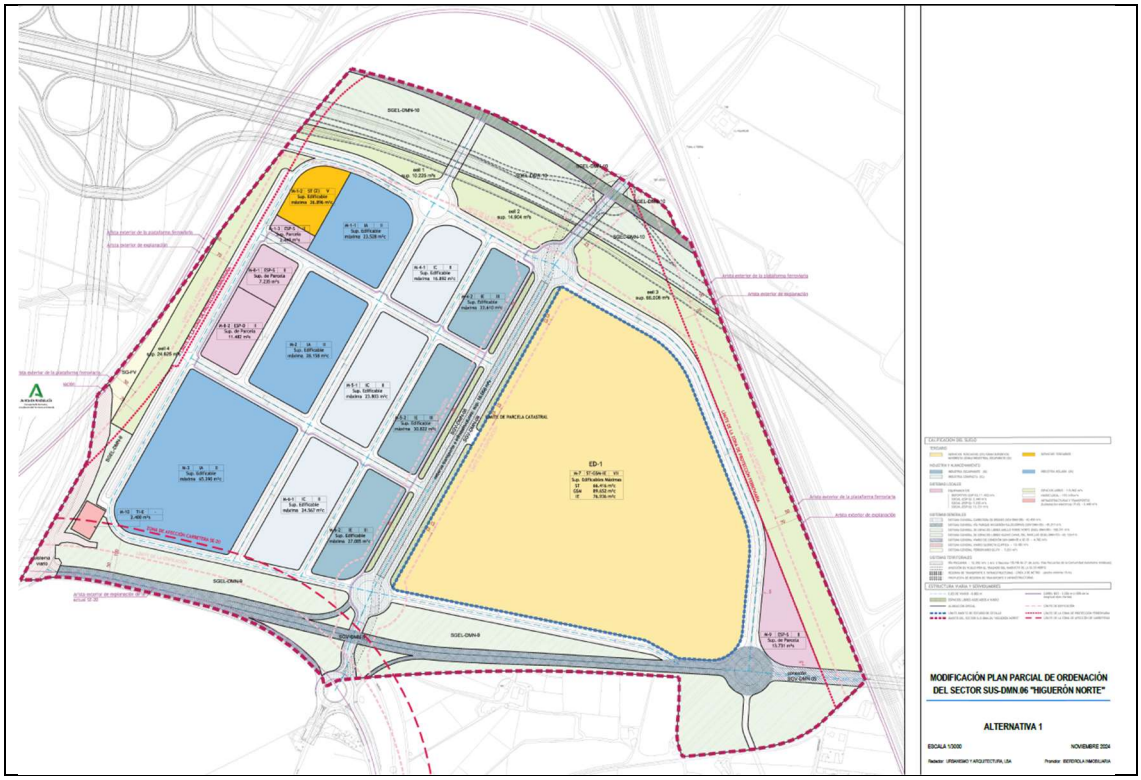
Consistente en mantener como propuesta de ordenación la contenida en el Plan Parcial de Ordenación aprobado en el año 2023.

Esta Alternativa supone el desarrollo de la propuesta de ordenación recogida en el Plan Parcial, consiguiendo los objetivos de extensión urbana previstos por el planeamiento general del municipio. La consolidación del Plan Parcial extiende la trama urbana, prevé suelo productivo y terciario y crea los sistemas generales de espacios libres y viario previstos por el PGOU.

La ordenación plantea una trama viaria basada en un eje norte-sur que enlaza la SE 20 con la carretera A8005 y otro de dirección oeste-este, al norte del arroyo Tamarguillo, que conecta la rotonda de la A8009 (Acceso Norte) con el futuro trazado de la SE35.

El trazado de la plataforma del metro y del viario norte-sur dividen el sector en dos mitades. La parte oeste se reserva para actividades productivas y la parte este para actividades terciarias y gran superficie minorista.

El viario norte-sur se diseña mediante dos calzadas de tráfico que deja en su parte central la reserva para la localización de la plataforma del metro. Esta solución implica que la plataforma del metro y las calzadas del viario norte-sur se localizan a la misma cota.



La parte oeste destinada usos industriales organiza la trama mediante manzanas ortogonales de gran tamaño que siguen la directriz que marca la plataforma del metro. La parte este carece de ordenación detallada, se deriva esta cuestión a un estudio de detalle que determinará la posición de la gran superficie minorista.

La red de espacios libres se localiza en el perímetro de la actuación. Se localiza al norte el SGEL DMN10 que permitirá la ejecución del canal del arroyo Miraflores. Al sur se localiza la reserva del sistema general SGEL DMN 9 para configurar el arco norte del sistema de espacios libres.

Las zonas verdes locales se disponen en el límite este y oeste ocupando las protecciones de la carretera y de la vía férrea que envuelve el sector por el norte.

El equipamiento comunitario se localiza mayoritariamente en el borde noroeste. Se reserva en la parte destinada a usos terciarios una pequeña parcela ubicada en la parte sureste del sector.

La Alternativa no prevé la localización de parada en la línea de Metro. Se prevé carril bici en la carretera SE 8005 y en la parte oeste sirviendo al área industrial.

La Alternativa adopta un conjunto de determinaciones para eliminar obstáculos en el encauzamiento del arroyo Tamarguillo y mejorar su capacidad de desagüe.

- **ALTERNATIVA 2.**

Consiste en crear un sector urbano basado en la mezcla de usos reduciendo la especialización funcional del norte de la ciudad como lugar de asentamiento de actividades productivas. Para conseguir esta finalidad se destina parte de la edificabilidad del sector a usos residenciales.

Esta Alternativa supone conseguir los objetivos previstos en el Plan General relativos a la extensión de la trama urbana, previsión de suelo productivo y creación de sistemas generales de espacios libres y de

viario. La Alternativa no contiene previsión de localización de suelo para actividades terciarias de gran superficie minorista.

La Alternativa plantea la trama urbana atendiendo el trazado de la línea 3 del metro que recorre el sector de norte a sur por su parte central. La organización de usos plantea localizar al este de la plataforma del Metro los usos productivos y al oeste, en prolongación de la trama de Higuerón sur, los usos residenciales.

La Alternativa aprovecha la plataforma del metro y se prevé la localización de una estación en el ámbito. La ordenación plantea la integración de la plataforma del metro con los usos residenciales y productivos previstos. La plataforma del metro discurre elevada sobre el suelo entre la SE20 y la estación que se localiza en la parte central del sector. Desde la estación hasta la glorieta norte la plataforma discurre en el interior de un bulevar con zonas ajardinadas que permite la permeabilidad transversal entre la parte este y oeste del sector. Se dispone un aparcamiento público para transferencias entre vehículo y metro en las proximidades de la parada del metro.

La ordenación plantea una trama viaria basada en un eje este-oeste localizado al sur del sector y que prolonga la SE20 hacia la futura SE35 y un eje norte sur paralelo al oeste de la plataforma del metro y separada de ésta que repone las funciones de la carretera A8005 de conexión con Brenes. El trazado de los viales y la conexión entre ellos posibilita que la plataforma del metro acceda el sector mediante un viaducto que salva el canal del Tamarguillo y la SE20.

La parte oeste del sector destinada a usos residenciales crea una ciudad de proximidad al integrar usos residenciales, comerciales ligados a la residencia y dotaciones enlazados por recorridos peatonales. El viario rodado crea tres grandes manzanas en cuyo interior de establecen las distintas tipologías de edificación que se conectan mediante una red de plazas, paseos y espacios peatonales.

En la parte este, destinada a usos productivos la trama se organiza mediante un bulevar central que enlaza la zona con los usos residenciales y la estación de metro, por el este un arco viario enlaza la carretera A8005 con la conexión hacia la SE35. Como ocurre con el sector residencial el viario rodado genera grandes manzanas en cuyo interior se generan redes de espacios libres de usos público de carácter exclusivamente peatonal.

El uso residencial se materializa mediante distintos tipos de edificación. Se prevé edificación cerrada en la parte central creando un ámbito más denso en el que se localicen los principales servicios a los residentes. Un área de ciudad jardín con mediana densidad en la parte oeste que posibilite la residencia con mayor presencia de espacios libres. En la parte sur, se prevé la construcción abierta entre espacios libres. El 40% de la edificabilidad se reserva para vivienda protegida. Se trata de crear una ciudad diversa, capaz de acoger a distintos grupos de población y formas de residencia.

La reserva de equipamiento comunitario se dispone mayoritariamente ligado a la residencia. Las parcelas destinadas a estos usos se integran en el manzanario destinado a usos residenciales.

Los espacios verdes locales se integran con la edificación configurando paseos, bulevares y plazas. Estos elementos verdes enlazan las distintas áreas residenciales y a estas con las áreas productivas, generando un canal interior que conecta el área central con los parques localizados al norte, oeste y sur.

Las reservas de suelo destinados a sistemas generales de espacios libres se localizan al norte y sur del sector. Al sur, alrededor del encauzamiento del arroyo Tamarguillo para configurar el anillo verde urbano y al norte alrededor del futuro encauzamiento del arroyo Miraflores. Se establece un pasillo de conexión entre ambas reservas en la parte oeste del sector.

La Alternativa adopta un conjunto de determinaciones para eliminar obstáculos en el encauzamiento del arroyo Tamarguillo y mejorar su capacidad de desagüe.

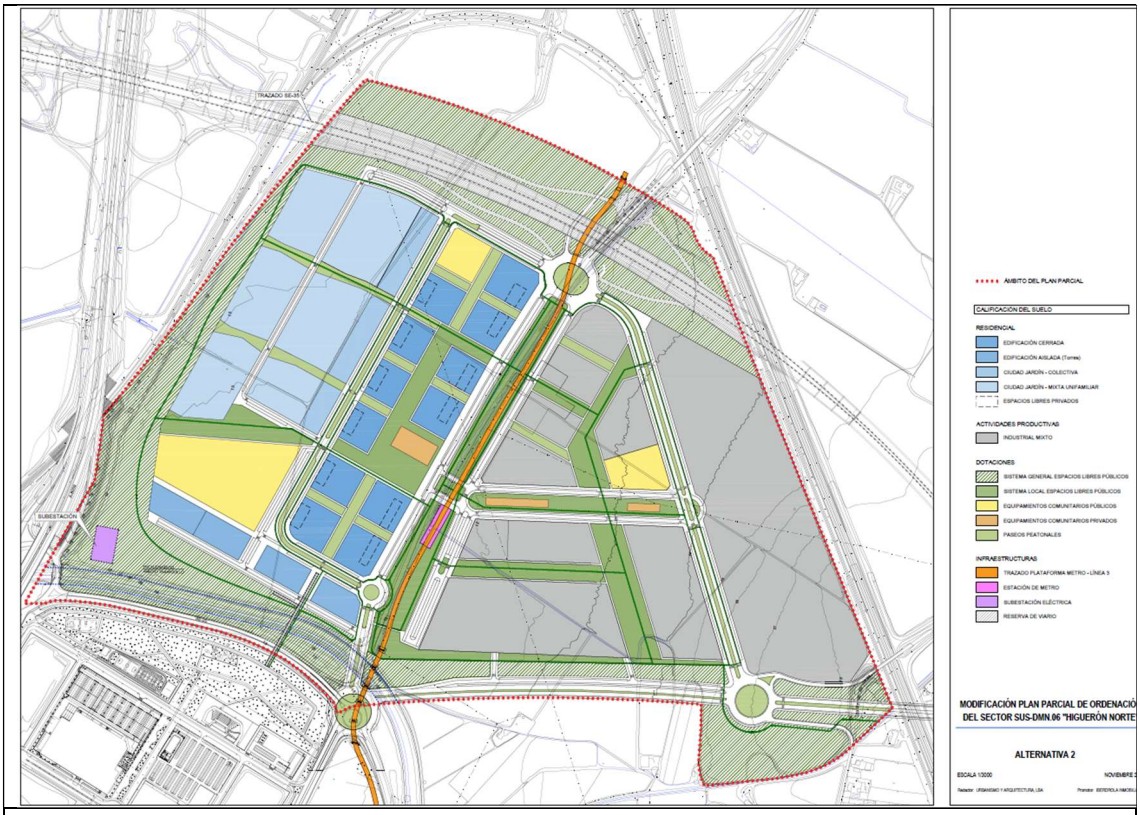


Imagen de la ordenación

3.2 Comparación de alternativas.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
FACTORES URBANISTICOS			
• Ocupación racional y eficiente del suelo	La Alternativa no transforma el sector**.** No aprovecha las ventajas de la proximidad a la trama urbana y de las infraestructuras existentes y previstas.	Propone localizar uso de Gran Superficie Minorista (GSM) y una parte para usos productivos en una zona con presencia de esos usos. La alternativa posibilita la continuidad con la trama urbana. Prevé conexiones con el viario principal de la trama existente y la red de espacios libres prevista.	Prevé el desarrollo de usos productivos y residenciales de vivienda libre y protegida. La alternativa posibilita la continuidad con la trama urbana. Prevé conexiones con el viario principal de la trama existente y la red de espacios libres prevista. La propuesta aprovecha la plataforma del Metro como transporte público del sector.
• Modelo de ciudad	La alternativa no plantea la transformación urbanística de los terrenos	El modelo se basa en la división de usos. El modelo propuesto reserva en la parte este del sector una parcela de gran tamaño para usos de GSM. La parte oeste del sector se configura mediante un viario rodado que confina manzanas de gran tamaño destinados a usos productivos.	Se propone un sector de usos mixtos que integre usos productivos en diversos formatos y usos residenciales. Los usos productivos se localizan en la parte este y los residenciales en la parte oeste. Los usos productivos próximos a las áreas residenciales se reservan para actividades complementarias a la vivienda. En el área residencial se prevé la localización de comercio y servicios ligados a la residencia. La trama urbana está fundamentada en viario perimetral que genera grandes manzanas y en la red de espacios libres y de itinerarios peatonales. La trama es recorrida por una red de espacios libres que crean itinerarios

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
			peatonales y ciclistas que conectan todo el sector. El área residencial se configura mediante distintos tipos de edificación creando una ciudad abierta a distintos grupos de población y maneras de residir.
• Movilidad sostenible	La alternativa no realiza la transformación urbanística de los terrenos. No utiliza la plataforma del metro para transporte público.	La alternativa prevé la localización de la plataforma del metro en el sector. No prevé la localización de estación en el ámbito. Se prevé red de carriles bici.	La alternativa prevé la localización de una estación del metro en el sector y la reserva de un aparcamiento público intermodal para potenciar el uso del transporte. Se prevé red de carriles bici. Se prevé red peatonal en el interior del sector. Se preverá infraestructuras para el vehículo eléctrico.
• Resiliencia frente al cambio climático	La alternativa no plantea la ejecución del planeamiento y por tanto no se aportan medidas de lucha contra el cambio climático.	La alternativa prevé la ampliación del cauce del arroyo Tamarguillo. No adopta medidas específicas de resiliencia frente al efecto isla de calor.	La alternativa adopta acciones especialmente para evitar el efecto isla de calor. Aumenta las áreas de sombra en espacios públicos y zonas verdes mediante el aumento de densidad de vegetación. Mantenimiento del suelo natural. Utilización de pavimentos de colores claros. Obligación de tratamiento vegetal de las parcelas privadas. Actuaciones para evitar la inundación de los terrenos. La alternativa prevé la ampliación del cauce del arroyo Tamarguillo.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
• Fomentar la eficiencia energética	La alternativa no plantea la transformación urbanística de los terrenos. Por tanto, no se aportan medidas que fomenten la eficiencia energética.	La alternativa no adopta medidas específicas de eficiencia energética.	La edificación quedará obligada a la instalación de fuentes de energía renovable. La edificación quedará obligada a implantar medidas que mejoren la eficiencia de la envolvente de las edificaciones.
• Creación de redes eficientes de infraestructuras y servicios técnicos	La alternativa no plantea la transformación urbanística de los terrenos. Por tanto, no se implantarán redes de infraestructuras y servicios técnicos.	La alternativa propone la conexión con las redes urbanas de abastecimiento y saneamiento.	Plantea la utilización de las redes urbanas de abastecimiento y saneamiento. Se prevé red separativa de aguas residuales y pluviales. Facilita y conduce las aguas de lluvias en zonas verdes y espacios libres hacia el subsuelo. El sistema de alumbrado utilizará luminarias de bajo consumo y minimización de la contaminación lumínica. El riego se realizará mediante sistemas de bajo consumo.
FACTORES AMBIENTALES			
• Contaminación de suelos	No prevé ninguna acción sobre el estado actual del suelo.	Las actividades previstas no suponen la contaminación del suelo. El desarrollo de la urbanización producirá la limpieza del terreno.	Las actividades previstas no suponen la contaminación del suelo. El desarrollo de la urbanización producirá la limpieza del terreno.
• Emisión de gases de efecto invernadero	No prevé ninguna acción que incida en la emisión de gases de efecto invernadero	Potencialmente podría producirse el incremento de la emisión de gases de efecto invernadero fruto del incremento de la movilidad	Potencialmente podría producirse el incremento de la emisión de gases de efecto invernadero fruto del incremento de la movilidad y los usos residenciales. La presencia de metro en el sector reduce la utilización de vehículo

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
			motorizado y la contaminación de los motores de combustión.
• Adaptación al cambio climático	No prevé acciones en favor de la adaptación al cambio climático.	No prevé acciones concretas en favor de la adaptación al cambio climático.	El Plan Parcial adopta medidas en relación con los efectos "isla de calor" con la extensión de zonas verdes, creación de sombra en espacio público y zonas verdes, aumento de suelo natural y reducción de áreas pavimentadas.
• Afección a la fauna y a la flora protegida	La alternativa no afecta a fauna o flora protegida.	La alternativa no afecta a fauna o flora protegida.	La alternativa no afecta a fauna o flora protegida.
• Afección al dominio público marítimo-terrestre	La alternativa no afecta al dominio público marítimo terrestre ni a sus zonas de servidumbre.	La alternativa no afecta al dominio público marítimo terrestre ni a sus zonas de servidumbre.	La alternativa no afecta al dominio público marítimo terrestre ni a sus zonas de servidumbre.
• Afección al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbre	La alternativa no afecta al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbres.	La alternativa no afecta al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbres.	La alternativa no afecta al dominio público hidráulico y sus zonas de servidumbres.
• Afección a zonas inundables	La alternativa no produce transformación urbanística del suelo.	Los terrenos pueden sufrir episodios de inundación por las dificultades de desagüe del encauzamiento del Tamarguillo. Los estudios realizados permiten la mejora de las condiciones de desagüe del encauzamiento. La CHG ha establecido las determinaciones que se deben adoptar para el desarrollo urbanístico de los terrenos y que son compatibles con la ordenación.	Los terrenos pueden sufrir episodios de inundación por las dificultades de desagüe del encauzamiento del Tamarguillo. Los estudios realizados permiten la mejora de las condiciones de desagüe del encauzamiento. La CHG ha establecido las determinaciones que se deben adoptar para el desarrollo urbanístico de los terrenos y que son compatibles con la ordenación. La actuación reforma el paso de la carretera A8005 sobre el encauzamiento

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
			mejorando la capacidad de desagüe.
• Consumo del recurso agua	La alternativa no genera un consumo de agua.	La alternativa supone un incremento en el consumo del recurso agua, que puede ser asumido por el sistema, por tener capacidad suficiente, de acuerdo con los informes del Organismo de Cuenca y de EMASESA.	La alternativa supone un incremento en el consumo del recurso agua, que puede ser asumido por el sistema, por tener capacidad suficiente, de acuerdo con los informes del Organismo de Cuenca y de EMASESA.
• Contaminación del recurso agua	La alternativa no adopta ninguna medida en relación con el vertido de residuo existente.	• La alternativa garantiza la conducción de todas las aguas residuales a depuradora. • Las actividades productivas previstas deben ser integrables en áreas urbanas. En todo caso tendrán instalaciones propias de depuración previas al vertido a la red cuando se generen materias en niveles superiores a las capacidades del sistema.	• La alternativa garantiza la conducción de todas las aguas residuales a depuradora. • Las aguas de lluvia se conducen a cauce público previo tratamiento. • Las actividades productivas previstas deben ser integrables en áreas urbanas. En todo caso tendrán instalaciones propias de depuración previas al vertido a la red cuando se generen materias en niveles superiores a las capacidades del sistema.
• Contaminación acústica	La alternativa 0 no modifica las actuales condiciones de la atmósfera	La propuesta de la alternativa establece parte de las manzanas en la zona de afección sonora de la SE20	El estudio acústico establecerá las medidas correctoras necesarias para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las zonas que superen los límites establecidos en la legislación

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
• Afección a Vías Pecuarias	La alternativa no afecta a las Vías Pecuarias.	La alternativa no afecta a las Vías Pecuarias.	La alte0rnativa no afecta a las Vías Pecuarias.
• Afección al paisaje	Se mantiene la situación actual con la topografía.	La Alternativa mantiene como imagen del sector el espacio libre de sistema general localizado en los bordees del encauzamiento del arroyo Tamarguillo.	La Alternativa mantiene como imagen del sector el espacio libre de sistema general localizado en los bordes del encauzamiento del arroyo Tamarguillo.
FACTORES SOCIOECONÓMICOS			
• Calidad de vida de la población	La no transformación urbanística de los terrenos implica no utilizar los terrenos con usos socialmente aceptables	La transformación urbanística de los terrenos permite la extensión urbana con usos productivos y comerciales y la implantación de nuevos sistemas generales. Los usos productivos y comerciales quedan alejados de las áreas residenciales.	La transformación urbanística de los terrenos permite la extensión urbana con usos residenciales, actividades productivas, reserva de terrenos para la localización de sistemas generales al servicio de la población y la previsión de vivienda protegida.
• Dinámica de la actividad económica	La alternativa no genera ninguna dinámica económica.	La alternativa prevé el desarrollo de actividades productivas y comerciales. La zona presenta la consolidación de estos usos lo que plantea la ralentización del desarrollo del sector y efectos sobre la dinámica económica	La alternativa prevé el desarrollo de actividades productivas y residenciales con la finalidad de diversificar los usos en aplicación de la vigente legislación urbanística. La presencia de usos distintos favorece la creación de sinergias y dinámicas positivas para el funcionamiento del área urbana.
• Dinámica del empleo	La alternativa no genera iniciativas empresariales creadoras de empleo	La alternativa prevé el desarrollo de actividades productivas/comerciales generadoras de empleo con la limitaciones que antes se indican.	La alternativa prevé el desarrollo de actividades productivas y residenciales generadoras de empleo.
FACTORES CULTURALES			
• Patrimonio arqueológico	No se ha detectado la existencia de restos arqueológicos en	No se ha detectado la existencia de restos arqueológicos en las zonas a transformar.	No se ha detectado la existencia de restos arqueológicos en las zonas a transformar.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
	las zonas a transformar.		
• Patrimonio arquitectónico	No se ha detectado la existencia de patrimonio arquitectónico relevante.	No se ha detectado la existencia de patrimonio arquitectónico relevante.	No se ha detectado la existencia de patrimonio arquitectónico relevante.
• Patrimonio etnológico	No se ha detectado la existencia de patrimonio etnológico.	No se ha detectado la existencia de patrimonio etnológico.	No se ha detectado la existencia de patrimonio etnológico.
FACTORES SALUD HUMANA			
• Alteración severa del medio físico	No produce alteración de la situación actual de los terrenos.	La alternativa no prevé alteraciones severas del medio físico. La reforma de las infraestructuras mejora la capacidad de desagüe del encauzamiento del arroyo Tamarguillo	La alternativa no prevé alteraciones severas del medio físico. La reforma de las infraestructuras mejora la capacidad de desagüe del encauzamiento del arroyo Tamarguillo
• Afección a las instalaciones sanitarias, educativas o sociales	La alternativa no afecta negativamente a instalaciones sanitarias, educativas o sociales existentes.	• La alternativa no afecta negativamente a instalaciones sanitarias, educativas o sociales existentes. • La alternativa prevé los equipamientos locales necesarios para la nueva población prevista. • La alternativa prevé nuevos sistemas generales de espacios libres	• La alternativa no afecta negativamente a instalaciones sanitarias, educativas o sociales existentes. • La alternativa prevé los equipamientos locales necesarios para la nueva población prevista. • La alternativa prevé nuevos sistemas generales de espacios libres
• Afección a la satisfacción de necesidad de infraestructuras	La alternativa no afecta negativamente a infraestructuras existentes	La alternativa permite la satisfacción de todas las infraestructuras urbanas para el crecimiento previsto, sin afección negativa para el resto de la población.	La alternativa permite la satisfacción de todas las infraestructuras urbanas para el crecimiento previsto, sin afección negativa para el resto de la población.

	ALTERNATIVA 0	ALTERNATIVA 1	ALTERNATIVA 2
• Afección a zonas verdes, paseos o espacios comunitarios.	La alternativa no afecta negativamente a espacios libres existentes	• La alternativa no afecta negativamente a espacios libres existentes • La alternativa prevé nuevos espacios libres que completan a los existentes en el municipio.	• La alternativa no afecta negativamente a espacios libres existentes • La alternativa prevé nuevos espacios libres que completan a los existentes en el municipio.
• Existencia de actividades inadecuadas que afecten a población	No se altera la situación actual de los terrenos	La alternativa no prevé la implantación de actividades inadecuadas para la población.	La alternativa no prevé la implantación de actividades inadecuadas para la población.
• Afección por fenómenos catastróficos	No afecta.	No se ha detectado la posibilidad de fenómenos catastróficos en el sector delimitado. Se adoptan medidas para mejorar las condiciones del encauzamiento del arroyo Tamarguillo	No se ha detectado la posibilidad de fenómenos catastróficos en el sector delimitado. Se adoptan medidas para mejorar las condiciones del encauzamiento del arroyo Tamarguillo

3.1 Elección de alternativa.

En las tablas anteriores se ha realizado el análisis de las tres alternativas de ordenación consideradas para los factores indicados.

Como conclusión al análisis efectuado puede indicarse lo siguiente:

Respecto a los **factores urbanísticos,** la Alternativa 0 no posibilita la consecución de los objetivos previstos en el PGOU de Sevilla respecto a desarrollo urbanístico de los terrenos, creación de nuevos sistemas generales e integrar el sector con las infraestructuras previstas en el ámbito y su entorno. Tanto la Alternativa 1 como la Alternativa 2 prevén la transformación urbanística de los terrenos. La Alternativa 1 prevé un conjunto de usos que como se indica en otros apartados de este documento no se adecúan a las necesidades actuales de la ciudad. El volumen de usos productivos y la previsión de actividades comerciales no se corresponden con las demandas actuales. El distrito norte de la ciudad tiene una elevada previsión de este tipo de usos. La Alternativa 2 mantiene parte del uso productivo, elimina el comercial GSM e incluye actividades residenciales creando un área urbana equilibrada evitando la especialización funcional. Los usos residenciales son demandados en la actualidad y la presencia de infraestructuras viarias y de transporte público apoyan su presencia. La Alternativa 2 prevé la localización de un 40% de la edificabilidad para vivienda protegida.

La ejecución de la Línea 3 del metro plantea la convivencia de los usos urbanos con la infraestructura. La solución prevista en la Alternativa 2 es acorde con el proyecto en ejecución. La previsión de una estación de metro en el sector apoya la presencia de usos residenciales al tiempo que estos garantizan la estabilidad de la demanda de viajes.

La Alternativa 2 pone un mayor énfasis en la creación de una red de espacios libres que vertebre el interior del sector. La red de espacios libres facilita la creación de una ciudad de cercanía relacionando residencia, dotaciones y usos productivos. Complementariamente, esta red contribuye a mitigar los efectos “isla de calor”. Esta Alternativa tiene un mayor nivel de dotaciones al incrementar la reserva de terrenos para usos de espacios libres y zonas verdes. Finalmente, la Alternativa 2 prevé acciones para la resiliencia, eficiencia energética y creación de redes de urbanización más eficientes

Respecto a los **factores ambientales**, la Alternativa 0 no altera la situación de los terrenos por lo que no actúa negativamente pero tampoco incorpora acciones positivas ni resuelve cuestiones planteadas en la actualidad como la afección del paso de la carretera A8005 a la capacidad de desagüe del encauzamiento del arroyo Tamarguillo. La Alternativas 1 y la Alternativa 2 plantean una presión similar sobre los factores ambientales, si bien la Alternativa 2 presenta ventajas al prever el fomento de las energías alternativas y adoptar medidas de resiliencia frente al cambio climático.

Respecto a los **factores socioeconómicos**, la Alternativa 0 no aprovecha las infraestructuras y posición del sector. La Alternativa 1 y la Alternativa 2 prevén el desarrollo del sector y la utilización de las infraestructuras. Ambas alternativas contribuirán a la actividad económica y el empleo en el municipio. Previsiblemente, la dimensión y usos de la Alternativa 2 pueden contribuir mejor con factores socioeconómicos por una dimensión más ponderada de la actividad productiva y la presencia de vivienda protegida que constituye una de las principales demandas en la actualidad.

Respecto a los **factores culturales**, en el ámbito no se han detectado recursos patrimoniales que deban ser protegidos.

Respecto a los **factores de salud humana**, la Alternativa 0 no altera las condiciones de partida. La Alternativa 1 y la Alternativa 2 al transformar los terrenos no producen efectos negativos sobre dotaciones existentes. La Alternativa 2 plantea una mayor cantidad de zonas verdes y espacios libres.

Complementariamente, en la Alternativa 2 la separación, mediante zonas verdes, de áreas productivas y residenciales amortiguará supuestas molestias entre esas actividades.

Desde el marco normativo vigente, la Alternativa 0 no resulta admisible, por cuanto no adapta sus determinaciones al planeamiento urbanístico en vigor y no alcanza los objetivos urbanos en relación con el desarrollo urbanístico de los terrenos y reserva de suelo para sistemas generales.

La Alternativa 1 se incardina en las determinaciones del PGOU de Sevilla, sin embargo, las actividades que prevé no coinciden con las demandas actuales de la ciudad. Complementariamente esta alternativa presenta menor consistencia que la Alternativa 2 en relación con los aspectos de modelo de ciudad, movilidad sostenible, resiliencia al cambio climático, eficiencia energética o creación de redes de infraestructuras eficientes. Esta alternativa obligaría a modificar el proyecto del metro por cuanto su sistema viario es incompatible con la plataforma del metro prevista.

La Alternativa 2 plantea un área urbana diversificada con usos productivos y residenciales más acorde con las necesidades urbanas actuales y aprovecha mejor las ventajas derivadas de la plataforma del metro en el sector. El modelo urbano avanza hacia la configuración de una ciudad de proximidad con mezcla de actividades, diversidad residencial, previsión de movilidad sostenible y creación de red de espacios libres. La Alterntaiva2 adopta medidas de resiliencia contra el efecto isla de calor o los problemas de desagüe del encauzamiento del arroyo Tamarguillo, aumenta la eficiencia energética y prevé redes eficientes de infraestructuras

Por todo lo anterior, se considera urbanística y ambientalmente más adecuada y que sirve en mayor medida al interés general la ALTERNATIVA 2.

04. OBJETIVOS:

4.1 Objetivos de carácter Urbanístico.

INTEGRACIÓN URBANA:

- PREVER EL DESARROLLO DEL SECTOR ATENDIENDO A LAS DEMANDAS EXISTENTES EN LA ACTUALIDAD EN EL MUNICIPIO.
- CONTINUIDAD DE LA TRAMA URBANA MEDIANTE LA CONEXIÓN DEL VIARIO LOCAL CON LAS BARRIADAS COLINDANTES Y LAS VÍAS DE CONEXIÓN CON OTRAS ÁREAS DE CIUDAD.
- REEQUIPAR LA CIUDAD CONSOLIDADA MEDIANTE LA RESERVA DE TERRENOS PARA SISTEMAS GENERALES DE ZONAS VERDES.
- UTILIZAR LA RED DE TRANSPORTE PUBLICO PREVISTA EN EL SECTOR PARA CONECTAR CON EL RESTO DE LA CIUDAD.

CREACIÓN DE UNA CIUDAD DE CERCANÍA:

- MEZCLA DE USOS PARA GENERAR UN BARRIO EN LA QUE LOS RESIDENTES ENCUENTREN SATISFACCIÓN A SUS NECESIDADES BÁSICAS EN ASPECTOS DOTACIONALES, COMERCIALES Y DE EMPLEO REDUCIENDO DEPENDENCIAS Y DESPLAZAMIENTOS DE LARGO RECORRIDO.
- UTILIZACIÓN DE TIPOS RESIDENCIALES CREADORES DE UNA OFERTA VARIADA Y ACTUALIZADA CON LA PRESENCIA DE DOTACIONES PRIVADAS EN LA PARCELA FAVORECEDORAS DEL INTERCAMBIO Y LAS RELACIONES PERSONALES.
- OFRECER UNA VARIEDAD DE TIPOS DE VIVIENDAS QUE SE ADAPTEN A DIFERENTES NIVELES SOCIOECONÓMICOS, PARA CREAR UN VECINDARIO INCLUSIVO Y ACCESIBLE PARA TODOS.
- INTEGRAR TANTO VIVIENDAS UNIFAMILIARES COMO MULTIFAMILIARES, ADAPTADAS A DIFERENTES TAMAÑOS DE FAMILIAS Y ESTILOS DE VIDA.
- CERCANÍA ENTRE LAS DOTACIONES Y LOS USOS DEMANDANTES DE SUS SERVICIOS. PROXIMIDAD ENTRE DOTACIONES Y USOS RESIDENCIALES FACILITANDO LA MOVILIDAD PEATONAL.
- FORMACIÓN DE UNA RED DE ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS QUE ENLACE EL SECTOR CREANDO ESPACIOS VARIADOS QUE FACILITEN EL ENCUENTRO Y LA INTEGRACIÓN SOCIAL.
- FOMENTO DE MOVILIDAD PEATONAL MEDIANTE LA PROXIMIDAD ENTRE USOS Y LA GENERACIÓN DE RECORRIDOS CONFORTABLES.
- FLEXIBILIZAR EL ESPACIO PRODUCTIVO PARA ADAPTARLO A LOS DISTINTOS FORMATOS DE NEGOCIOS Y ACTIVIDADES.

PROMOVER UN ÁREA EQUIPADA Y ADECUADAMENTE DOTADA.

- ESTABLECER LAS RESERVAS DE DOTACIONES GENERALES Y LOCALES DE ACUERDO CON LO PREVISTO EN EL PLAN PARCIAL Y LO EXIGIDO POR LA LISTA.

- PREVER UNA DISTRIBUCIÓN EQUILIBRADA DE LAS DOTACIONES GARANTIZANDO CERCANÍA A LAS ÁREAS DEMANDANTES.
- RESERVAR ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES ATENDIENDO A LAS DISTINTAS DE FORMAS DE INTERPRETAR EL OCIO AL AIRE LIBRE MEDIANTE ZONAS DE PASEO, ESTANCIA, JUEGO, DEPORTE, ETC.

FAVORECER UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

- LA BASE PARA FOMENTAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE SE ENCUENTRA EN LA DIVERSIDAD DE USOS Y LA CERCANÍA ENTRE LOS MISMOS, GARANTIZADO BARRIOS QUE MEZCLEN RESIDENCIA Y SERVICIOS Y ACERQUEN LAS DOTACIONES A LOS PUNTOS DE DEMANDA.
- GENERAR UN DISEÑO VIAL QUE EVITE LA CONGESTIÓN, CON RUTAS BIEN PLANIFICADAS PARA AUTOMÓVILES, BICICLETAS Y PEATONES.
- CREACIÓN DE REDES PEATONALES Y BICICARRILES QUE PERMITAN LOS DESPLAZAMIENTOS EN ENTORNOS SEGUROS, ATRACTIVOS Y CÓMODOS, INCORPORANDO SOMBRA Y EQUIPAMIENTOS PARA SU USO.
- PREVER LA UTILIZACIÓN DE LA RED DE METRO PARA LA INTEGRACIÓN CON EL RESTO DE LA CIUDAD.
- ESTABLECER UNA DOTACIÓN DE APARCAMIENTO SUFICIENTE PARA LOS USOS PREVISTOS.

4.2 Objetivos de lucha contra el cambio climático.

- ORDENAR LOS TERRENOS PARA AFRONTAR LOS EFECTOS DERIVADOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO. LA RESILIENCIA DEL SECTOR SE ORIENTA A REDUCIR LOS EFECTOS “ISLA DE CALOR” Y DE LAS INUNDACIONES, MEDIANTE EL TRATAMIENTO DEL ESPACIO PÚBLICO Y LA CREACIÓN DE ESPACIO VERDE URBANO ADECUADAMENTE TRATADO Y EQUIPADO Y LA REFORMA DEL ENCAUZAMIENTO DEL ARROYO TAMARGUILLO.
- LOCALIZAR EL DESARROLLO URBANÍSTICO Y LAS INFRAESTRUCTURAS PARA SU SERVICIO EN TERRENOS QUE NO CONTIENEN RECURSOS NATURALES RELEVANTES.
- ESTABLECER UNA ORDENACIÓN URBANA EN FUNCIÓN DE SU USO POTENCIAL, SU CAPACIDAD DE CARGA Y SU CONSIDERACIÓN COMO RECURSO.
- EVITAR EL CRECIMIENTO EN ZONAS ALEJADAS DEL NÚCLEO URBANO CONSOLIDADO Y CON BAJA DENSIDAD, EVITANDO LA DISPERSIÓN Y OPTAR POR UN MODELO DE CONCENTRACIÓN DE LA POBLACIÓN, INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.
- FOMENTAR MODELOS DE USOS MIXTOS, EVITANDO LA CREACIÓN DE ESPACIOS MONOFUNCIONALES Y VINCULANDO LOS TEJIDOS URBANOS CON LAS REDES DE TRANSPORTE COLECTIVO NO MOTORIZADAS.
- AJUSTAR LA TOPOGRAFÍA DE LA TRAMA URBANA PARA MINIMIZAR LAS DIFICULTADES QUE SUPONE LA IMPLANTACIÓN DE DETERMINADAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PEATONAL BICICLETA)

- ARTICULAR UNA RED DE ESPACIOS LIBRES CON CAPACIDAD PARA CORREGIR Y MODERAR LAS CONDICIONES AMBIENTALES, MEDIANTE LA INTRODUCCIÓN DE CRITERIOS BIOCLIMÁTICOS Y DE CALIDAD AMBIENTAL (CONFORT TÉRMICO, RUIDO, CONTAMINACIÓN DEL AIRE, ETC.)
- ADOPTAR MEDIDAS MEDIANTE LA RESERVA DE SUELOS PARA ESPACIOS LIBRES Y CRITERIOS DE URBANIZACIÓN PARA FACILITAR LA PERMEABILIDAD DE LOS SUELOS.
- FAVORECER EL CARÁCTER ESTANCIAL Y DE PASEO DEL ESPACIO PÚBLICO UTILIZANDO ÁRBOLES DE SOMBRA QUE CONTRIBUYAN AL CONFORT TÉRMICO
- PRESERVAR, DENSIFICAR Y ENRIQUECER EL ESTADO DE CONSERVACIÓN DE LA VEGETACIÓN DE LAS ZONAS DESTINADAS A ESPACIOS LIBRES, POTENCIÁNDOLAS COMO SUMIDEROS DE CO2
- ESTABLECER CONDICIONES DE PLANTACIÓN TANTO EN ESPACIO PÚBLICO COMO PRIVADO PARA GARANTIZAR SOMBRA Y PROTECCIÓN DE LOS SUELOS.
- UTILIZACIÓN DE ESPECIES VEGETALES ADAPTADAS AL CLIMA Y QUE REQUIERAN BAJO CONSUMO DE AGUA.
- ESTABLECER MEDIDAS PARA LA PROTECCIÓN A LOS USOS URBANOS DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.
- GENERAR REDES DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO EFICIENTES. UTILIZAR REDES SEPARATIVAS DE AGUAS PLUVIALES Y SANEAMIENTO. CONDUCIR LAS AGUAS FECALES A DEPURADORA Y LAS PLUVIALES A CAUCE PÚBLICO.
- GARANTIZAR UNA GESTIÓN SOSTENIBLE DEL AGUA, MINIMIZANDO SU CONSUMO.
- FOMENTAR EL USO DE MATERIALES RECICLADOS O RECICLABLES

4.3 Objetivos respecto al ahorro de energía.

- INSTAR A LA INSTALACIÓN DE FUENTES DE GENERACIÓN DE ENERGÍAS RENOVABLES.
- INDUCIR LA UTILIZACIÓN DE SISTEMAS DE ALUMBRADO PÚBLICO QUE REDUZCAN EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LA CONTAMINACIÓN LUMÍNICA EN LOS PROYECTOS DE URBANIZACIÓN.
- FOMENTAR LA MINIMIZACIÓN DE RESIDUOS Y EL CONTROL DE LOS MISMOS, CONTRIBUYENDO A REDUCIR SU IMPACTO AMBIENTAL.
- UTILIZACIÓN DE SISTEMAS DE RIEGO DE BAJO CONSUMO.
- REUTILIZACIÓN DEL SUELO PROCEDENTE DE VACIADOS Y DESMONTES EN EL PROPIO SECTOR.

05. DESCRIPCIÓN DE LAS PROPUESTAS GENERALES DE ORDENACIÓN.

5.1 En relación con el límite.

El presente documento mantiene sin alteración el límite del sector recogido por el Plan Parcial del sector SUS DMN 06 Higuerón Norte.

En síntesis, el sector queda delimitado al oeste por ramal de la carretera A8009 y terrenos ferroviarios, al norte por división de fincas, al este por la línea ferroviaria, al sur por división de fincas y el borde sur de la SE20. En el interior del sector queda una parte del encauzamiento del arroyo Tamarguillo, la carretera A8005 y la plataforma de la línea 3 del metro.

La superficie del sector de acuerdo con la delimitación contenida en el PGOU asciende a 1.153.940 m2.

Los terrenos asociados a los viarios A8009, SE20 y A8005 suman 61.910 m2 y el encauzamiento del Tamarguillio 20.832 m2.

La plataforma de la línea 3 del metro ocupa 8.362 m2 de superficie.

5.2 En relación con el modelo general.

El modelo se basa en la incorporación en el sector de usos residenciales, dotaciones, servicios a la población, empleo y actividades productivas organizando una trama que ofrece simultáneamente empleo y residencia. Esta fórmula reduce la especialización funcional de la ciudad moderna y ataja algunos de los problemas diagnosticados en nuestras ciudades. La proximidad de usos productivos y residenciales facilita la movilidad, permite un nivel de uso más homogéneo y una mayor versatilidad en el uso del suelo para atender las necesidades de los ciudadanos.

Los usos productivos se localizan en torno a una parcela de gran tamaño compatible con actividades tecnológicas. Las actividades localizadas en la parcela servirán como elemento tractor de actividades complementarias que deben ubicarse en las parcelas limítrofes. En la parte oeste, se localiza un área residencial con mayor densidad en las proximidades de la plaza central, junto a la estación de metro. El área central incorpora dotaciones y usos complementarios. En torno al área central se crean áreas de menor densidad residencial complementadas con espacios verdes y equipamientos.

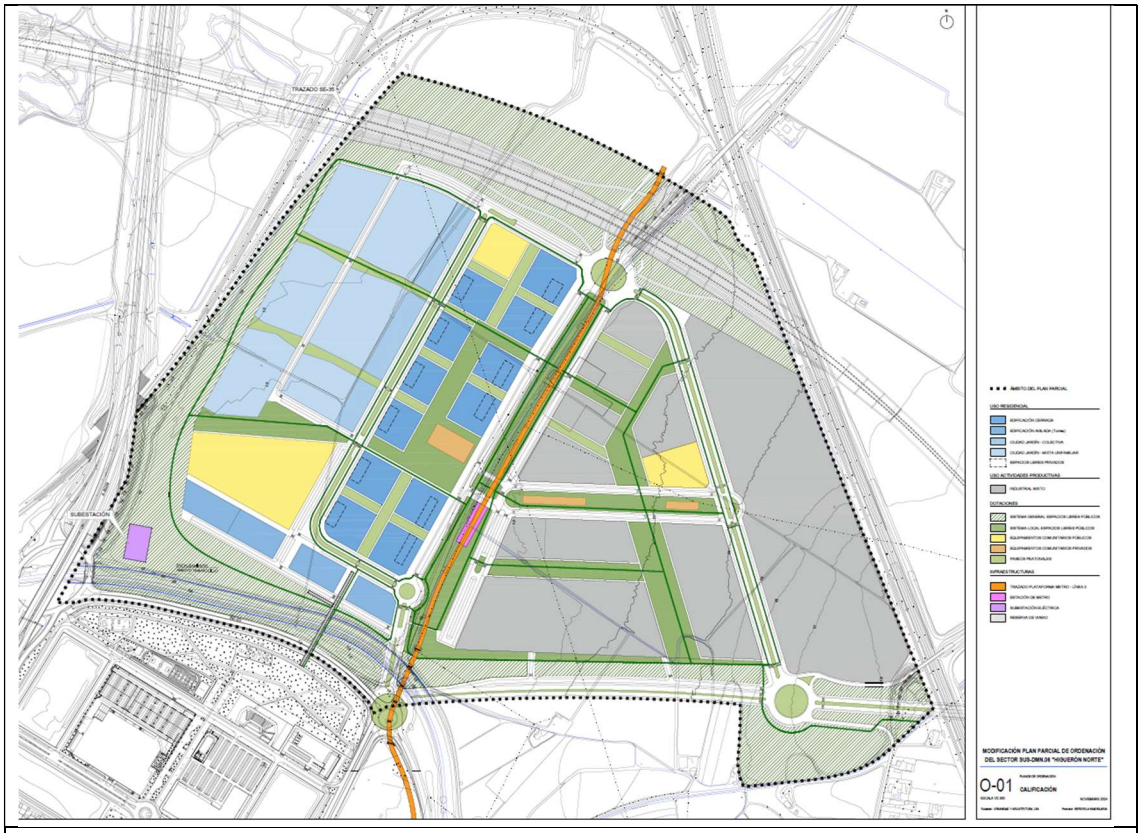
Las dimensiones y forma del sector permiten recorridos compatibles con el desplazamiento peatonal. La posición de la estación de metro en el centro de gravedad del área residencial plantea recorridos inferiores a los 500 m de distancia fácilmente abordables en paseos inferiores a los 15 minutos, que posibilitan desplazamientos mediante movimientos peatonales y ciclistas.

La construcción de la red peatonal se confía a la creación de una red de espacios públicos que relacionan los distintos usos implantados en el sector. La red peatonal dará soporte a la movilidad peatonal y ciclista y, al tiempo, mediante su vegetación servirá para crear variedad en el paisaje urbano. A través de los espacios públicos, la red verde se adentra en el espacio edificado creando esponjamiento, ventilación y sombra.

La creación de plazas, paseos, bulevares construyen imágenes que dotan al nuevo barrio de variedad y riqueza paisajística. Finalmente, los espacios públicos integrados en la trama urbana quedan al servicio del paseo, la estancia, invitando al encuentro de las personas y fomentando la vitalidad urbana.

Los barrios peatonales se asocian con ventajas ambientales al crear espacios más saludables y reducir el consumo energético. La ciudad peatonal facilita el paseo y el ejercicio físico, reduce la emisión de materias contaminantes y aumenta la absorción de CO2 lo que repercute en favor de la salud de los residentes.

En el nuevo barrio, la ciudad peatonal se articula mediante dos bulevares principales. El localizado este-oeste que enlaza el centro residencial con el centro productivo pasando por la estación de metro. El segundo bulevard de trazado sur-norte tiene por finalidad envolver y domesticar la plataforma del metro integrándola en el paisaje del barrio.



Modelo general propuesto

5.3 En relación con los usos.

El modificado de Plan Parcial opta por la creación de un distrito que incorpore usos productivos y residenciales. Los barrios que acercan empleo y residencia facilitan la movilidad y evitan el vaciamiento de áreas urbanas en periodos no laborales. La convivencia de usos residenciales y actividades generadoras de empleo crean sinergias que enriquecen la vida urbana. El acercamiento de usos da lugar a barrios mejor equipados, activos durante todas las horas del día y periodos del año y en los que es posible plantear una movilidad basada en modos no motorizados.

La propuesta plantea un reparto entre usos productivos y residenciales asegurando que la edificabilidad total para uso Actividades Productivas generadoras de empleo y actividad económica sea mayoritaria en el sector.

Las actividades productivas se localizan al este de la plataforma de la línea 3 del metro mientras que las residenciales lo hacen al oeste. Ambos ámbitos se relacionan mediante el bulevar este-oeste que conecta con la estación de metro.

Los usos productivos.

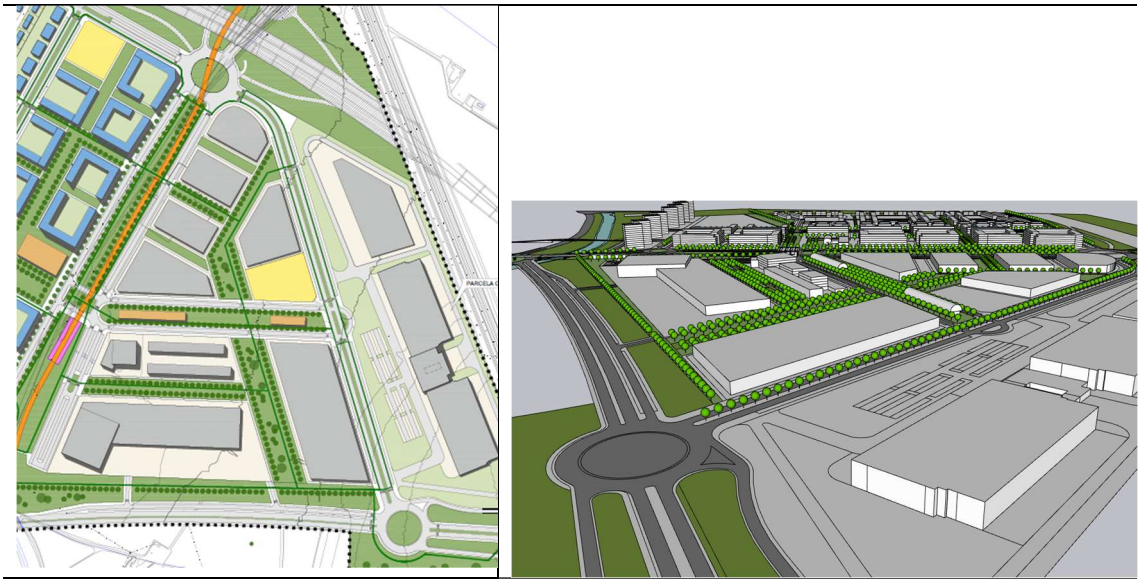
Se reserva una parcela con capacidad de 100.000 m2t de superficie para la implantación de actividades tecnológicas. La parcela actúa como actividad tractora del resto de las actividades productivas que se implanten en los terrenos destinados a usos productivos.

El resto de los terrenos destinados a usos productivos se organizan en dos grandes manzanas divididas internamente por espacios libres y calles peatonales. La manzana localizada al norte establece parcelas de menor tamaño compatibles con usos que puedan complementar a la residencia. La gran manzana localizada al sur establece parcelas de menor tamaño al norte, con frente al bulevar que relaciona el área productiva con la residencial. En la parte sur se crea una manzana de mayor tamaño con frente a la vía de conexión con la SE35.

Las áreas productivas incorporan una miscelánea de usos con actividades que completan o complementan las principales. En este sentido se pretende facilitar la presencia de los usos complementarios de los principales para facilitar el funcionamiento general del ámbito. Las edificaciones ligadas a estos usos tienen requerimientos distintos en función de la actividad por lo que la ordenanza de la parcela será flexible para adaptarse a las distintas implantaciones.

Edificabilidad en m2t:

Centro tecnológico	100.000,00
Productivo mixto	163.991,28



Ordenación del ámbito productivo

Los usos residenciales.

El barrio se orienta a acoger diversidad mediante la previsión de tipologías residenciales capaces de atender las demandas habitacionales de distintos grupos de población. Se trata fundamentalmente de generar un modelo que, de una parte, prevea una variedad de tipos de viviendas que se adapten a diferentes niveles socioeconómicos, para crear un vecindario inclusivo y de otra, integre tanto viviendas unifamiliares como plurifamiliares, adaptadas a diferentes tamaños de familias y estilos de vida.

El 40% de la edificabilidad residencial se destinará a la construcción de vivienda protegida se prevé la reserva para este fin de 103.505,49 m2t.

La trama residencial se propone en la parte oeste del sector en continuidad con la trama urbana de Higuerón Sur. En síntesis, se plantean tres formas de ciudad residencial:

- Zona central
- Torres fachada
- Ciudad jardín

Zona central.

Organizada mediante manzanas que envuelven en su interior una red de plazas de uso exclusivamente peatonal y servidas por un anillo perimetral viario. Sirven de soporte a vivienda plurifamiliar. Las manzanas de una anchura de unos 75 m generan espacios interiores que permiten la presencia de dotaciones comunitarias. La altura de la edificación oscila entre las 5 y 7 plantas dependiendo de la anchura del espacio público al que den frente. La planta baja de la edificación tendrá bajos comerciales para generar actividad en el espacio público y acercar servicios a la residencia.

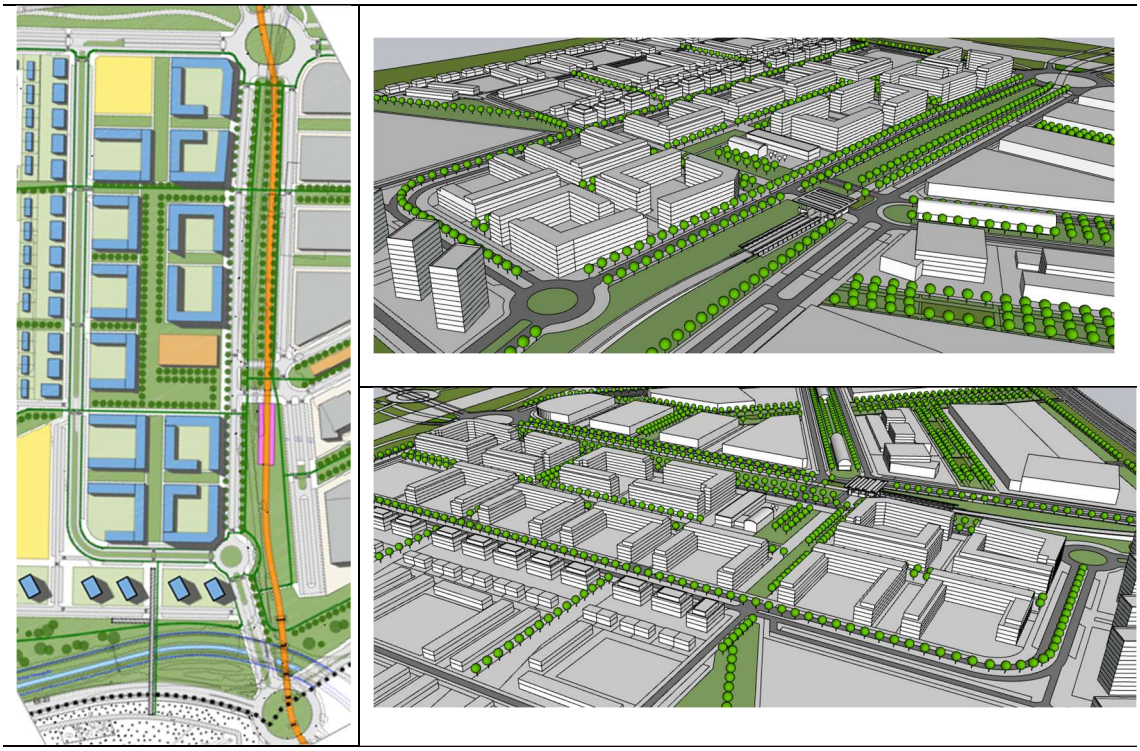
Las manzanas permiten una ocupación media de unas 150 viviendas por manzana.

En la parte central de este ámbito se localiza la Plaza Central ligada a la estación de metro y presidida por el edificio de biblioteca.

La zona central queda conectada con los parques por los paseos localizados de dirección este-oeste localizados al norte y sur de la red de plazas centrales.

Edificabilidad residencial: 165.760,72 m2t

Edificabilidad comercial: 4.200 m2t



Ordenación de la zona central

Torres fachada.

En la parte sureste se prevén 8 torres con edificación en altura. La edificación en altura tiene por finalidad crear la imagen del barrio hacia la ciudad.

Las torres se agrupan en dos unidades por parcela. Los edificios acogen vivienda plurifamiliar con unas 55 viviendas en cada bloque. Las torres se plantean con altura entre las 12 y 15 plantas.

Edificabilidad: 39.936 m2t

Ciudad jardín.

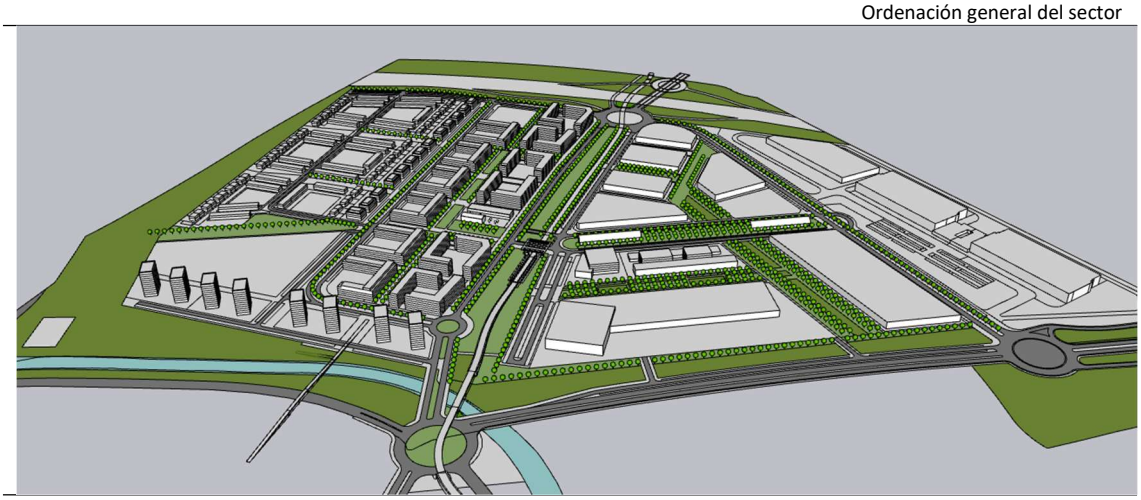
Al oeste de la zona central se localiza una trama viaria tráfico compartido que sirve a parcelas con mezcla de vivienda unifamiliar y plurifamiliar. Esta trama es cruzada en sentido este-oeste por paseos verdes que sirven para conectar el parque oeste con la zona central.

En el interior se prevén 6 grandes parcelas que permitirán la convivencia de viviendas unifamiliares y plurifamiliares. El frente este de la ciudad jardín se configura con bloques de pequeña altura rodeados de jardines privados. Tras esta línea de edificaciones, se prevé la ceración de parcelas para la formación de comunidades de entre 50 y 60 viviendas con espacios individuales y colectivos. La trama posibilita la presencia de pequeños bloques de vivienda plurifamiliar, con vivienda unifamiliar pareada y adosada. La altura máxima de la edificación será de 4 plantas.

Edificabilidad: 48.867 m2t



Ordenación general del sector



Vista general desde el sur

5.4 En relación con la malla urbana.

La malla de espacios públicos esta creada en base a la existencia de dos tramas complementarias: la trama de circulación rodada y la trama de espacios libres que integra zonas verdes y vías peatonales. La trama de zonas verdes y vías peatonales se localiza en el interior de la trama de circulación rodada creando un doble circuito para movimientos peatonales y ciclistas. La trama de circulación rodada concentra las vías de tráfico y el aparcamiento. La trama de zonas verdes y espacios libres incorpora recorridos peatonales y ciclistas por espacios diferentes al viario.

La trama rodada tiene como dirección principal la norte-sur relacionando los viarios/accesos del sur con la parte norte del sector. Esta trama sirve a la movilidad mecánica y garantiza el acceso rodado a la totalidad de las parcelas y cubre la reserva de aparcamiento público.

La trama de espacios libres tiene como dirección principal la este-oeste y sirve para relacionar peatonalmente los distintos usos localizados en el sector. Esta trama se completa con espacios singulares como bulevares, plazas y paseos. Su misión es la de generar espacios de esparcimiento y relación vecinal, además de diversificar el paisaje urbano.

Las conexiones exteriores

Las conexiones viarias del sector con el resto de la ciudad se producen necesariamente desde la parte sur: Via SE20 Supernorte y prolongación de la Avenida de la Ingeniería (antigua carretera de Brenes). Ambas vías confluyen en la actualidad en una rotonda sobre la que debe discurrir el viaducto de la línea 3 del metro. Por otra parte, se prevé la reurbanización de la SE20 para convertirla en una avenida parque más integrada con los barrios que rodea. En consecuencia, los accesos previstos por el Plan Parcial deben reformularse en su totalidad.

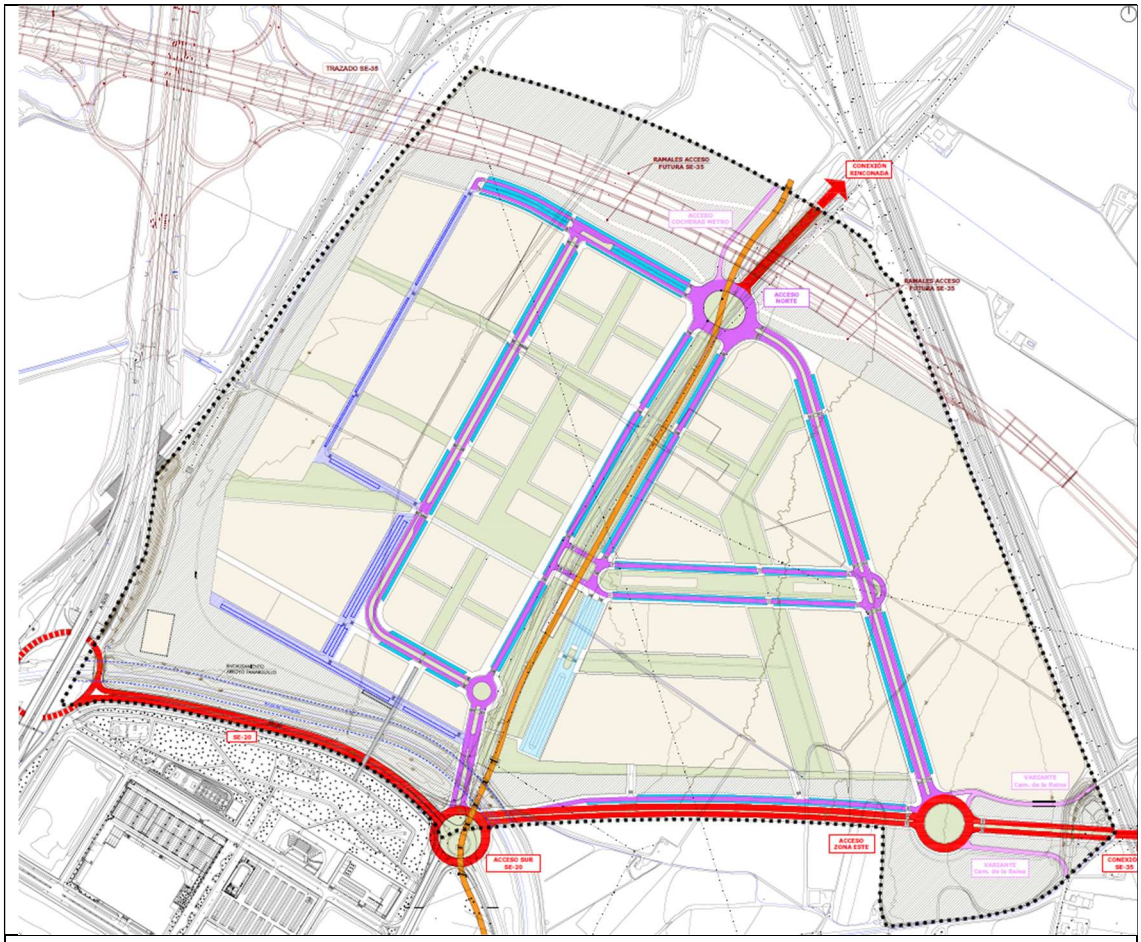
El presente documento plantea las siguientes actuaciones:

- La creación de una nueva rotonda en la intersección de la SE20 con la carretera de Brenes.
  La glorieta existente se sustituirá por una glorieta de 65 m de diámetro interior. Sobre la glorieta discurrirá el viaducto del metro. La glorieta se prevé con una sección de tráfico de 3 carriles de tráfico. Desde la glorieta se posibilitan itinerarios hacia el centro urbano por la avenida de la Ingeniería y con San Jerónimo y la Cartuja hacia el este y con Pino Montano por la SE 20 que tiene prevista su conversión en avenida urbana en ese tramo.
- La previsión de un vial que enlace la rotonda anterior con el futuro trazado de la SE35.
  Al sureste del sector, se conecta la red viaria con la prevista en la parte noreste de la ciudad. Mediante el enlace se posibilita la conexión con la SE35. La conexión facilitará itinerarios hacia la A4 y al Acceso Norte por la SE35 y conexión con la SE20 y la SE30 mediante nueva vía de trazado sur-norte. Esta vía se prevé con 2 carriles de tráfico por sentido de la marcha mediana central y vía de servicio en la parte norte. Se prevé una rotonda en la parte este que permitirá el acceso al sector y dará continuidad al camino de La Reina.
- La reconversión de la carretera de Brenes en vía urbana.
  La carretera de Brenes se verá remodelada en su itinerario a lo largo del sector. De acuerdo con los informes de Confederación Hidrográfica del Guadalquivir el paso actual de la carretera sobre el encauzamiento del arroyo Tamarguillo reduce la sección y la capacidad de desagüe. Se prevé en consecuencia la creación de un nuevo puente que elimine estos problemas. A lo largo del sector el itinerario se convierte en vía urbana que conectará: con el viario del sector en la parte sur para acceso a la zona residencial, en el centro para conectar con el área productiva y al norte, en la rotonda con cruce a nivel con la línea 3 del metro, para mantener la conexión hacia La Rinconada y Brenes.

La trama de circulación rodada

La trama de circulación rodada está basada en la formación de dos anillos localizados al este y oeste de la línea de 3 del metro. El anillo localizado al oeste sirve al área residencial y al anillo este al área productivo. Los dos anillos se conectan entre sí en la nueva rotonda sobre la actual SE20, en la parte central del sector y en la rotonda de nueva ejecución localizada al norte y cruzada por la plataforma del metro.

El anillo oeste se apoya en el nuevo trazado de la carretera de Brenes, envuelve las manzanas residenciales de edificación cerrada y da servicio a dos anillos menores de viario de coexistencia que atienden a las edificaciones en altura de la parte sur y a las viviendas unifamiliares de la parte oeste. El anillo principal se configura en la parte oeste con dos carriles por sentido, mediana central y bandas de aparcamiento en batería. El anillo principal y los secundarios garantizan el acceso a todas las parcelas residenciales en al menos uno de sus frentes.



Movilidad motorizada

El anillo este se apoya en el vial este de conexión con la SE35 por el sur y por la rotonda sobre la carretera de Brenes por el norte. El anillo da servicio a las parcelas destinadas a usos productivos. La avenida principal se configura con dos carriles por sentido de la marcha, mediana central y aparcamiento en batería. El anillo viario garantiza el acceso rodado a todas las parcelas en al menos uno de sus frentes.

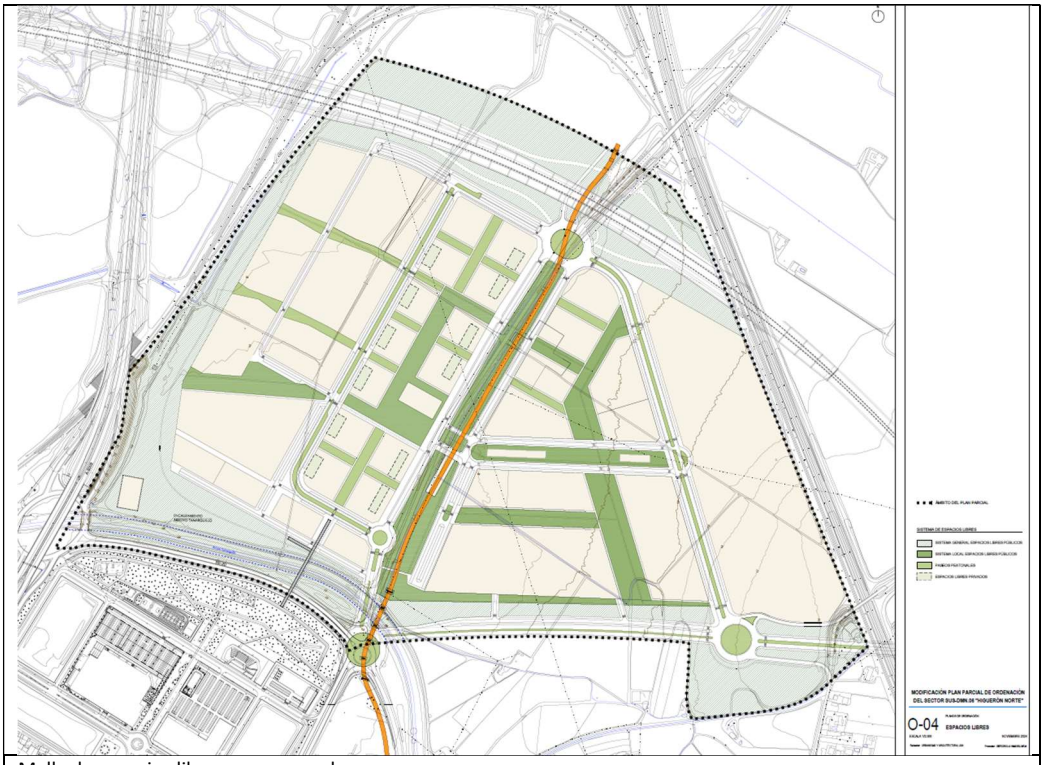
La trama de espacios libres y zonas verdes

El diseño de estos espacios debe compatibilizar la movilidad peatonal y ciclista con la creación de zonas de estancia que incorporen los elementos de vegetación. La reserva de espacios libres locales se utiliza para la creación de espacios públicos dentro de la trama de edificación.

La estrategia de incluir espacios verdes en el interior de la trama resulta esencial para la sostenibilidad urbana. Los espacios verdes generan pasillos de conexión entre el interior edificado y los parques perimetrales lo que favorece el esponjamiento de la edificación y la aireación de la trama. Este hecho, junto al tratamiento del espacio verde mediante vegetación, sombra y utilización de pavimentos naturales facilita el control de la temperatura, reduce el efecto isla de calor y mejora la permeabilidad de los suelos.

La trama de espacios libres está conformada por un conjunto de ámbitos no construidos que esponjan el área edificada, creando itinerarios peatonales de conexión y lugares de esparcimiento. La trama está compuesta por los siguientes elementos:

- Banda verde central norte-sur. Esta banda se localiza a ambos lados de la línea 3 del metro. La misión es la de integrar la plataforma en el paisaje urbano, creando en su lateral un espacio de paseo que pueda combinarse con lugares de estancia.
- Eje verde este-oeste. Se compone de un conjunto de espacios que crean un itinerario que relaciona el sistema general localizado al oeste con el área productiva del este. De oeste a este aparecen el jardín ligado a la parcela de equipamientos, la plaza central del área residencial, la estación del metro y el bulevar transversal que integra el área productiva.
- Eje interior verde del área residencial. Ocupa la zona central del manzanario residencial. El eje se configura mediante el paseo central con 40 m entre alineaciones y la plaza central que enlaza el paseo con el edificio de biblioteca y la estación del metro.
  El eje se extiende hacia el norte, sur y oeste mediante paseos peatonales que fragmentan las manzanas y crean itinerarios que llevan hasta el parque de sistema general que envuelve al sector por el oeste.

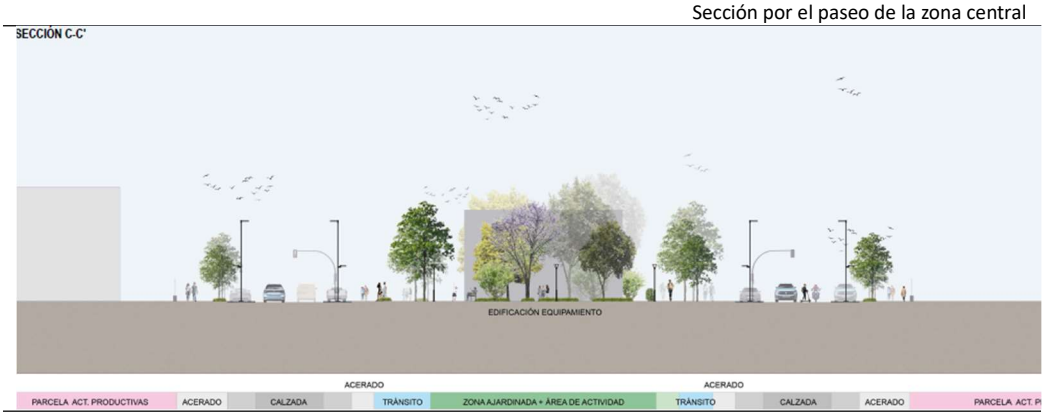


Malla de espacios libres y zonas verdes

- Eje interior verde del área productivo. Está conformado por un espacio de 60 m entre alineaciones en la parte sur que pierde dimensión en la parte norte. Este eje se completa con paseos zonas ajardinadas que enlazan con los ejes transversales previstos en la parte oeste.
- El arco de zonas verdes de sistema general. La trama de zonas verdes se completa con la reserva de terrenos para sistema general de zonas verdes. Las zonas verdes de sistema general se localizan al norte, oeste y sur abrazando los usos previstos en el sector. Este espacio se acondicionará como parque urbano incluyendo vegetación, áreas naturalizadas y mobiliario para su uso.



Sección por el paseo de la zona central



Sección por bulevar del espacio productivo

5.5 En relación con la integración de la plataforma del metro en el nuevo barrio.

La red de metro que discurrirá por el sector representa simultáneamente la oportunidad al conectar el sector con el resto de la ciudad y el reto para la integración urbana de la infraestructura en la trama urbana y el paisaje del nuevo barrio.

A su paso por el sector, el trazado del metro discurre en superficie con dirección de sur a norte. En la actualidad se ha ejecutado el tramo norte del ramal técnico de la línea 3 del metro y se han

adjudicado las obras del tramo sur del ramal técnico que prevé la construcción de un viaducto sobre la SE 20 Supernorte.

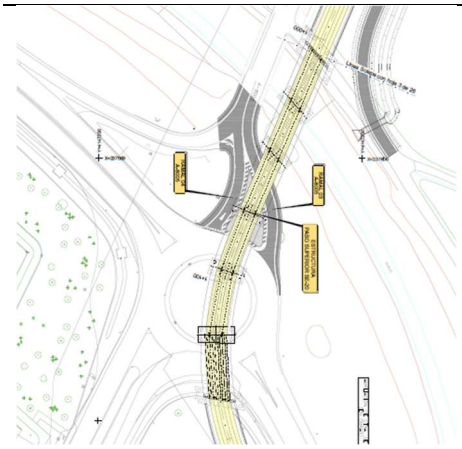
Los principales retos para la integración del metro en el sector son:

- El diseño del viaducto y la integración del acceso rodado al sector y el paso del Anillo verde de la ciudad al norte del arroyo Tamarguillo.

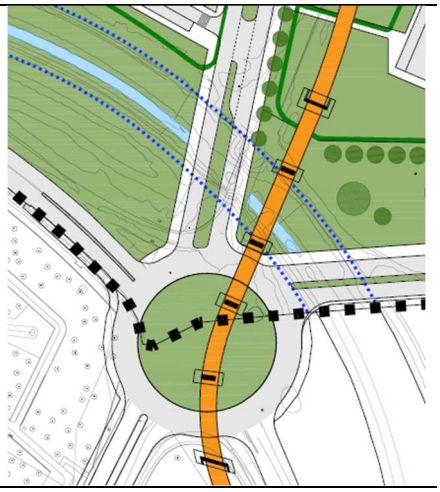
  Se trata de un punto en el que convergen la red viaria, la plataforma del metro, el encauzamiento del arroyo Tamarguillo y la red de espacios libres de la ciudad limitándose y condicionando las soluciones de diseño. La propuesta sobre la que se trabaja consiste en la creación de una gran rotonda al sur del encauzamiento del arroyo Tamarguillo que organiza los movimientos de paso de la vía SE 20 Supernorte, el acceso al sector y la conexión con la SE35.

  El viaducto del metro mantiene la traza y rasante prevista en proyecto y se reorganizan la colocación de las pilas de acuerdo con las últimas previsiones del proyecto en ejecución.

  Al norte del arroyo Tamarguillo discurre el Anillo verde, pasando bajo el viaducto con una anchura libre en el punto más angosto de unos 30m.



Acceso previsto



Reforma de la rotonda de acceso al sector

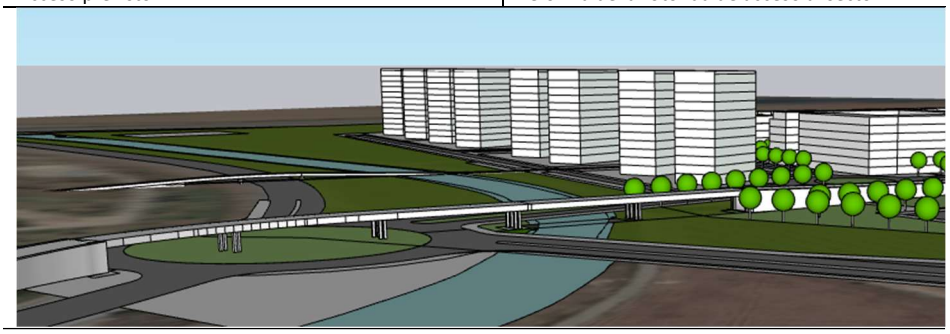


Imagen de la rotonda y viaducto del metro

- La permeabilidad transversal del trazado del metro.

  - Al entrar la plataforma del metro en el sector desciende mediante una rampa desde el viaducto al terreno. La rasante de la plataforma hace este tramo difícilmente franqueable. En la parte sur se localiza un paso peatonal y ciclista que facilita las comunicaciones a ambos lados de la línea de metro.

- Al finalizar la rampa se dispone la estación de metro para el servicio del sector. La estación ocupa una posición centrada en el sector. Los usos residenciales y productivos se localizan a una distancia inferior a 500 metros de la estación haciendo posible el acceso peatonal desde cualquier punto del nuevo barrio.
- Al norte de la estación de metro, la plataforma tiene condición de ramal técnico. El ramal técnico se utilizará al inicio y final del servicio diario. La baja frecuencia de uso del tramo permite la integración de la plataforma del metro dentro de un espacio bulevar.



Propuesta de integración de la plataforma del metro en el sector

- La incidencia en el paisaje y la imagen urbana.

  La imagen del metro en el interior del barrio dependerá del carácter de los elementos ferroviarios como railes, señalización y catenarias y del diseño y tratamiento del espacio público. En un primer acercamiento se propone un espacio público dominado por vegetación y sombra y acondicionado para el uso ciudadano mediante áreas de estancia y juego.



Bulevar con la integración de la plataforma del metro

5.6 En relación con la movilidad.

La presencia de red de metro en el sector se utiliza para reducir la dependencia de la movilidad motorizada y para el fomento de movimientos peatonales y ciclistas. La apuesta por el transporte

público y la potenciación de la red peatonal y ciclista en detrimento de la movilidad motorizada apoya la reducción de contaminación acústica y del aire.

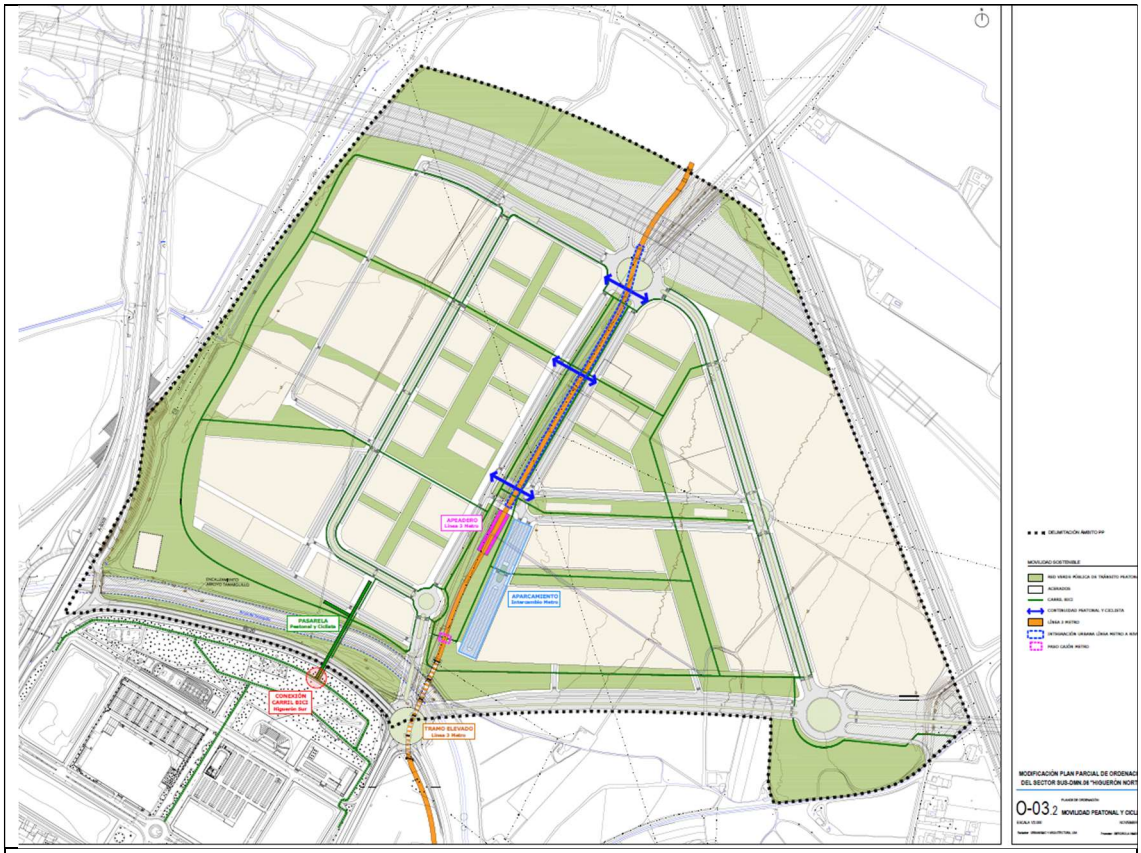
En síntesis, las acciones emprendidas en favor de esta estrategia son:

- Transporte público. Localización de la estación de metro en una posición centrada del sector. La distancia de la estación metro a los puntos más alejados de la trama urbana no superan los 500m de distancia lo que facilita el acceso peatonal a la red de transporte público de alta capacidad.

- Intermodalidad. Se reserva un aparcamiento de 200 plazas juntó a la estación de metro para posibilitar la trasferencia de viajeros desde la red de carreteras y modos motorizados a la red de transporte público.

- Red peatonal. La trama urbana se configura mediante manzanas agrupadas en supermanzanas. Las supermanzanas quedan envueltas por viario rodado mientras que el espacio público de su interior es de uso exclusivo peatonal. En la ciudad de jardín la trama urbana tiene carácter de viario compartido.

- Red ciclista. Se establece una red de bici carriles que enlaza los distintos ámbitos del sector. Esta red se conecta con la red existente en el sector Higuerón Sur mediante una pasarela localizada en la parte sur.



Movilidad sostenible

5.7 En relación a los sistemas generales.

El sistema general de espacios libres.

El sector debe reservar terrenos para los sistemas generales de espacios libres previstos por el PGOU. Estas reservas se producen en la parte norte para establecer una reserva de suelo para el futuro canal del Ranillas y en la parte sur para la creación del Anillo verde de la ciudad previsto en el borde del encauzamiento del arroyo Tamarguillo. La superficie de estos sistemas generales es de 175.351 m2

Esta superficie se verá incrementada por las reservas derivadas del incremento de población. Las 2.546 viviendas previstas con una media de 2,4 personas por vivienda generan una población de 6.110 habitantes. El estándar de sistemas generales verdes en el municipio es de 11,28 m2/hab lo que genera una reserva de superficie de zonas verdes de 68.925,31 m2.

La superficie total de SSGG de EELL será como mínimo de 244.276,31 m2t. La reserva establecida en planos asciende a la superficie de 245.869,14 m2.

La reserva se establece en la parte norte de acuerdo con las previsiones del PGOU de Sevilla y en la parte oeste del sector. Se genera un arco de parques perimetrales enlazan el sector con la estructura verde de la ciudad y la completan al crear un pasillo de conexión entre el Anillo verde y el parque del canal de Ranilla.

Los sistemas generales viarios y de movilidad.

El Plan Parcial incluye en la ordenación pormenorizada los sistemas generales viarios previstos por el PGOU: SGV DMN 08 Carretera de Brenes y SGV DMN 05 Vía Parque Higuerón. Para el correcto funcionamiento de estos viarios de sistema general y su acomodo al proyecto de la línea 3 del metro prevé una nueva rotonda.

En la parte suroeste del sector se localiza una parte del enlace del acceso norte por la carretera A8009.

El Plan Parcial prevé la conexión del sector con la SE 35 en la parte sureste del sector. Esta vía tendrá una función relevante en el funcionamiento viario de la ciudad al recuperar la conexión de la actual SE20 en el itinerario Cartuja-noreste urbano, al permitir unir con la ronda Norte y la carretera A4.

Así mismo en el interior del sector queda la plataforma de la línea 3 del metro que constituye una infraestructura del transporte urbano de primer nivel.

Las grandes infraestructuras que parcialmente discurren por el sector son:

- A-8009. Se localiza en el extremo suroeste del sector. La ordenación no afecta esta infraestructura.
- SE-20. La ordenación modifica la rotonda de esta vía con la A8005
- LINEA 3 DEL METRO. En el apartado correspondiente se describe como la ordenación se acomoda a la línea 3 del Metro.
- A-8005. La ordenación prevé la transformación de la carretera en una avenida urbana.
- RESERVA VIARIO SE35. La ordenación establece una reserva para el trazado de la vía
- ENCAUZAMIENTO DEL TAMARGUILLO. La ordenación seguirá las propuestas contenidas en el estudio de inundabilidad e informes de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir en relación con el encauzamiento.

5.8 En relación a las dotaciones

Estándares y reservas.

El modificado del Plan Parcial mantiene el nivel de dotaciones locales previsto en el Plan Parcial. El nivel de dotaciones previsto en ese documento es superior al que establece la LISTA para los ámbitos de actuaciones de transformación urbanística, los Planes Parciales de Ordenación, en actuaciones de uso global distinto al residencial.

El Plan Parcial establecía 131.592 m2 de suelo para zonas verdes locales y 42.124 m2 de suelo para equipamientos comunitarios. La suma total ascendía a la cantidad de 173.716 m2 de suelo destinado a dotaciones locales.

La RGLISTA establece una reserva de sistema local de espacios libres y zonas verdes no inferior a 10 m2 por habitante y la reserva de sistema local de equipamientos comunitarios básicos no será inferior a 2,5 m2 por habitante, debiendo destinarse al menos el cuatro por ciento de la superficie de la actuación a equipamientos comunitarios básicos.

Cálculo habitantes		
Viviendas	2.546	nº viviendas
Habitantes por vivienda	2,4	hab/viv
Total Habitantes	6.110	hab
Superficie del sector	1.153.940,00	m2

La LISTA establece para sectores de uso global distinto al residencial una reserva mínima del 14% del ámbito. En todos los casos, la reserva de sistema local de espacios libres y zonas verdes no será inferior a 10 m2 por habitante y la reserva de sistema local de equipamientos comunitarios básicos no será inferior a 2,5 m2 por habitante, debiendo destinarse al menos el cuatro por ciento de la superficie de la actuación a equipamientos comunitarios básicos y el 10% a espacios libres. Estas condiciones quedan recogidas en el siguiente cuadro:

Espacios libres y zonas verdes el mayor de los siguientes valores	10m2/hab	61.104,00 m2
	10% sup, sector	**115.394,00 m2**
Equipamientos Comunitarios el mayor de los siguientes valores	2,5 m2/hab	15.276,00 m2
	4% sup. sector	**46.157,60 m2**

El Plan Parcial que se modifica establecía unas reservas de espacios libres y zonas verdes de 115.962 m2 y de 34.888 m2 para equipamientos comunitarios. El modificado del Plan Parcial establecerá una reserva de espacios libres y zonas verdes mínimas de 115.962 m2 y de 46.157,60 de equipamientos comunitarios.

El modificado del Plan Parcial seguirá lo previsto en el RGLISTA en lo referente a la distribución de las dotaciones. De acuerdo con lo previsto en el art.81d) 2º "*El uso inteligente y polivalente de los equipamientos, adaptado a los diferentes horarios y necesidades de la población, y el establecimiento de una regulación flexible del uso pormenorizado, con el objetivo de evitar la infrautilización de estos.*" No se concreta el uso de las reservas de equipamientos comunitarios previstos.

De acuerdo con el art.82.2 "*Las dotaciones privadas computarán a los efectos del cumplimiento de los estándares recogidos en este artículo hasta un máximo del veinte por ciento de la reserva exigida*" se prevén dotaciones privadas que computarán a los efectos del cumplimiento de los estándares hasta un máximo del veinte por ciento de la reserva exigida.

- La reserva de aparcamientos públicos.

El Plan Parcial establecía una reserva de 2.621 plazas de aparcamiento público. El presente documento adopta el criterio de reserva de plazas de aparcamiento público de acuerdo con el RGLISTA por resultar más exigente. La reserva de plazas de aparcamiento público es la siguiente:

Reserva de aparcamiento en espacio público		
Uso productivo: 1 plaza por cada 100mt	Edificabilidad no residencial	266.600,00
	1 plaza por 100 m2t	2.666,00
	50% espacio público	**1.333,00**
Residencia	Viviendas	2.546,00
	habitantes	2,40
	Total habitantes	6.110
	0,5 plazas habitantes	3.055,20
	50% espacio público	1.527,60
Nº mínimo de plazas de aparcamiento en espacio público		**2.860,60**

Distribución del equipamiento comunitario.

La localización se realiza mediante la reserva de 6 parcelas, cinco de ellas serán de carácter público y una de carácter privado.

La mayor parte de la reserva para equipamientos comunitario se localiza en el ámbito residencial por ser este el que genera una mayor demanda de estos usos. En el área residencial se localizan tres parcelas. La localizada al norte es una parcela de tamaño medio, tendrá carácter público y debe servir para equipamiento de cercanía como centro educativo para las etapas inferiores. En la parte suroeste se establece una reserva de gran tamaño, conectada con la red verde, con vocación para la localización de actividades deportivas o educativas de alumnos con edades superiores.

En la parte este se reservan 3 parcelas. Una de mayor tamaño debe servir para localizar servicios de apoyo a trabajadores y empresas. Las dos parcelas restantes se localizan en el bulevar este-oeste. Una de ellas en las proximidades de la estación de metro y debe servir para acoger centros municipales o administrativos que puedan prestar servicio a otros ámbitos exteriores al sector.

En la parte central se reserva una parcela de equipamiento comunitario de uso privado. La parcela puede acoger servicios exteriores al sector por su localización centrada en el sector y próxima a la estación de metro.

La distribución de espacios libres locales.

Los espacios libres locales se localizan en el interior de la trama de edificación para su esponjamiento y enlazarla con el arco de sistemas generales verdes que envuelve al sector.

La reserva de espacios libres locales se utiliza para la creación de espacios públicos dentro de la trama de edificación. Además de los aspectos ya tratados en otros apartados, la estrategia de incluir espacios verdes en el interior de la trama resulta esencial para la sostenibilidad urbana. Los espacios verdes generan pasillos de conexión entre el interior edificado y los parques perimetrales lo que favorece el esponjamiento de la edificación y la aireación de la trama. Este hecho, junto al tratamiento del espacio verde mediante vegetación, sombra y utilización de pavimentos naturales facilita el control de la temperatura, reduce el efecto isla de calor y mejora la permeabilidad de los suelos.

Parte de la reserva de zonas verdes locales tendrán carácter privado. La reserva de zonas verdes privadas se realiza en el interior de las parcelas de edificación cerrada de la zona central. Se establece la reserva de zonas verdes privadas a localizar en cada parcela. Estas zonas tienen más de 12 m de ancho y de 250 m2 de superficie. Los terrenos destinados a zonas verdes privadas deberán mantenerse con suelo natural y vegetados con la densidad de arbolado que se determine para cumplir el estándar.

5.9 En relación a las infraestructuras.

Se describen a continuación los elementos de conexión de las principales redes de urbanización con las generales de la ciudad. Las conexiones se realizan en puntos en los que las redes generales cuentan con capacidad suficiente para atender los usos previstos en el sector.

Red de abastecimiento.

De acuerdo con la información facilitada por la empresa EMASESA, el sistema cuenta con recursos para el suministro de agua potable al nuevo barrio.

Existe punto de conexión en la parte noroeste del sector mediante arteria de agua de D500. Para crear malla se deberá ejecutar nueva conexión por el parte este con la red existente en barriada de Pino Montano.

Red de saneamiento.

La red será separativa. El sector contará con redes diferenciadas de aguas residuales y de aguas pluviales.

La red de aguas residuales se conectará al Emisario General localizado en las proximidades de la depuradora de San Jerónimo.

La red de aguas pluviales se conducirá al encauzamiento del arroyo Tamarguillo. Previo al vertido se ejecutarán las instalaciones de tratamiento.

Red eléctrica.

En la actuación se enterrarán las líneas eléctricas aéreas existentes.

Se prevé la localización de una nueva subestación en la parte suroeste del sector.

Red de gas.

El sector es atravesado de norte a sur por una conducción de gas con trazado sensiblemente paralelo al antiguo trazado de la carretera A 8005.

En la parte osete del sector existe una conducción de gas de distribución industrial.

Ambas conducciones afectan a la nueva ordenación de los terrenos.

El punto de conexión se prevé en el acceso sur al sector.

5.10 En relación con la gestión de los terrenos

La ejecución del planeamiento se llevará a cabo mediante una unidad de ejecución que comprenderá la totalidad de los terrenos del sector.

La urbanización de los terrenos se integrará en un proyecto de urbanización para la totalidad de los terrenos que podrá incorporar las obras exteriores para conexiones con las redes generales de la ciudad.

La urbanización podrá ejecutarse por fases con la intención de acomodar la ejecución de obras de urbanización a la construcción de solares. La ejecución de fases deberá asegurar el correcto funcionamiento del sector.

5.11 Dimensiones de la ordenación.

	PGOU	Plan Parcial	Avance Modificado PPO
Superficie	1.153.940,00	1.153.940,00	1.153.940,00
Superficie con aprovechamiento	1.082.308,00	1.082.308,00	1.082.308,00
Índice edificabilidad	0,48	0,48	0,48
Techo máximo	522.755,00	522.755,00	522.755,00
Edificabilidad Industrial almacenamiento	339.791,00	339.791,00	263.991,28
Edificabilidad Servicios Terciarios	182.964,00	93.312,00	
Edificabilidad Gran Superficie Comercial		89.652,00	
Edificabilidad Residencial total			258.763,72
Edificabilidad vivienda protegida			103.505,49
Nº maximo viviendas			2.546

	PGOU	Plan Parcial	Avance Modificado PPO
Espacios libre + equipamientos	28 m2suelo/100 m2t	28,86	31,03
Equipamientos		34.888,00	46.200,00
Espacios libres locales		115.962,00	116.027,79
Aparcamiento		2.621,00	2.945,00

El documento fue elaborado por la empresa Urbanismo y Arquitectura López-Bermúdez SL. bajo la dirección de D. Pedro Bermúdez González. Arquitecto y D. Javier Grondona España, arquitecto.

05210856E PEDRO ANTONIO BERMUDEZ (R: B41541871)

Firmado digitalmente por 05210856E PEDRO ANTONIO BERMUDEZ (R: B41541871)
Fecha: 2024.12.04 10:06:20 +01'00'

Sevilla, diciembre de 2024

06. PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN

I-01 Situación (1/7500-1/50000)

I-02 Delimitación (1/3000)

I-03.1 Planeamiento vigente PGOU de Sevilla. Plano de ordenación pormenorizada completa (1/3000)

I-03.2 Planeamiento vigente PPO SUS-DMN.06. Calificación y regulación de los usos del suelo (1/3000)

I-04 Usos del suelo y edificaciones existentes (1/3000)

I-05 Hipsometría (1/3000)

I-06 Propiedades y titularidad del suelo (1/3000)

I-07 Infraestructuras de comunicaciones en el entorno. Red viaria (1/5000)

I-08 Proyecto constructivo de la Línea 3 del metro de Sevilla (1/3000)

I-09 Afecciones (1/3000)

I-10.1 Servidumbres Aeronáuticas. Aeródromo y radioeléctricas (1/3000)

I-10.2 Servidumbres Aeronáuticas. Operación de las aeronaves (1/3000)

I-11.1 Infraestructuras existentes. Abastecimiento (1/5000)

I-11.2 Infraestructuras existentes. Saneamiento (1/5000)

I-11.3 Infraestructuras existentes. Energía eléctrica (1/5000)

I-11.4 Infraestructuras existentes. Red de gas (1/5000)

I-11.5 Infraestructuras existentes. Telecomunicaciones (1/5000)

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Alternativa 0 (1/3000)

Alternativa 1 (1/3000)

Alternativa 2 (1/3000)

PLANOS DE ORDENACIÓN

O-01 Calificación (1/2000)

O-02 Dimensión de la propuesta (1/2000)

O-03.1 Movilidad motorizada (1/2000)

O-03.2 Movilidad peatonal y ciclista (1/2000)

O-04 Espacios Libres (1/2000)

AVANCE PPO SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

I-01 Situación (1/7500-1/50000)

I-02 Delimitación (1/3000)

I-03.1 Planeamiento vigente PGOU de Sevilla. Plano de ordenación pormenorizada completa (1/3000)

I-03.2 Planeamiento vigente PPO SUS-DMN.06. Calificación y regulación de los usos del suelo (1/3000)

I-04 Usos del suelo y edificaciones existentes (1/3000)

I-05 Hipsometría (1/3000)

I-06 Propiedades y titularidad del suelo (1/3000)

I-07 Infraestructuras de comunicaciones en el entorno. Red viaria (1/5000)

I-08 Proyecto constructivo de la Línea 3 del metro de Sevilla (1/3000)

I-09 Afecciones (1/3000)

I-10.1 Servidumbres Aeronáuticas. Aeródromo y radioeléctricas (1/3000)

I-10.2 Servidumbres Aeronáuticas. Operación de las aeronaves (1/3000)

I-11.1 Infraestructuras existentes. Abastecimiento (1/5000)

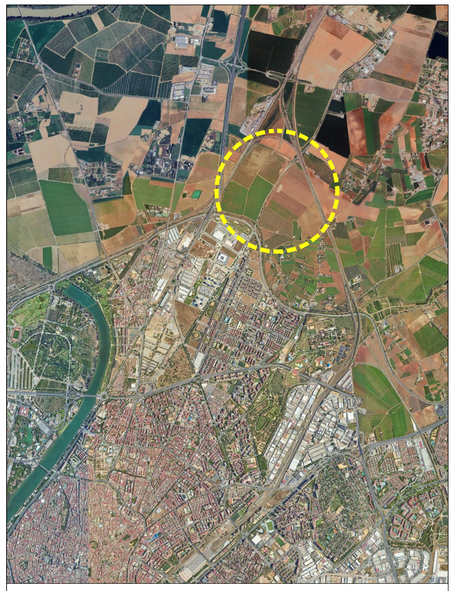
I-11.2 Infraestructuras existentes. Saneamiento (1/5000)

I-11.3 Infraestructuras existentes. Energía eléctrica (1/5000)

I-11.4 Infraestructuras existentes. Red de gas (1/5000)

I-11.5 Infraestructuras existentes. Telecomunicaciones (1/5000)

SUS-DMN.06



LOCALIZACIÓN. Escala 1/50.000

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-01

PLANOS DE INFORMACIÓN

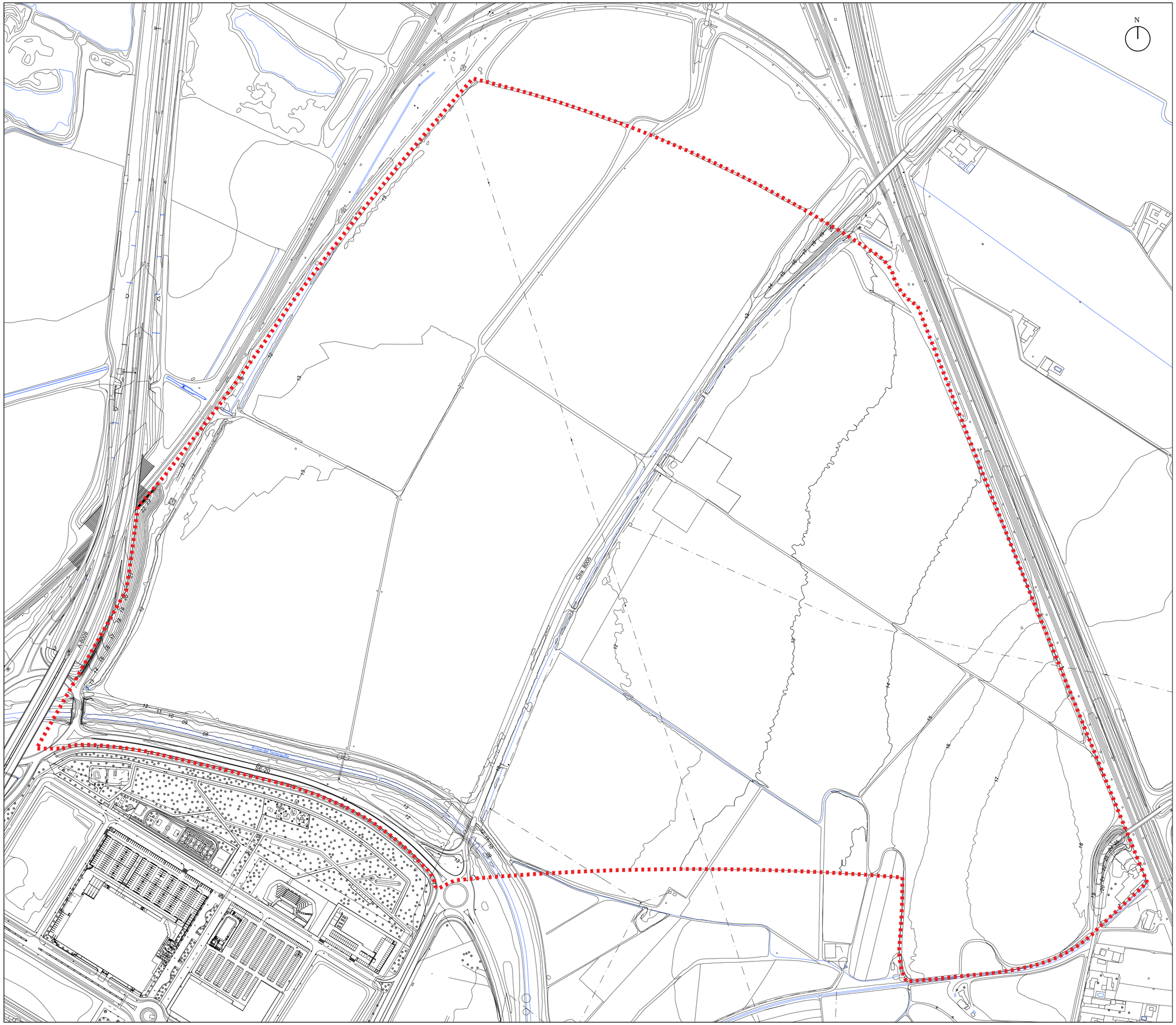
SITUACIÓN

ESCALA 1/7.500

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-02

PLANOS DE INFORMACIÓN

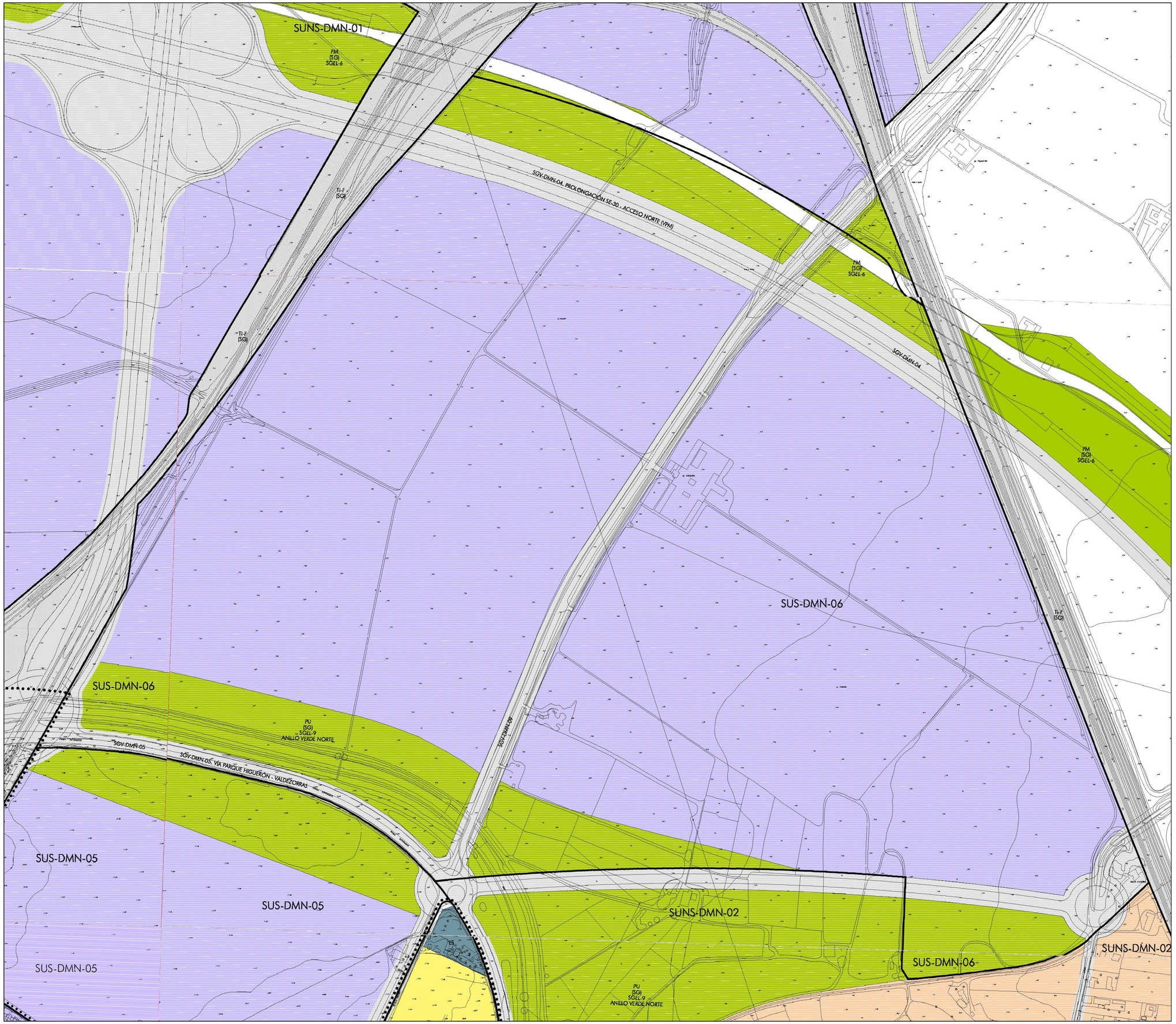
DELIMITACIÓN

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



USOS GLOBALES Y PORMENORIZADOS

RESIDENCIAL
VIVIENDA

TERCIARIO
SERVICIOS TERCIARIOS
GRAN SUPERFICIE COMERCIAL
ESTACIÓN DE SERVICIO

ACTIVIDADES PRODUCTIVAS
SERVICIOS AVANZADOS
INDUSTRIA Y ALMACENAMIENTO

DOTACIONAL

EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PÚBLICOS

E	EDUCATIVO	
D	DEPORTIVO	
S	SERVICIOS DE INTERÉS PÚBLICO Y SOCIAL	S-S
(*)	DE CARÁCTER PRIVADO	S-BS
		S-EA
		S-SC
		S-SP
		S-EES

ESPACIOS LIBRES

PM	PARQUE METROPOLITANO
PU	PARQUE URBANO
ZV	ZONAS VERDES

TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

TI-SI	SERVICIOS E INFRAESTRUCTURALES	TI-F	FERROVIARIO
TI-CTM	CENTRO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS	TI-P	PUERTO
		TI-AP	AEROPUERTO
		TI-HP	HELIPUERTO
		TI-IT	INTERCAMBIADOR DE TRANSPORTE

VIARIO PROPUESTO
ESPACIO LIBRE ASOCIADO AL VIARIO

ZONAS DE ORDENANZAS DEL SUELO URBANO

CH	CENTRO HISTÓRICO
M	EDIFICACIÓN EN MANZANA
MP	EDIFICACIÓN EN MANZANA CON ALINEACIÓN INTERIOR OBLIGATORIA O MÁXIMA
A	EDIFICACIÓN ABIERTA
SB	SUBURBANA
CJ	CIUDAD JARDÍN
AD	UNIFAMILIAR ADOSADA
UA	UNIFAMILIAR AISLADA Y/O AGRUPADA
CT	CONSERVACIÓN TIPOLÓGICA
IS	INDUSTRIA SINGULAR
IA	INDUSTRIA EN EDIFICACIÓN ABIERTA
IC	INDUSTRIA EN EDIFICACIÓN COMPACTA
SA	SERVICIOS AVANZADOS
ST-A	SERVICIOS TERCIARIOS EN EDIFICACIÓN ABIERTA
ST-C	SERVICIOS TERCIARIOS EN EDIFICACIÓN COMPACTA

CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DE SUELO. DETERMINACIONES COMPLEMENTARIAS

LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL
DELIMITACIÓN DE SUELO URBANO

DELIMITACIÓN DE SECTORES, ÁREAS DE REFORMA INTERIOR, ÁREAS DE TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTO, ACTUACIONES SIMPLES Y ÁREAS DE PLANEAMIENTO INCORPORADO

SOU	SECTOR DE SUELO URBANO
ARI	ÁREA DE REFORMA INTERIOR
ATA	ÁREA DE TRANSFERENCIA DE APROVECHAMIENTO
AS	ACTUACIÓN SIMPLE DE VIARIO, EQUIPAMIENTO O ESPACIOS LIBRES
API	ÁREA DE PLANEAMIENTO INCORPORADO

DELIMITACIÓN DE SUELO URBANIZABLE

SUO	SUELO URBANIZABLE ORDENADO
SUS	SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO
SUNS	SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE
LÍMITE ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN
LÍMITE ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN EN CONJUNTO HISTÓRICO

DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE PROBABLE
LÍMITE ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN PROBABLE
LÍMITE ZONA DE SERVIDUMBRE DE PROTECCIÓN PROBABLE EN CONJUNTO HISTÓRICO

ALINEACIÓN EXTERIOR
ALINEACIÓN INTERIOR Y/O RETRANQUEOS OBLIGATORIOS
FONDO MÁXIMO EDIFICABLE Y PASAJE EN PLANTA BAJA
CAMBIO DE ALTURA Y/O ZONA DE ORDENANZA

(2) ALTURA MÁXIMA
CONSERVACIÓN DE USO EXISTENTE
(SG) SISTEMA GENERAL
MURALLA. RESTOS EMERGENTES

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-03.1

PLANOS DE INFORMACIÓN

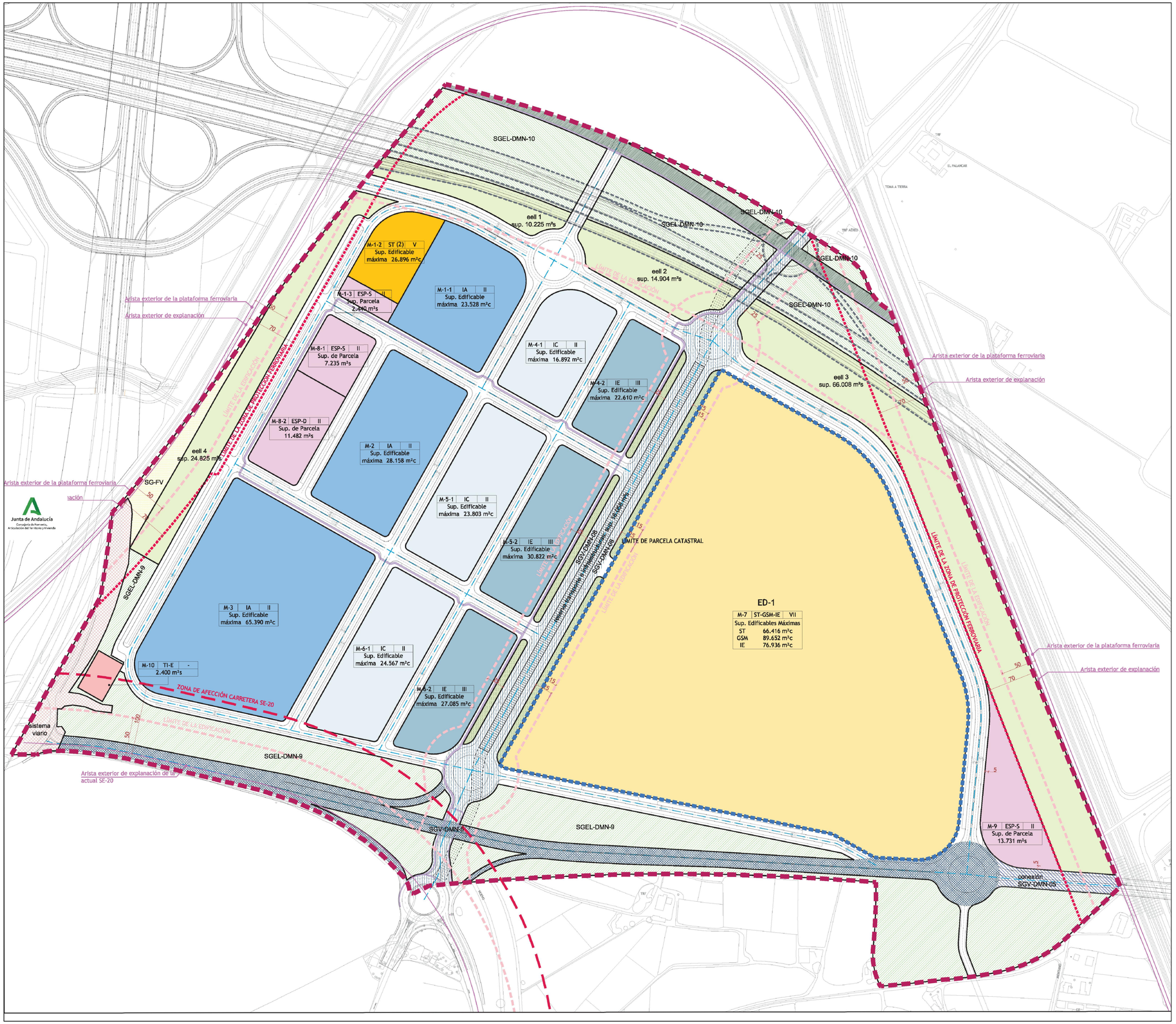
PLANEAMIENTO VIGENTE PGOU DE SEVILLA
Plano de ordenación pormenorizada completa.

ESCALA 1/3000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



SUPERFICIES EDIFICABLES Y EDIFICABILIDAD

IA (INDUSTRIA AISLADA)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-1-1	24.766	0,950	23.528
M-2	29.640	0,950	28.158
M-3	68.832	0,950	65.390
TOTAL E. INDUSTRIA AISLADA			117.076

IC (INDUSTRIA COMPACTA)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-4-1	16.892	1,000	16.892
M-5-1	23.803	1,000	23.803
M-6-1	24.567	1,000	24.567
TOTAL E. INDUSTRIA COMPACTA			65.262

IE (INDUSTRIA ESCAPARATE)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-4-2	14.131	1,600	22.610
M-5-2	19.264	1,600	30.822
M-6-2	16.928	1,600	27.085
TOTAL E. INDUSTRIA ESCAPARATE. ZONA OESTE			80.517

ST (SERVICIOS TERCIARIOS)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-1-2	9.848	2,731	26.896
M-7 ESTUDIO DE DETALLE ED-1 ST(SERVICIOS TERCIARIOS) - GSM (GRAN SUP. MINORISTA) - IE (INDUSTRIA ESCAPARATE)	Sup. m² s 276.801	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c (1) 233.004 m² c
SERVICIOS TERCIARIOS máx.			66.416 m² c
GRAN SUPERFICIE MINORISTA máx.			89.652 m² c
INDUSTRIA ESCAPARATE max			76.936 m² c

ESP (EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS PUBLICOS)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-1-3	2.440	S x 0,8 x 3	5.856
M-8-1	7.235	S x 0,8 x 3	17.364
M-9	13.731	S x 0,8 x 3	32.954
M-8-2	11.482	S x 0,8 x 3	27.557

TI (TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS)	Sup. m² s	Coef. Edif m² c / m² s	Edificabilidad m² c
M-10 (TI - E)	2.400	-	-

TOTAL TERCIARIO	182.984 m² c
TOTAL INDUSTRIA	339.791 m² c
TOTAL EDIFICABILIDAD	522.755 m² c
TOTAL SUPERFICIE DEL SECTOR	1.153.940 m² s

CALIFICACION DEL SUELO

TERCIARIO
- SERVICIOS TERCIARIOS (ST)/GRAN SUPERFICIE MINORISTA (GSM)/INSUSTRIAL ESCAPARATE (IE)
- SERVICIOS TERCIARIOS

INDUSTRIA Y ALMACENAMIENTO
- INDUSTRIA ESCAPARATE (IE)
- INDUSTRIA AISLADA (IA)
- INDUSTRIA COMPACTA (IC)

SISTEMAS LOCALES
- EQUIPAMIENTOS
  - DEPORTIVO (ESP-D): 11.482 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 2.440 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 7.235 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 13.731 m²s
- ESPACIOS LIBRES - 115.962 m²s
- VIARIO LOCAL - 180.448 m²s
- INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (Subestacion electrica) (TI-E) - 2.400 m²s

SISTEMAS GENERALES
- SISTEMA GENERAL CARRETERA DE BRENES (SGV-DMN-08) - 43.459 m²s
- SISTEMA GENERAL VÍA PARQUE HIGUERÓN-VALDEZORRAS (SGV-DMN-05) - 40.317 m²s
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES ANILLO VERDE NORTE (SGEL-DMN-09) - 108.081 m²s
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES NUEVO CANAL DEL RANILLAS (SGEL-DMN-10) - 68.105m²s
- SISTEMA GENERAL VIARIO DE CONEXIÓN SGV-DMN-05 a SE-35 - 4.782 m²s
- SISTEMA GENERAL VIARIO GLORIETA ELIPTICA - 13.182 m²s
- SISTEMA GENERAL FERROVIARIO SG-FV - 7.251 m²s

SISTEMAS TERRITORIALES
- VÍA PECUARIA - 12.292 m²s (Art: 5 Decreto 155/98 de 21 de Julio. Vías Pecuarias de la Comunidad Autonoma Andaluza)
- AFECCIÓN DE VUELO POR EL TRAZADO DEL VIADUCTO DE LA SE-35 NORTE
- RESERVA DE TRANSPORTE C INFRAESTRUCTURAS - LÍNEA 3 DE METRO (ancho mínimo 15 m)
- PROPUESTA DE RESERVA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

ESTRUCTURA VIARIA Y SERVIDUMBRES

- EJES DE VIARIO - 8.882 m
- CARRIL BICI - 3.026 m (>30% de la longitud ejes viarios)
- ESPACIOS LIBRES ASOCIADOS A VIARIO
- ALINEACIÓN OFICIAL
- LÍMITE DE EDIFICACIÓN
- LÍMITE ÁMBITO DE ESTUDIO DE DETALLE
- LÍMITE DE LA ZONA DE PROTECCIÓN FERROVIARIA
- ÁMBITO DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"
- LÍMITE DE LA ZONA DE AFECCIÓN DE CARRETERAS

GESTION

NUMERACION DE LA MANZANA
ORDENANZA PARTICULAR
M-5-1 | IC | II — ALTURAS MAXIMAS
Sup. max. Edificable

(1) ED-1. Ámbito de la Ordenanza Particular ST-GSM-IE que debe ser desarrollado por un Estudio de Detalle según los criterios establecidos en el artículo 27 del presente Plan Parcial. Con una Edificabilidad máxima de 233.004 m²c sobre rasante, con una Edificabilidad de Industria Escaparate de 76.936 m²c y una edificabilidad Terciaria de 156.068 m² de los cuales un máximo de 89.652 m²c podrán destinarse a Gran Superficie Minorista. La ordenación detallada indicativa y no vinculante se incluye en el Plano PO-09_Ordenación interior indicativa de la Manzana M7.

(2) La manzana M-1-2, de uso servicios terciarios y edificabilidad de 26.896 m², es de cesión al Ayuntamiento de Sevilla como resultado del aumento de aprovechamiento derivado de la calificacion del uso de gran superficie comercial, en aplicación del artículo 6.5.39 de la Modificación Puntual de las NN.UU. del PGOU de Sevilla aprobadas definitivamente el 21 de mayo de 2010. Uso compatible: Equipamiento en todas sus categorías.

PLAZAS DE APARCAMIENTO EN VIARIO 2.621 > 2.614 (Art. 17 LOUA)

PLAN PARCIAL DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE" DEL PGOU DE SEVILLA

Planos de Ordenación

CALIFICACION Y REGULACION DE LOS USOS DEL SUELO

e:1/3000

PO-2.1

APROBACIÓN DEFINITIVA

Promotor: IBERDROLA Inmobiliaria

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

I-03.2

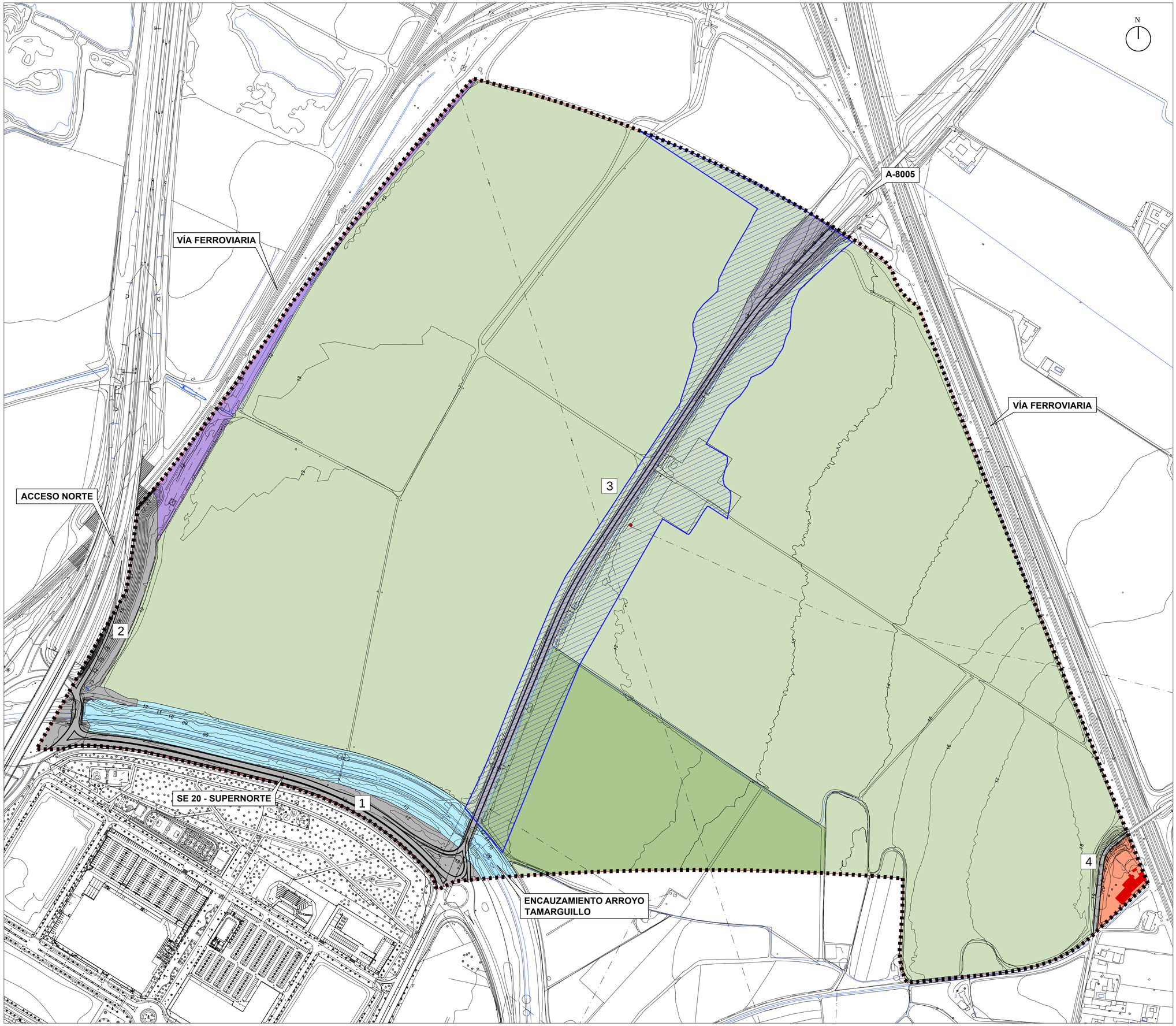
PLANEAMIENTO VIGENTE PPO SUS-DMN.06
Calificación y regulación de los usos del suelo

ESCALA 1/3000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



■■■■■ ÁMBITO PLAN PARCIAL

USOS DEL SUELO

USO AGRÍCOLA:

- CULTIVOS HERBÁCEOS
- CULTIVOS FRUTALES

USO PRODUCTIVO:

- INDUSTRIA Y ALMACENAMIENTO

USO TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS:

- FERROVIARIO
- VIARIO

1. Autovía A-8009
2. SE-20 Ronda Supernorte
3. Ctra. A-8005
4. Camino de la Reina

- AFECCIÓN OBRAS EJECUCIÓN PLATAFORMA LÍNEA 3 METRO
- ENCAUZAMIENTO ARROYO TAMARGUILLO
- Edificaciones existentes

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-04

PLANOS DE INFORMACIÓN

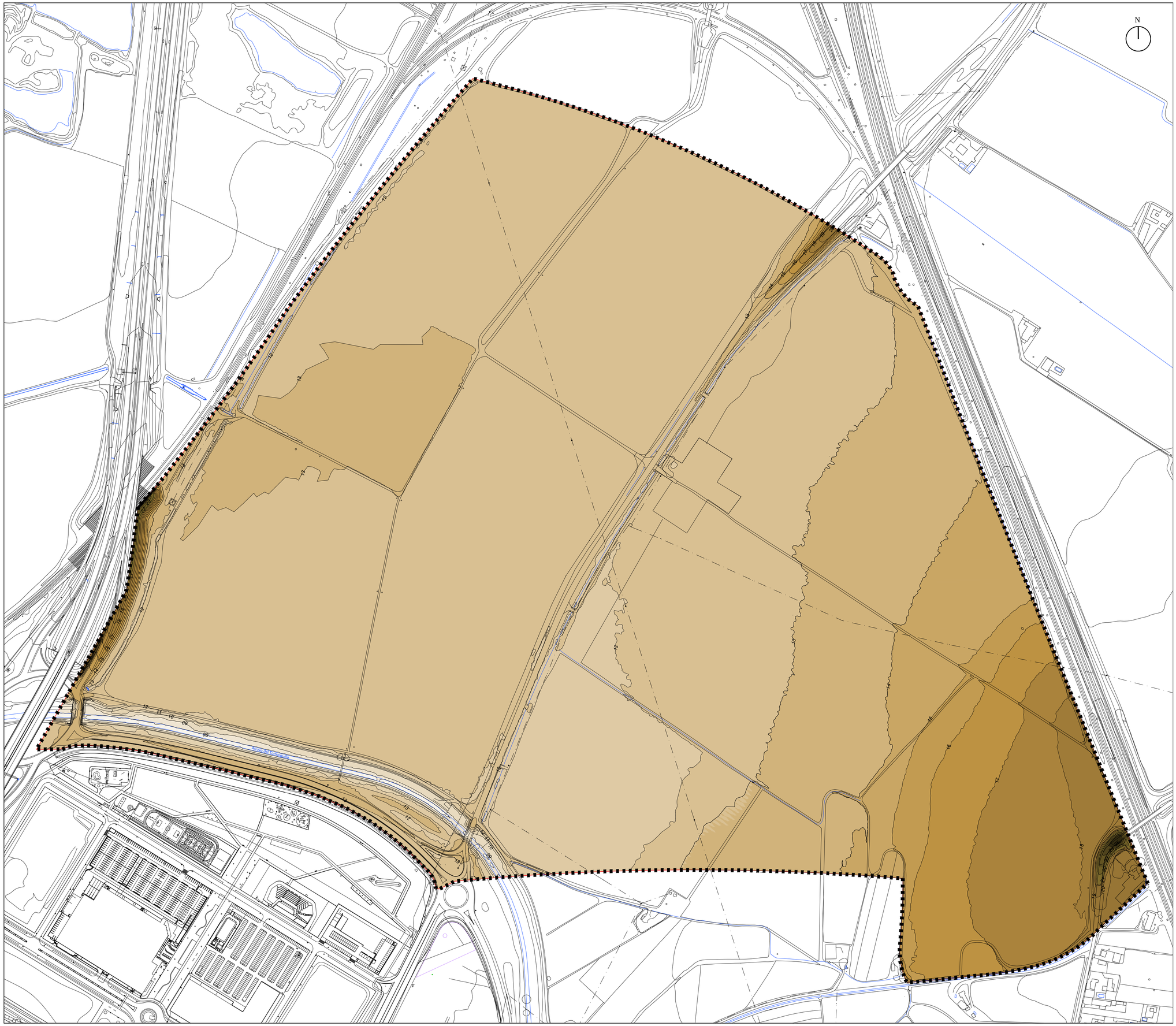
USOS DEL SUELO Y EDIFICACIONES EXISTENTES

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

HIPSOMETRÍA

- 7 - 8 METROS
- 8 - 9 METROS
- 9 - 10 METROS
- 10 - 11 METROS
- 11 - 12 METROS
- 12 - 13 METROS
- 13 - 14 METROS
- 14 - 15 METROS
- 15 - 16 METROS
- 16 - 17 METROS
- 17 - 18 METROS
- 18 - 19 METROS
- 19 - 20 METROS
- 20 - 21 METROS
- 21 - 22 METROS
- 23 - 24 METROS
- 24 - 25 METROS
- 25 - 26 METROS

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-05

PLANOS DE INFORMACIÓN

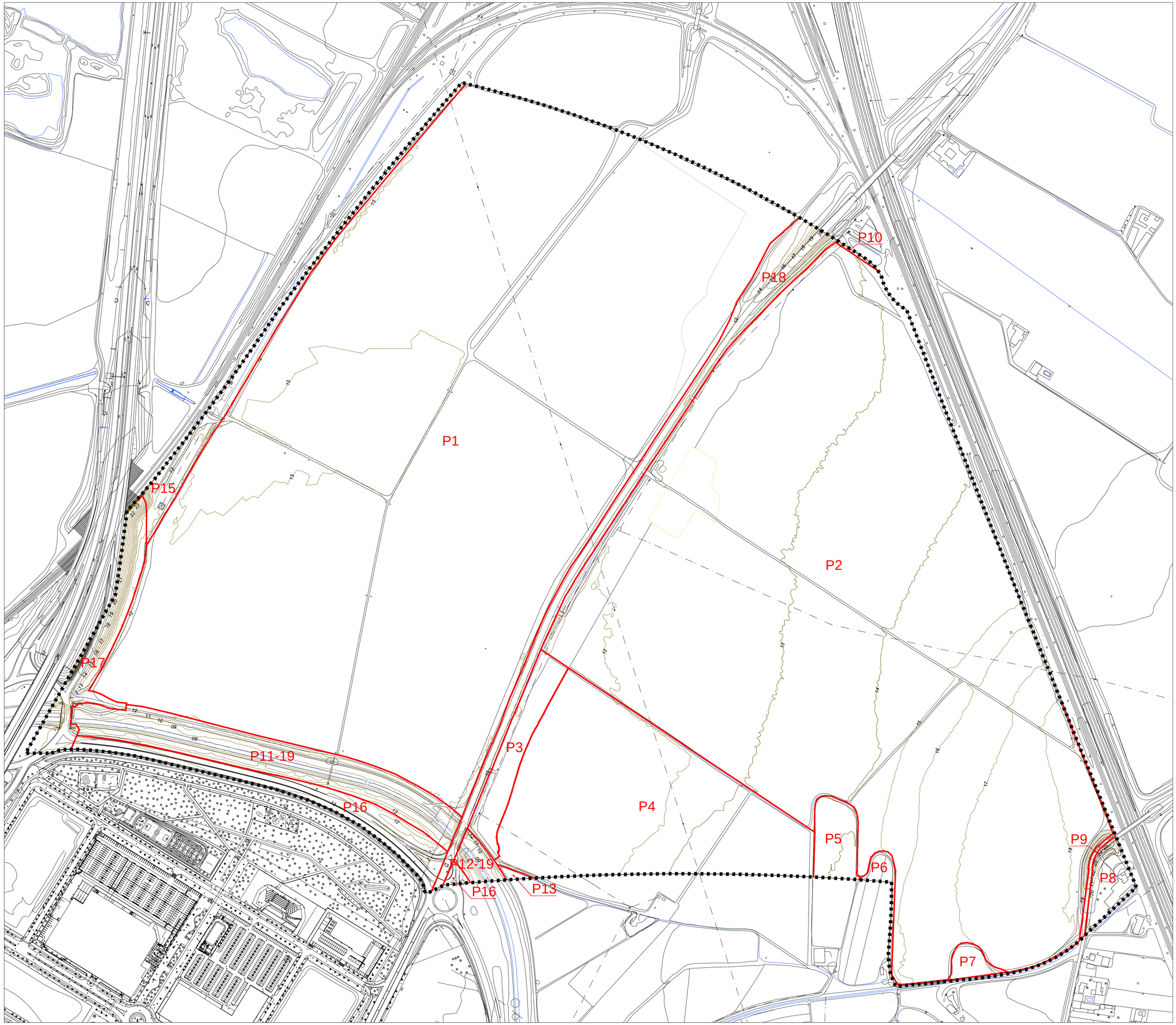
HIPSOMETRÍA

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



	REFERENCIA CATASTRAL	TITULARIDAD CATASTRAL
1	41900A009000350001OW	IBERDROLA INMOBILIARIA, S.A.U.
2	41900A010000040000IE	
3	41900A010000030000IJ	INVERGESA ACTIVOS, S.L.
4	41900A010000710000IE	JUNTA DE ANDALUCIA
5	41900A010000020000II	GARPLASA, S.L.
6	41900A010000410000IZ	PIEDAD GARRIDO VIDIGAL Y OTROS
7	41900A010000350000IJ	DIPUTACIÓN DE SEVILLA
8	41900A010000090000IW	FRANCISCA PÉREZ CUEVAS Y OTROS
9	41900A010090170000IM	AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
10	41900A010000630000IR	MAESTRE BENJUMEA HERMANOS CB
11	41900A009090050000IK	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR
12	41900A010090050000IA	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR
13	41900A010000370000IS	EVOLUCIÓN DE ACTIVOS 88, S.L./ proindiviso
15.1	41900A009090060000IR	RENFE. SEVILLA
15.2	41900A009090060000IR	
16	41900A010090120000IQ	CAJA PAGADORA CENTRAL DEL MINISTERIO TRANSPORTES / JUNTA DE ANDALUCIA
16	41900A009090080000IX	JUNTA DE ANDALUCIA
17	41900A009090160000IZ	JUNTA DE ANDALUCIA
18	41900A009090010000IT	JUNTA DE ANDALUCIA
19	41900A009090050000IK 41900A010090050000IA	CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL GUADALQUIVIR

ÁMBITO PLAN PARCIAL

PARCELA CATASTRAL

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-06

PLANOS DE INFORMACIÓN

PROPIEDADES Y TITULARIDAD DEL SUELO

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

SISTEMA VIARIO

- VÍAS FERROVIARIAS
- VIARIO EXISTENTE
- VIARIO PREVISTO
- OTROS VIARIOS PROPUESTOS

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-07

PLANOS DE INFORMACIÓN

INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIONES EN EL ENTORNO. Red viaria

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

LEYENDA

TRAMO EN SUPERFICIE

TRAMO ELEVADO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-08

PLANOS DE INFORMACIÓN

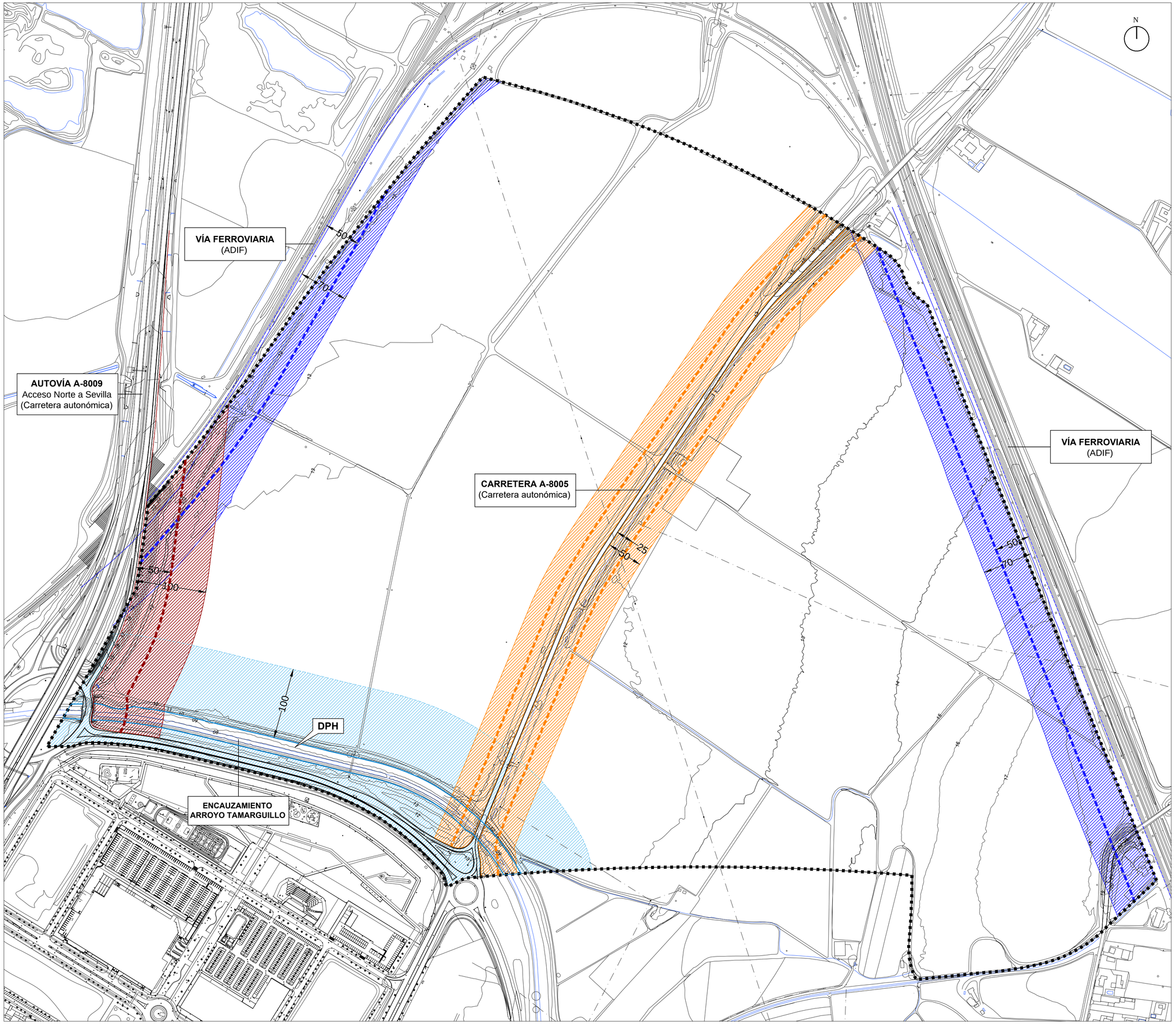
PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA LÍNEA 3 DEL METRO DE SEVILLA (Diciembre 2022)

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

AFECCIÓN VIARIA
(Ley 8/2001, de 12 de JUNIO, de Carreteras de Andalucía y modificaciones del Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre)

Autovía A-8009:

ZONA DE NO EDIFICACIÓN (50 m)

ZONA DE AFECCIÓN (100 m)

Carretera A-8005

ZONA DE NO EDIFICACIÓN (25 m)

ZONA DE AFECCIÓN (50 m)

AFECCIÓN FERROVIARIA
(Ley 38/2015, de 29 de Septiembre, del Sector Ferroviario y Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario)

LÍNEA LÍMITE DE EDIFICACIÓN (50 m)

ZONA DE PROTECCIÓN (70 m)

AFECCIÓN HIDRÁULICA (Arroyo Tamarguillo)
(Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas)

DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO (DPH)

ZONA DE POLICÍA (100 m)

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-09

PLANOS DE INFORMACIÓN

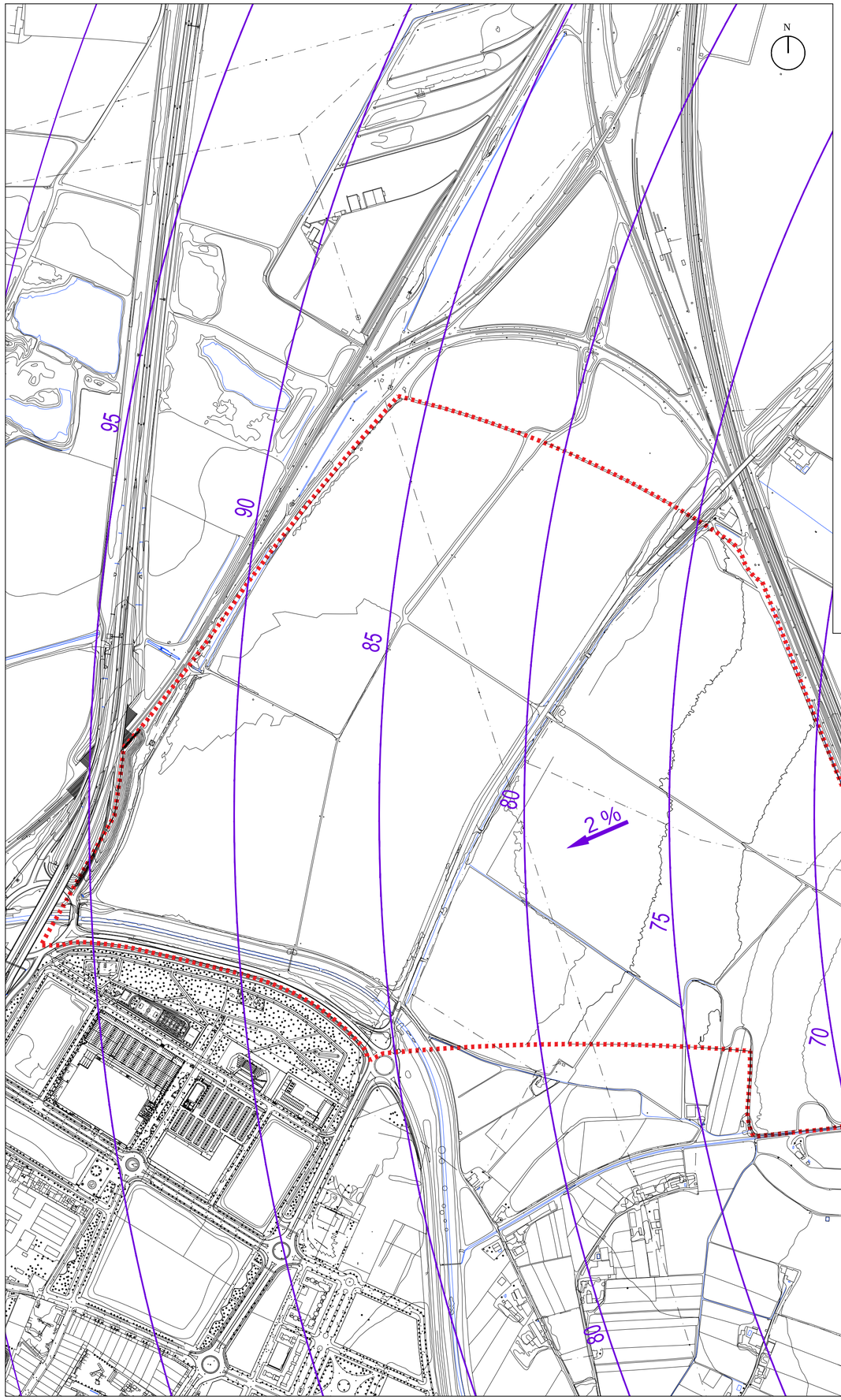
AFECCIONES

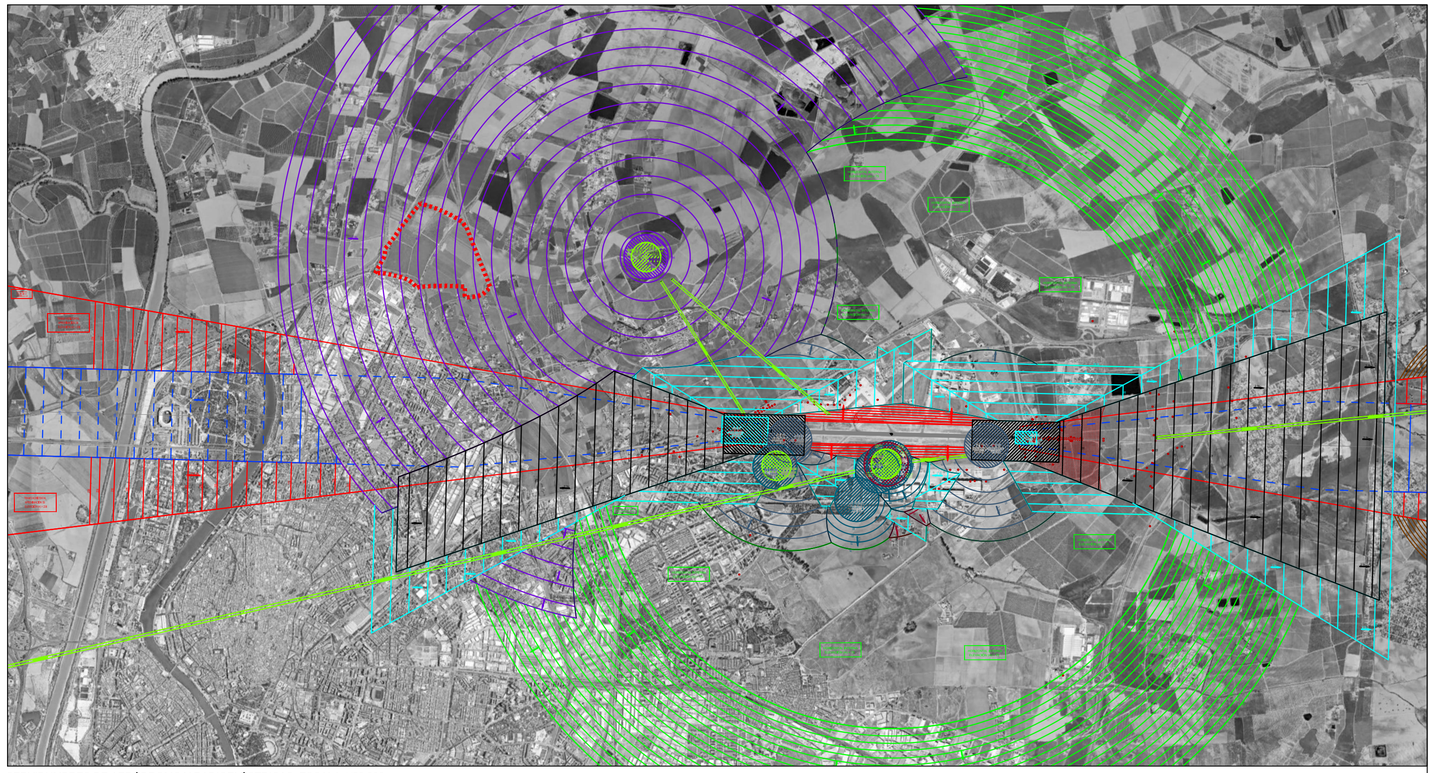
ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA





SERVIDUMBRES DE AERÓDROMO Y RADIOELÉCTRICAS. ESCALA 1/50.000

ÁMBITO PLAN PARCIAL

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS.
SUPERFICIE DE LIMITACIÓN DE ALTURA.

80 COTA DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

+25.00 RASANTE ACTUAL DEL TERRENO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

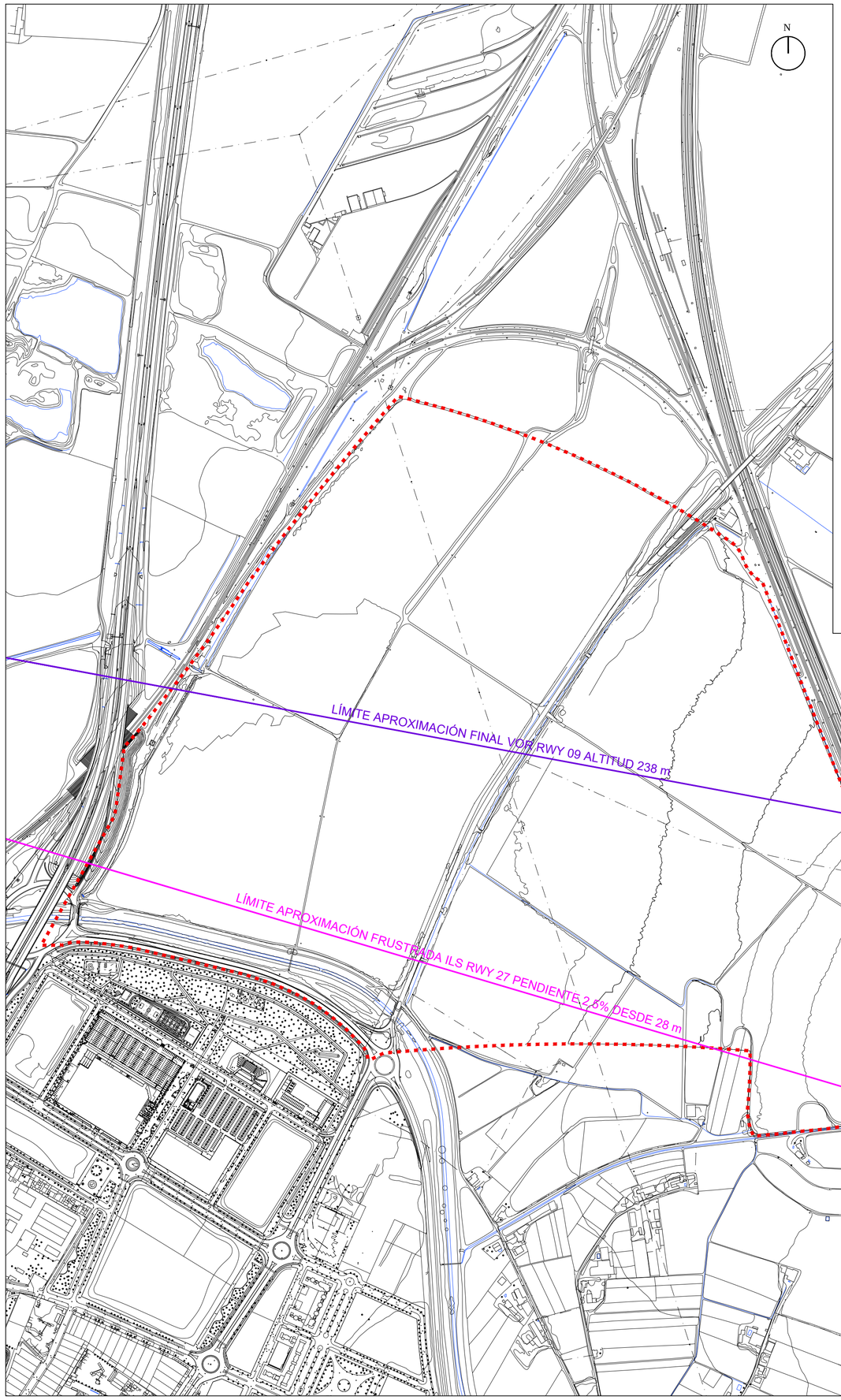
I-10.1 **SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS**
Aeródromo y Radioeléctricas

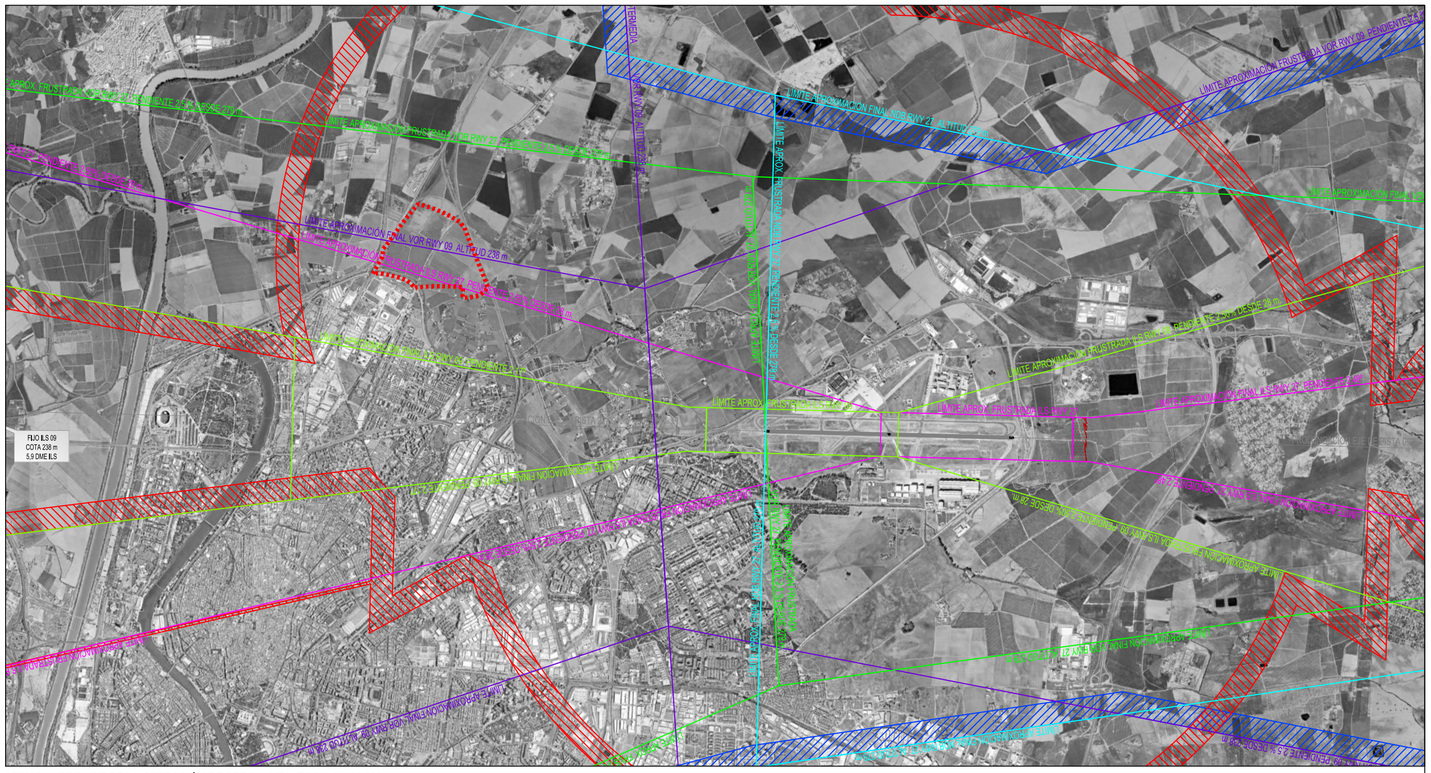
ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA





SERVIDUMBRES DE DE LA OPERACIÓN DE AERONAVES. ESCALA 1/50.000

ÁMBITO PLAN PARCIAL

SERVIDUMBRE CORRESPONDIENTE A LA MANIOBRA VOR 09

SERVIDUMBRE CORRESPONDIENTE A LA MANIOBRA ILS 27

RASANTE ACTUAL DEL TERRENO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

I-10.2

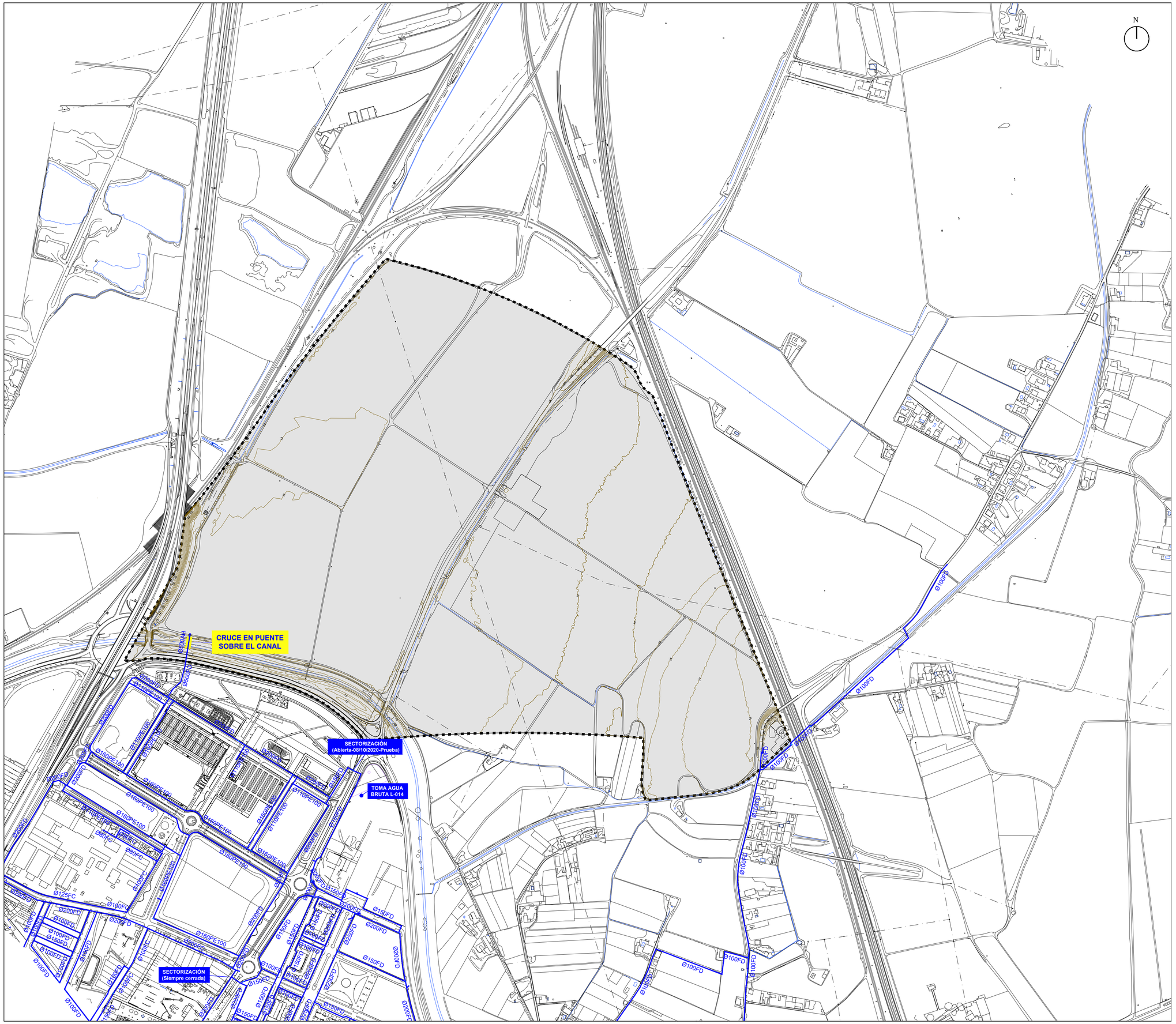
SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS
Operación de aeronaves

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

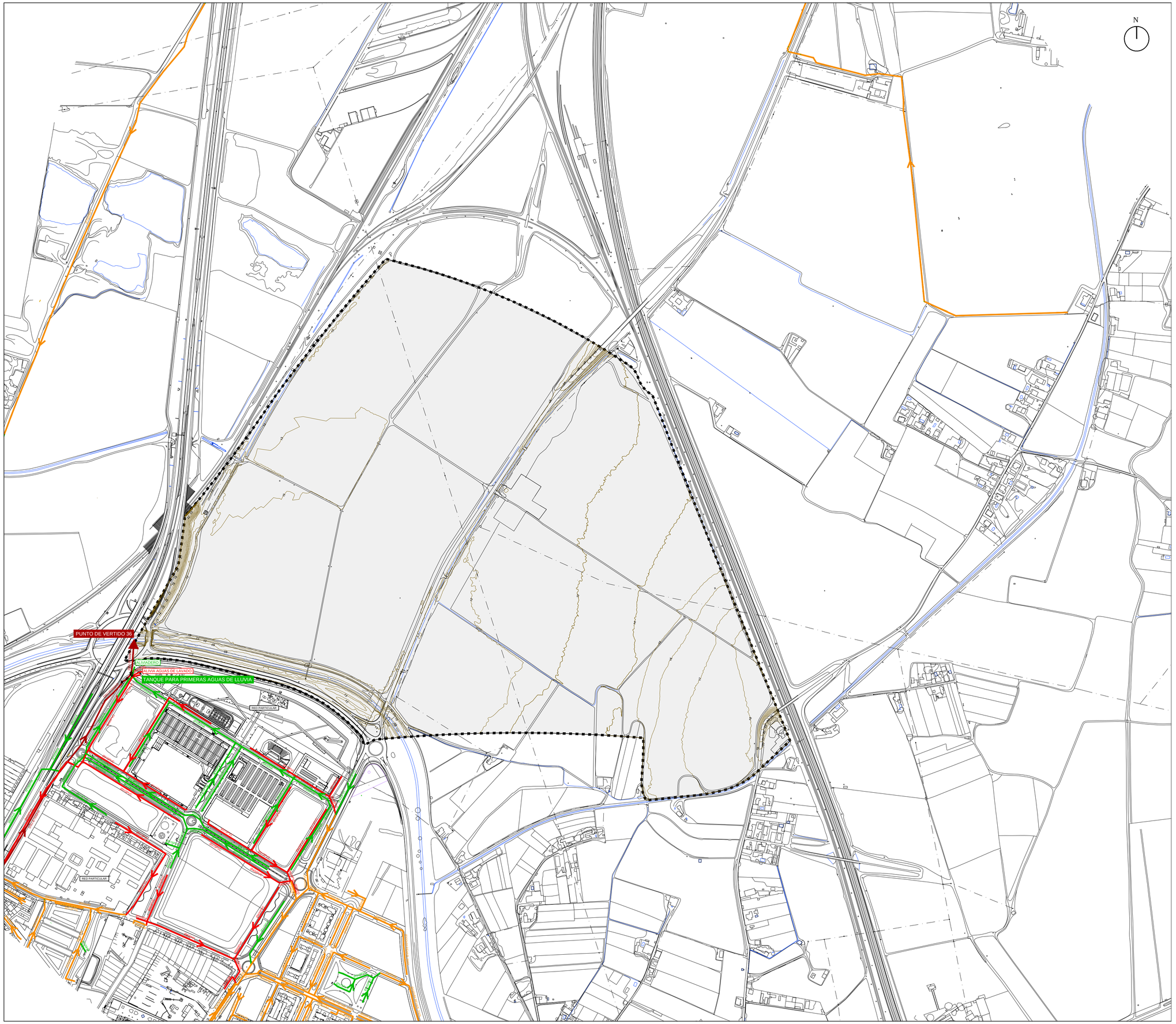
I-11.1 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
Abastecimiento

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

RED PRINCIPAL SANEAMIENTO EXISTENTE

- SISTEMA UNITARIO
- DSU — DESBORDAMIENTO DEL SISTEMA UNITARIO
- RED DE FECALES
- RED DE PLUVIALES

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

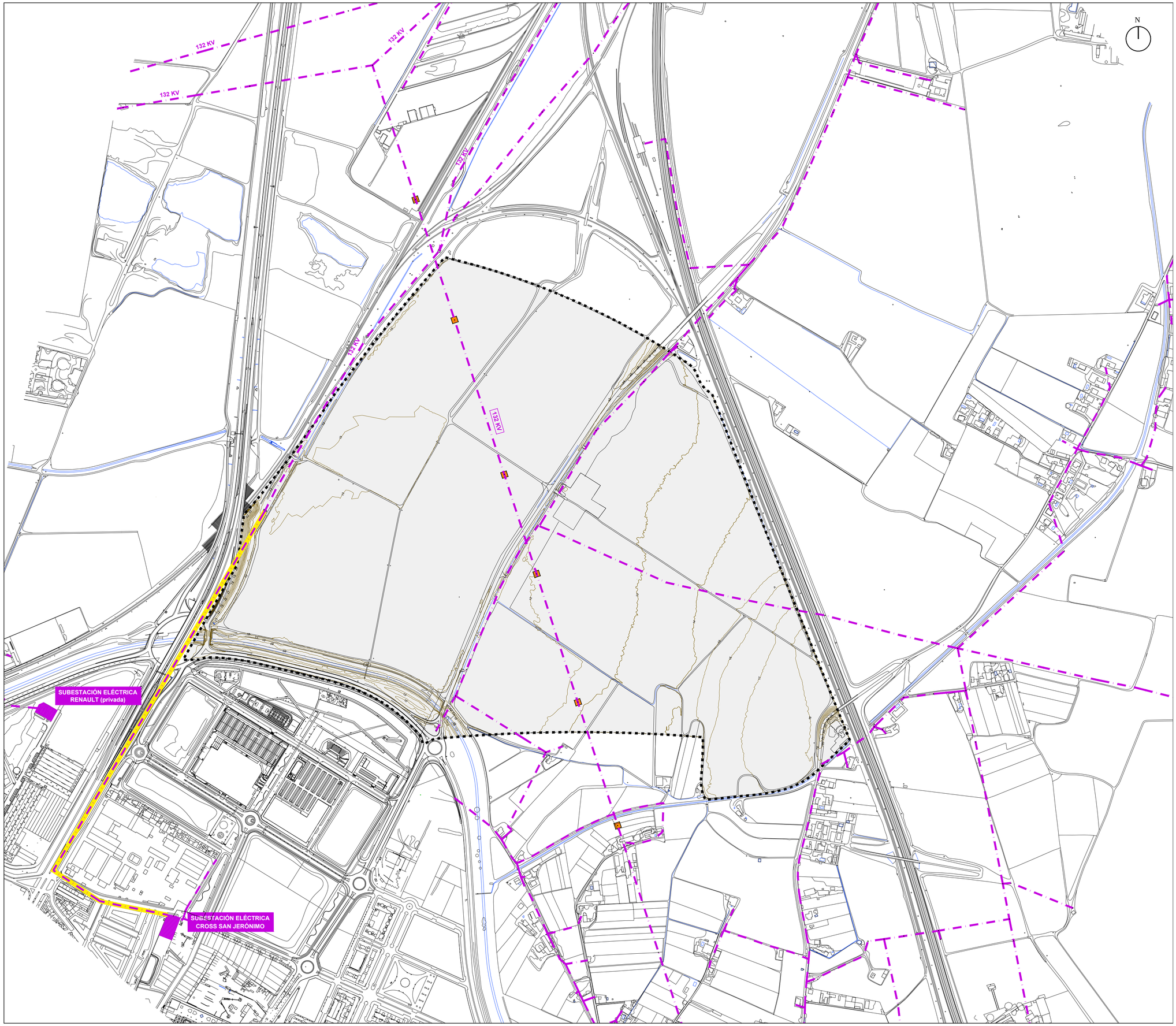
I-11.2 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
Saneamiento

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

RED DE ELÉCTRICA EXISTENTE

LÍNEAS ELÉCTRICAS AÉREAS

LÍNEAS ELÉCTRICAS SUBTERRÁNEAS (*)

TORRE ELÉCTRICA A.T.

(*) Fuente: Mapa de Infraestructuras Energéticas de Andalucía MIEA (Agencia Andaluza de la Energía)

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

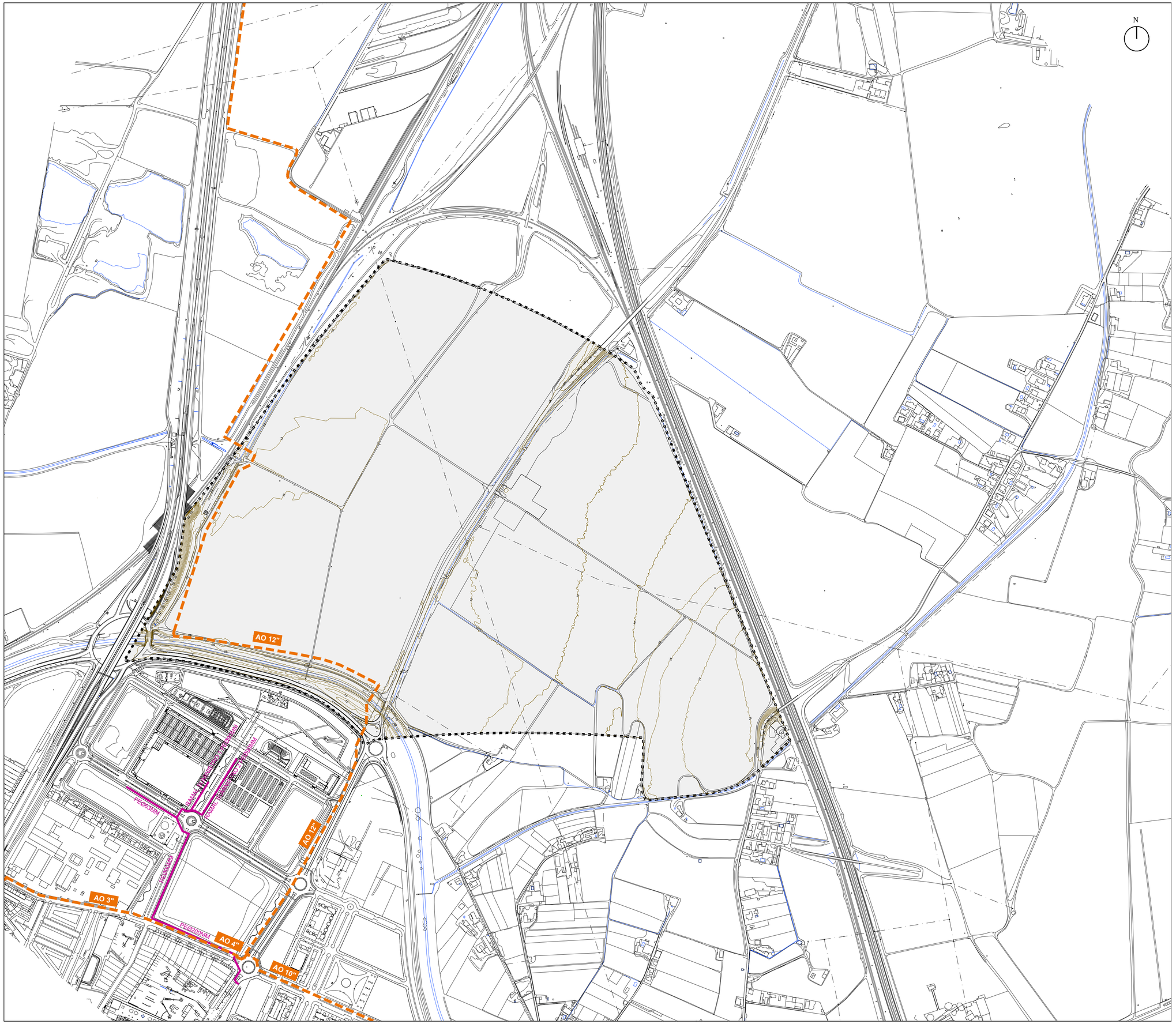
I-11.3 INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES Energía eléctrica

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO PLAN PARCIAL

RED DE GAS NATURAL EXISTENTE

RED DE DISTRIBUCIÓN PRINCIPAL

RED MOP 4bar CANALIZADA

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

I-11.4

PLANOS DE INFORMACIÓN

INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES
Red de Gas

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA

N

ÁMBITO PLAN PARCIAL

RED EXISTENTE TELECOMUNICACIONES

RED PRINCIPAL 2 cØ63 + tritubo

RED 6 cØ63 + 2 tritubo

RED 4 cØ63 + tritubo

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE INFORMACIÓN

I-11.5 **INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES**
Telecomunicaciones

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA

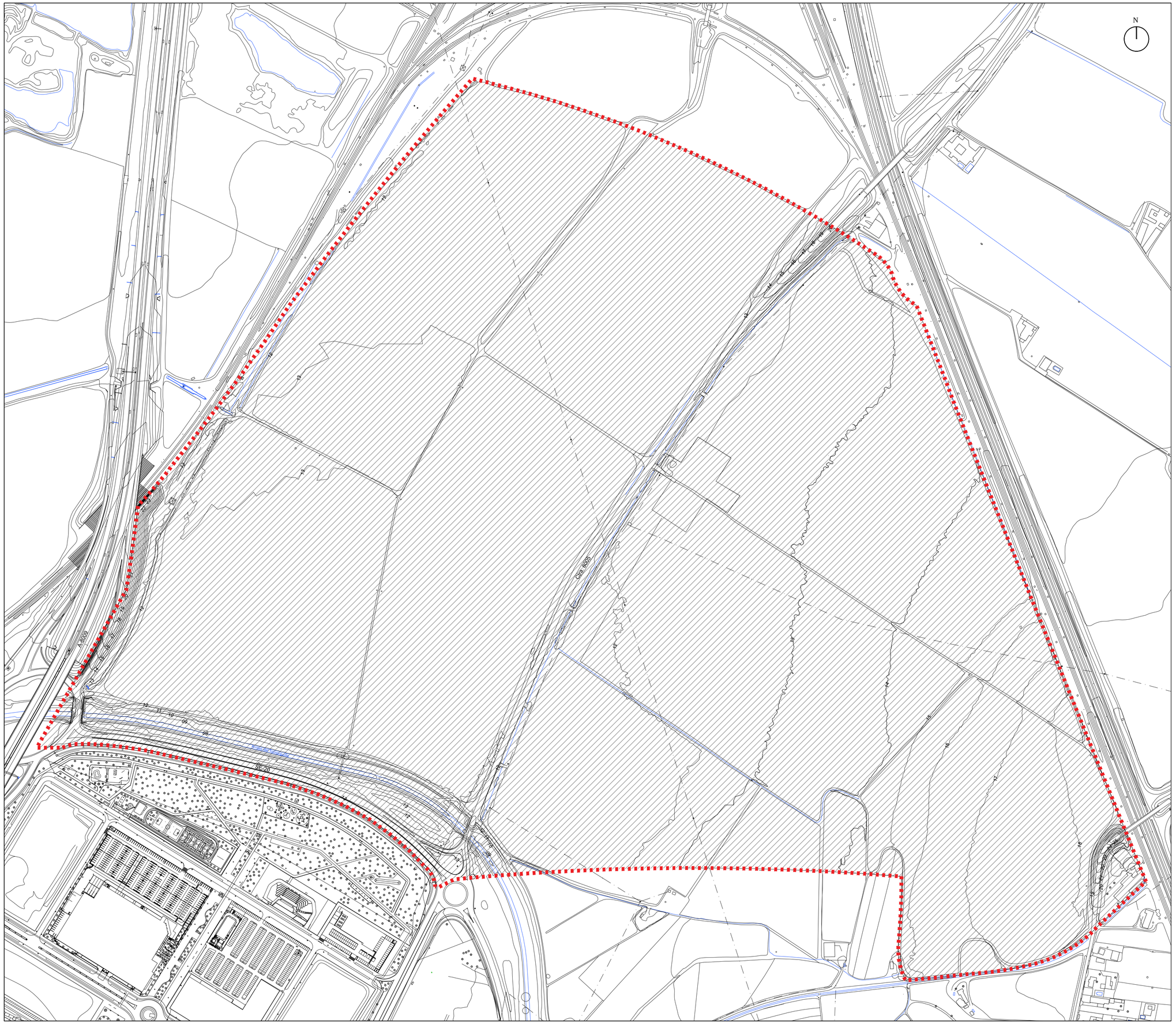
AVANCE PPO SECTOR SUS-DMN.06 “HIGUERÓN NORTE”

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Alternativa 0 (1/3000)

Alternativa 1 (1/3000)

Alternativa 2 (1/3000)



ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

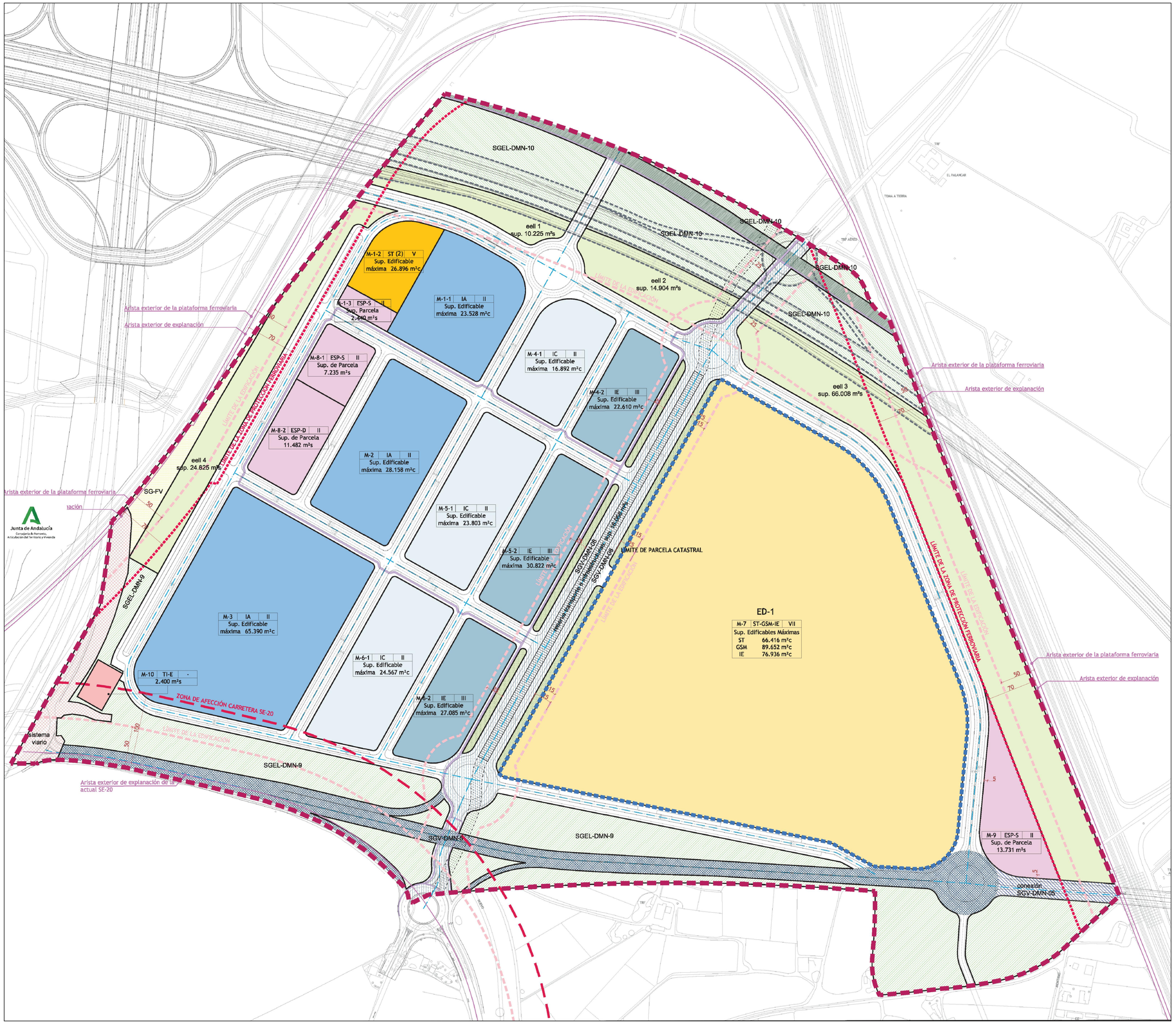
ALTERNATIVA 0

ESCALA 1/3.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



CALIFICACION DEL SUELO

TERCIARIO
- SERVICIOS TERCIARIOS (ST)/GRAN SUPERFICIE MINORISTA (GSM)/INDUSTRIAL ESCAPARATE (IE)
- SERVICIOS TERCIARIOS

INDUSTRIA Y ALMACENAMIENTO
- INDUSTRIA ESCAPARATE (iE)
- INDUSTRIA AISLADA (IA)
- INDUSTRIA COMPACTA (IC)

SISTEMAS LOCALES
- EQUIPAMIENTOS
  - DEPORTIVO (ESP-D): 11.482 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 2.440 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 7.235 m²s
  - SOCIAL (ESP-S): 13.731 m²s
- ESPACIOS LIBRES - 115.962 m²s
- VIARIO LOCAL - 180.448 m²s
- INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (Subestacion electrica) (TI-E) - 2.400 m²s

SISTEMAS GENERALES
- SISTEMA GENERAL CARRETERA DE BRENES (SGV-DMN-08) - 43.459 m²s
- SISTEMA GENERAL VÍA PARQUE HIGUERÓN-VALDEZORRAS (SGV-DMN-05) - 40.317 m²s
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES ANILLO VERDE NORTE (SGEL-DMN-09) - 108.081 m²s
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES NUEVO CANAL DEL RANILLAS (SGEL-DMN-10) - 88.105 m²s
- SISTEMA GENERAL VIARIO DE CONEXIÓN SGV-DMN-05 a SE-35 - 4.782 m²s
- SISTEMA GENERAL VIARIO GLORIETA ELIPTICA - 13.162 m²s
- SISTEMA GENERAL FERROVIARIO SG-FV - 7.251 m²s

SISTEMAS TERRITORIALES
- VÍA PECUARIA - 12.292 m²s (Art. 5 Decreto 155/98 de 21 de Julio. Vías Pecuarias de la Comunidad Autonoma Andaluza)
- AFECCIÓN DE VUELO POR EL TRAZADO DEL VIADUCTO DE LA SE-35 NORTE
- RESERVA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS - LÍNEA 3 DE METRO (ancho mínimo 15 m)
- PROPUESTA DE RESERVA DE TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURAS

ESTRUCTURA VIARIA Y SERVIDUMBRES
- EJES DE VIARIO - 8.882 m
- CARRIL BICI - 3.026 m (+30% de la longitud ejes viarios)
- ESPACIOS LIBRES ASOCIADOS A VIARIO
- ALINEACIÓN OFICIAL
- LÍMITE DE EDIFICACIÓN
- LÍMITE ÁMBITO DE ESTUDIO DE DETALLE
- ÁMBITO DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"
- LÍMITE DE LA ZONA DE PROTECCIÓN FERROVIARIA
- LÍMITE DE LA ZONA DE AFECCIÓN DE CARRETERAS

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

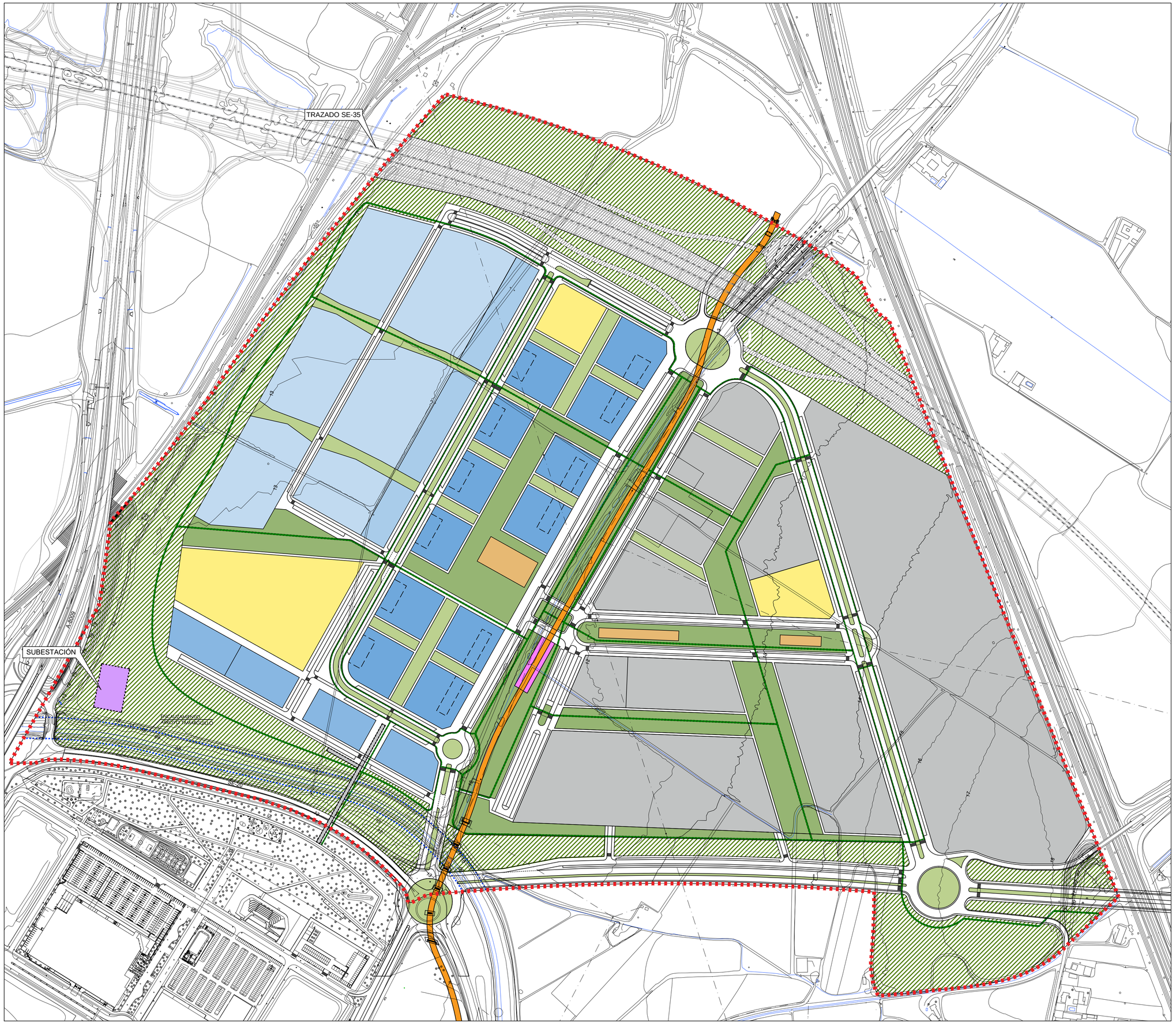
ALTERNATIVA 1

ESCALA 1/3000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

CALIFICACIÓN DEL SUELO

RESIDENCIAL

- EDIFICACIÓN CERRADA
- EDIFICACIÓN AISLADA (Torres)
- CIUDAD JARDÍN - COLECTIVA
- CIUDAD JARDÍN - MIXTA UNIFAMILIAR
- ESPACIOS LIBRES PRIVADOS

ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

- INDUSTRIAL MIXTO

DOTACIONES

- SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS PÚBLICOS
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS PRIVADOS
- PASEOS PEATONALES

INFRAESTRUCTURAS

- TRAZADO PLATAFORMA METRO - LÍNEA 3
- ESTACIÓN DE METRO
- SUBESTACIÓN ELÉCTRICA
- RESERVA DE VIARIO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

ALTERNATIVA 2

ESCALA 1/3000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA

AVANCE PPO SECTOR SUS-DMN.06 “HIGUERÓN NORTE”

PLANOS DE ORDENACIÓN

O-01 Calificación (1/2000)

O-02 Dimensión de la propuesta (1/2000)

O-03.1 Movilidad motorizada (1/2000)

O-03.2 Movilidad peatonal y ciclista (1/2000)

O-04 Espacios Libres (1/2000)

O-05 Infraestructuras. Conexiones propuestas (1/5000)

O-06 Plano de Imagen (no vinculante) (1/2000)

O-07 Secciones (1/200)

N

TRAZADO SE-35

SUBESTACIÓN

REALIZAMIENTO ARROYO TAMARGUILLO

A-5009

SE-20

■ ■ ■ ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

USO RESIDENCIAL

- EDIFICACIÓN CERRADA
- EDIFICACIÓN AISLADA (Torres)
- CIUDAD JARDÍN - COLECTIVA
- CIUDAD JARDÍN - MIXTA UNIFAMILIAR
- ESPACIOS LIBRES PRIVADOS

USO ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

- INDUSTRIAL MIXTO

DOTACIONES

- SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS PÚBLICOS
- EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS PRIVADOS
- PASEOS PEATONALES

INFRAESTRUCTURAS

- TRAZADO PLATAFORMA METRO - LÍNEA 3
- ESTACIÓN DE METRO
- SUBESTACIÓN ELÉCTRICA
- RESERVA DE VIARIO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

O-01

PLANOS DE ORDENACIÓN

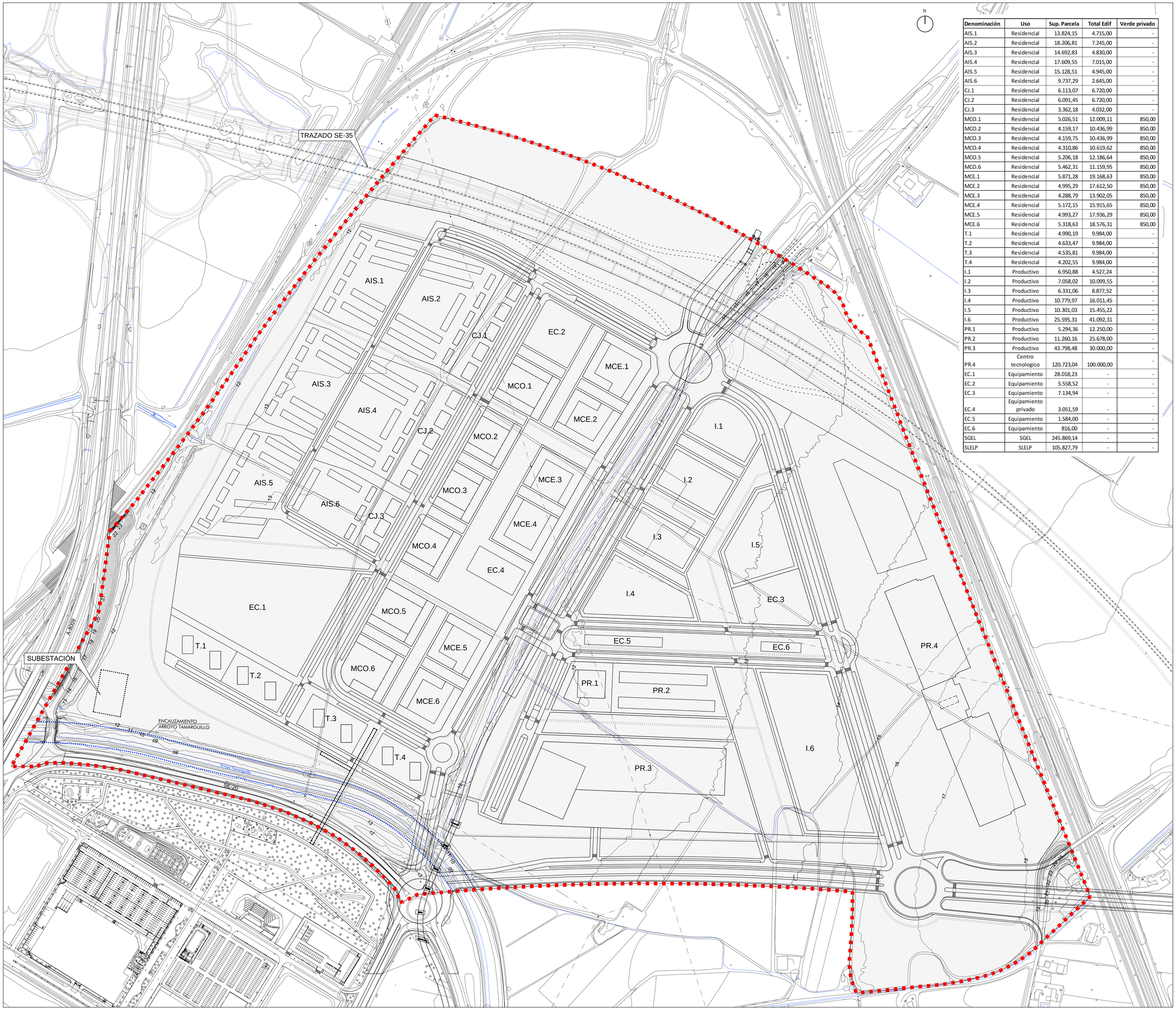
CALIFICACIÓN

ESCALA 1/2.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



Denominación	Uso	Sup. Parcela	Total Edif	Verde privado
AIS.1	Residencial	13.824,15	4.715,00	-
AIS.2	Residencial	18.206,81	7.245,00	-
AIS.3	Residencial	14.692,83	4.830,00	-
AIS.4	Residencial	17.609,55	7.015,00	-
AIS.5	Residencial	15.128,51	4.945,00	-
AIS.6	Residencial	9.737,29	2.645,00	-
CJ.1	Residencial	6.113,07	6.720,00	-
CJ.2	Residencial	6.091,45	6.720,00	-
CJ.3	Residencial	3.362,18	4.032,00	-
MCO.1	Residencial	5.026,51	12.009,11	850,00
MCO.2	Residencial	4.159,17	10.436,99	850,00
MCO.3	Residencial	4.159,75	10.436,99	850,00
MCO.4	Residencial	4.310,86	10.619,62	850,00
MCO.5	Residencial	5.206,18	12.186,64	850,00
MCO.6	Residencial	5.462,31	11.159,95	850,00
MCE.1	Residencial	5.871,28	19.168,63	850,00
MCE.2	Residencial	4.995,29	17.612,50	850,00
MCE.3	Residencial	4.288,79	13.902,05	850,00
MCE.4	Residencial	5.172,15	15.915,65	850,00
MCE.5	Residencial	4.993,27	17.936,29	850,00
MCE.6	Residencial	5.318,63	18.576,31	850,00
T.1	Residencial	4.990,19	9.984,00	-
T.2	Residencial	4.633,47	9.984,00	-
T.3	Residencial	4.535,81	9.984,00	-
T.4	Residencial	4.202,55	9.984,00	-
I.1	Productivo	6.950,88	4.527,24	-
I.2	Productivo	7.058,02	10.099,55	-
I.3	Productivo	6.331,06	8.877,52	-
I.4	Productivo	10.779,97	16.011,45	-
I.5	Productivo	10.301,03	15.455,22	-
I.6	Productivo	25.595,31	41.092,31	-
PR.1	Productivo	5.294,36	12.250,00	-
PR.2	Productivo	11.260,16	25.678,00	-
PR.3	Productivo	43.798,48	30.000,00	-
PR.4	Centro tecnologico	120.723,04	100.000,00	-
EC.1	Equipamiento	28.018,23	-	-
EC.2	Equipamiento	5.558,52	-	-
EC.3	Equipamiento	7.134,94	-	-
EC.4	Equipamiento privado	3.051,59	-	-
EC.5	Equipamiento	1.584,00	-	-
EC.6	Equipamiento	816,00	-	-
SGEL	SGEL	245.869,14	-	-
SLELP	SLELP	105.827,79	-	-

ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

O-02

PLANOS DE ORDENACIÓN

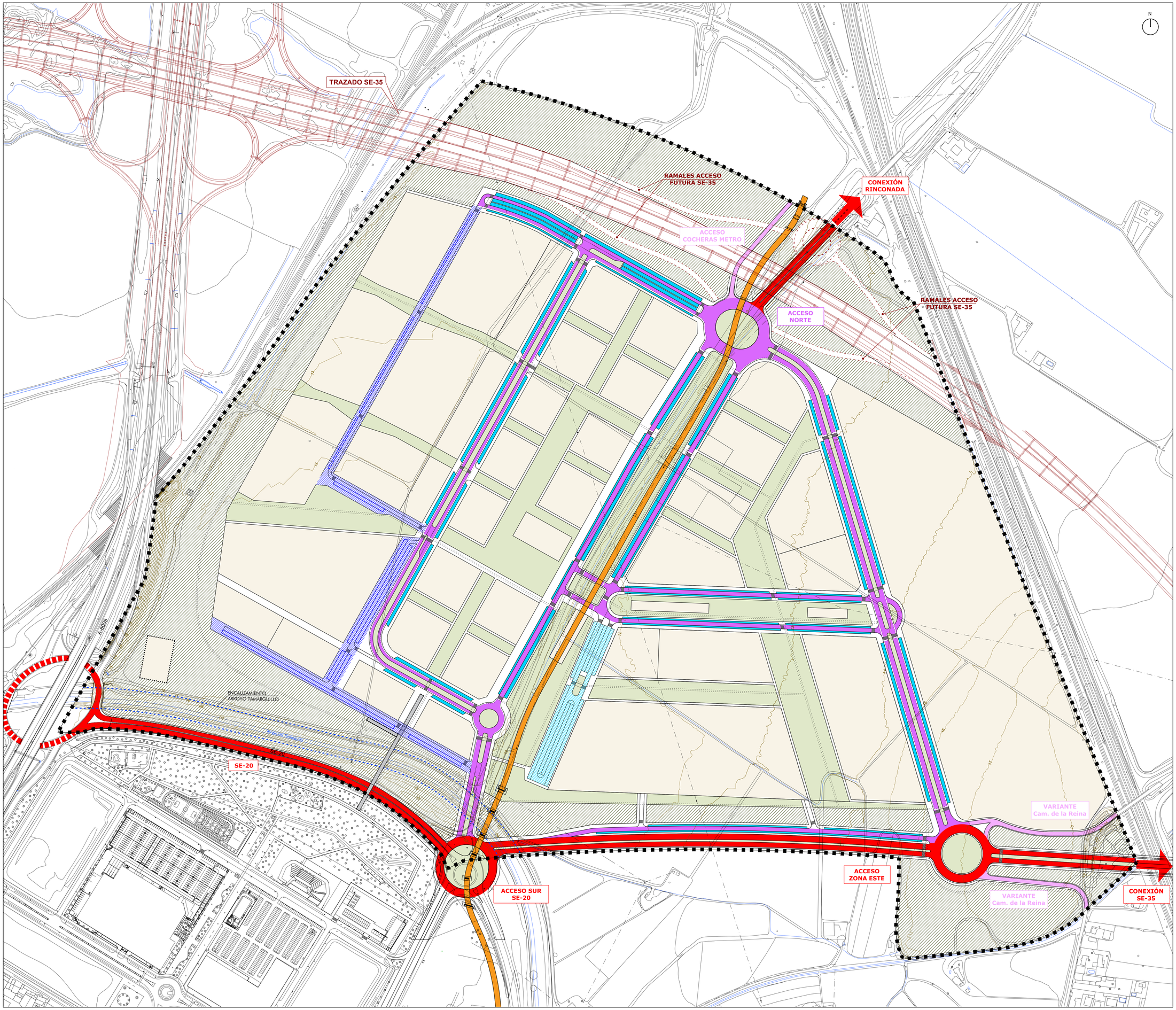
DIMENSIÓN DE LA PROPUESTA

ESCALA 1/2.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



■ ■ ■ ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

ACCESIBILIDAD VEHÍCULO PRIVADO

- 1. VIARIO CONEXIÓN SE-35
- 2. VIARIO INTERNO
- 3. VIARIO DE COEXISTENCIA Zona Residencial
- APARCAMIENTOS PÚBLICOS

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE ORDENACIÓN

O-03.1 MOVILIDAD MOTORIZADA

ESCALA 1/2.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA

N

APEADERO
Línea 3 Metro

APARCAMIENTO
Intercambio Metro

PASARELA
Peatonal y Ciclista

CONEXIÓN
CARRIL BICI
Higuerón Sur

TRAMO ELEVADO
Línea 3 Metro

A-9009

ENCAUZAMIENTO
ARROYO TAMARGUILLO

SE-20

DELIMITACIÓN ÁMBITO PP

MOVILIDAD SOSTENIBLE

- RED VERDE PÚBLICA DE TRÁNSITO PEATONAL
- ACERADOS
- CARRIL BICI
- CONTINUIDAD PEATONAL Y CICLISTA
- LÍNEA 3 METRO
- INTEGRACIÓN URBANA LÍNEA METRO A NIVEL
- PASO CAJÓN METRO

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE ORDENACIÓN

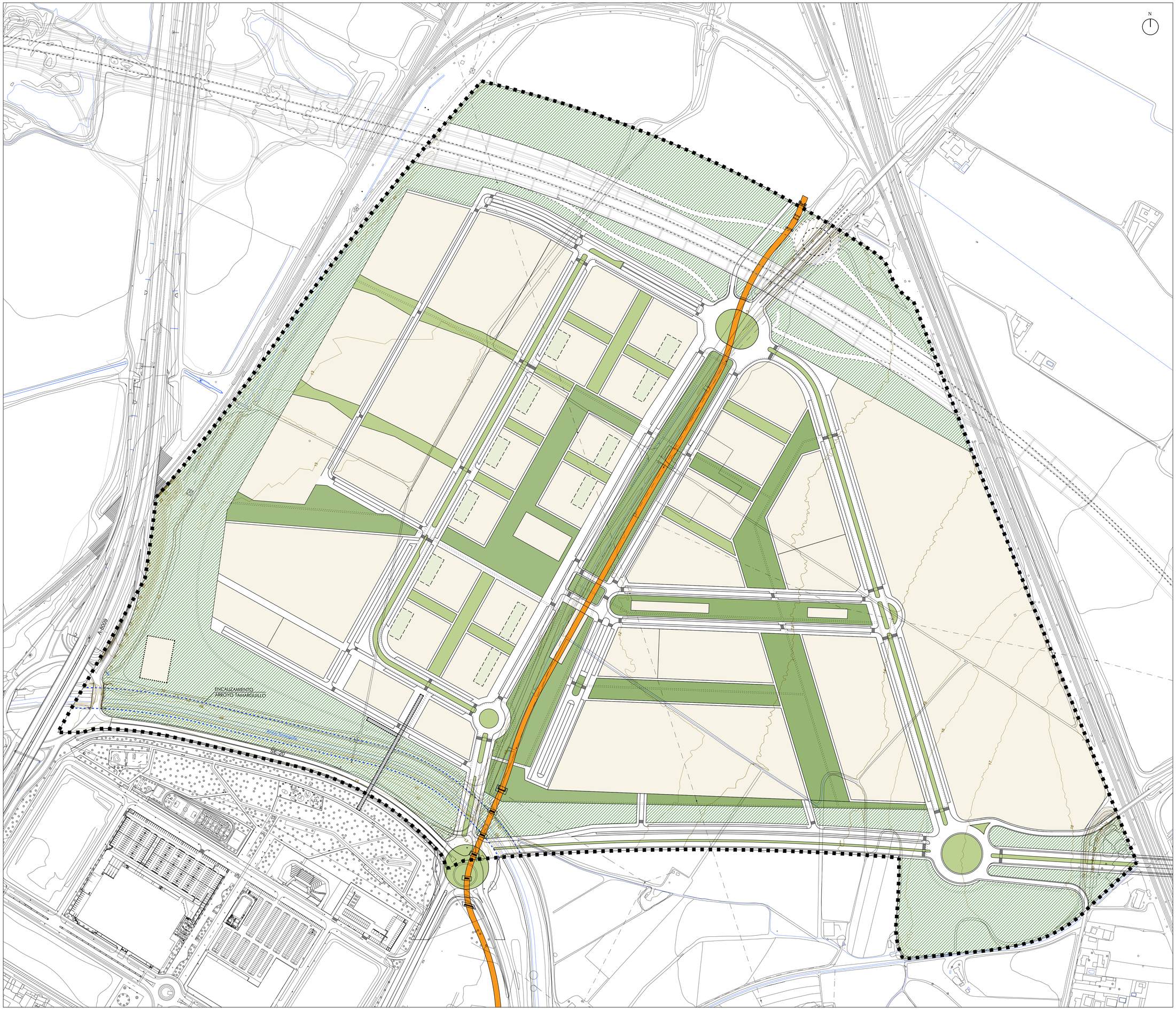
O-03.2 MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

ESCALA 1/2.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



■ ■ ■ ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

- SISTEMA GENERAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- SISTEMA LOCAL ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS
- PASEOS PEATONALES
- ESPACIOS LIBRES PRIVADOS

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE ORDENACIÓN

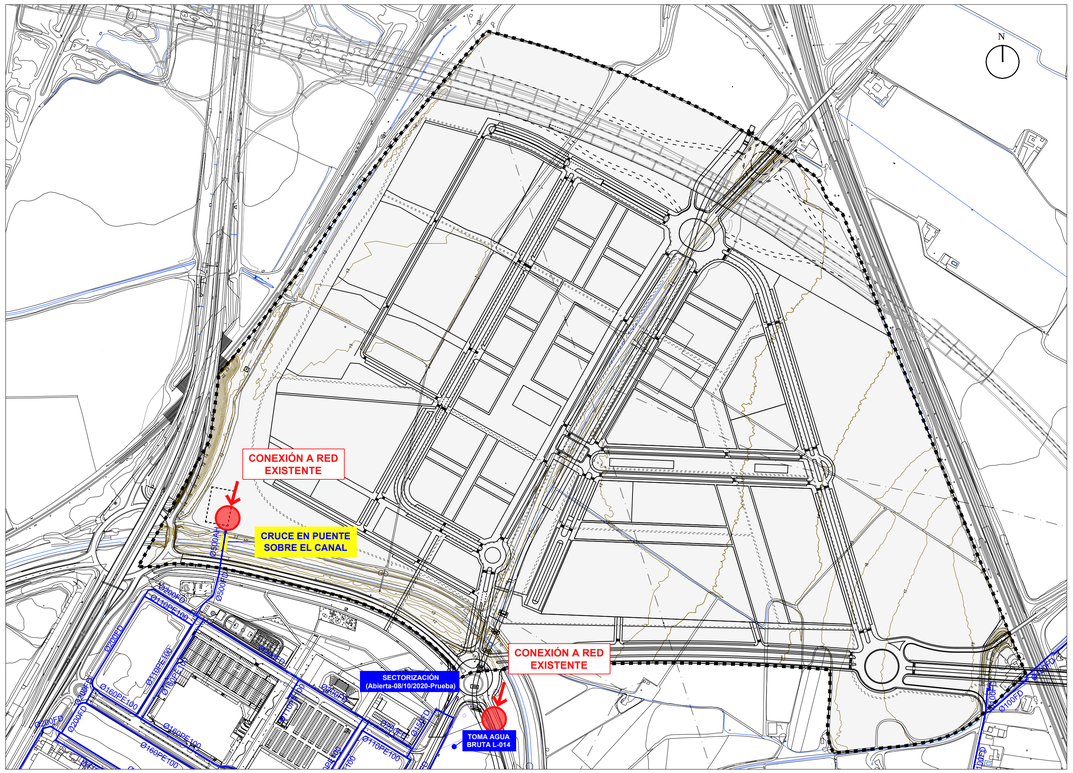
O-04 ESPACIOS LIBRES

ESCALA 1/2.000

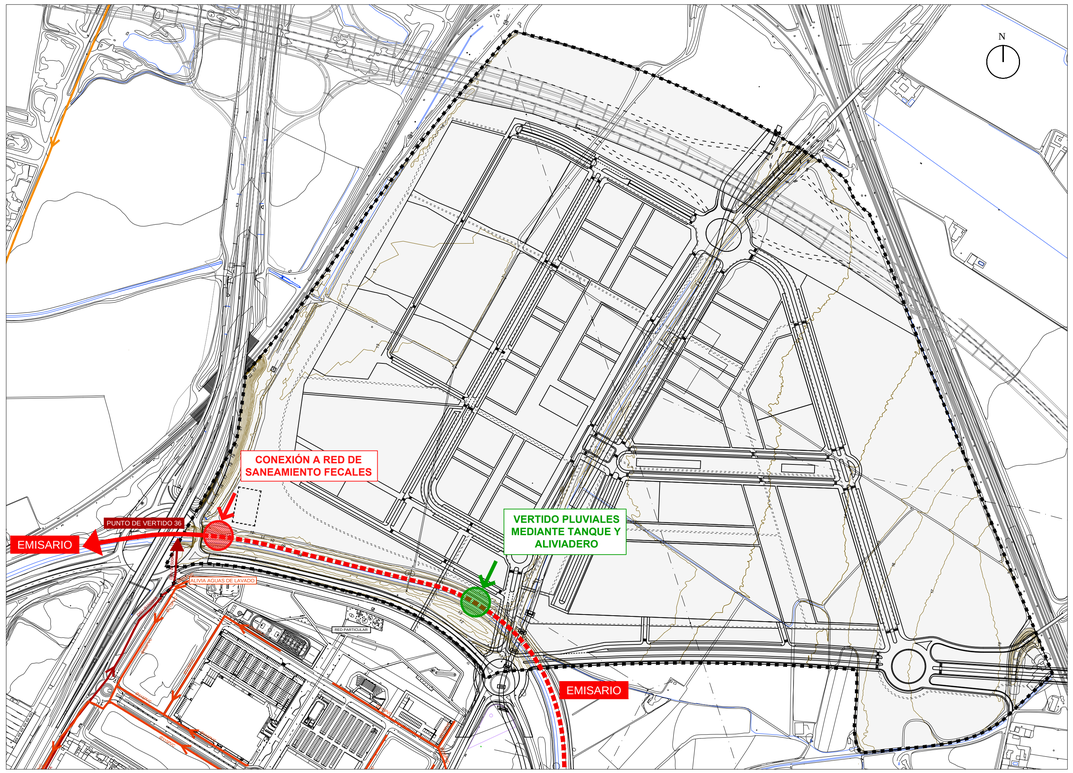
NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

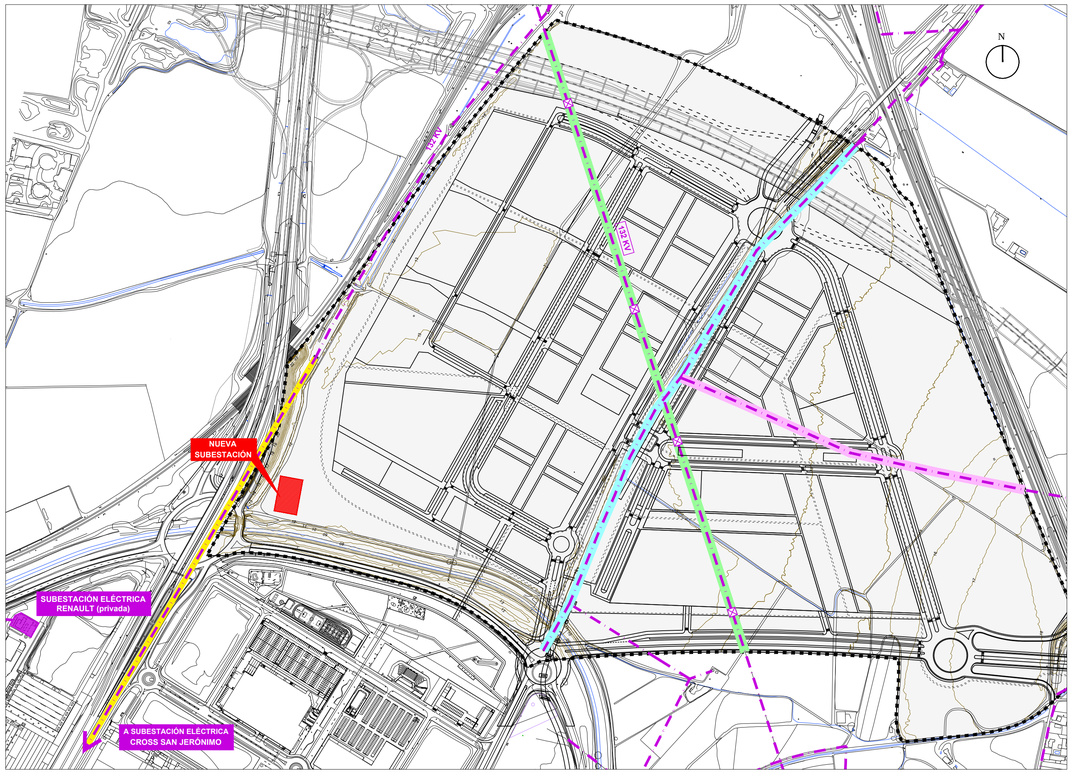
Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



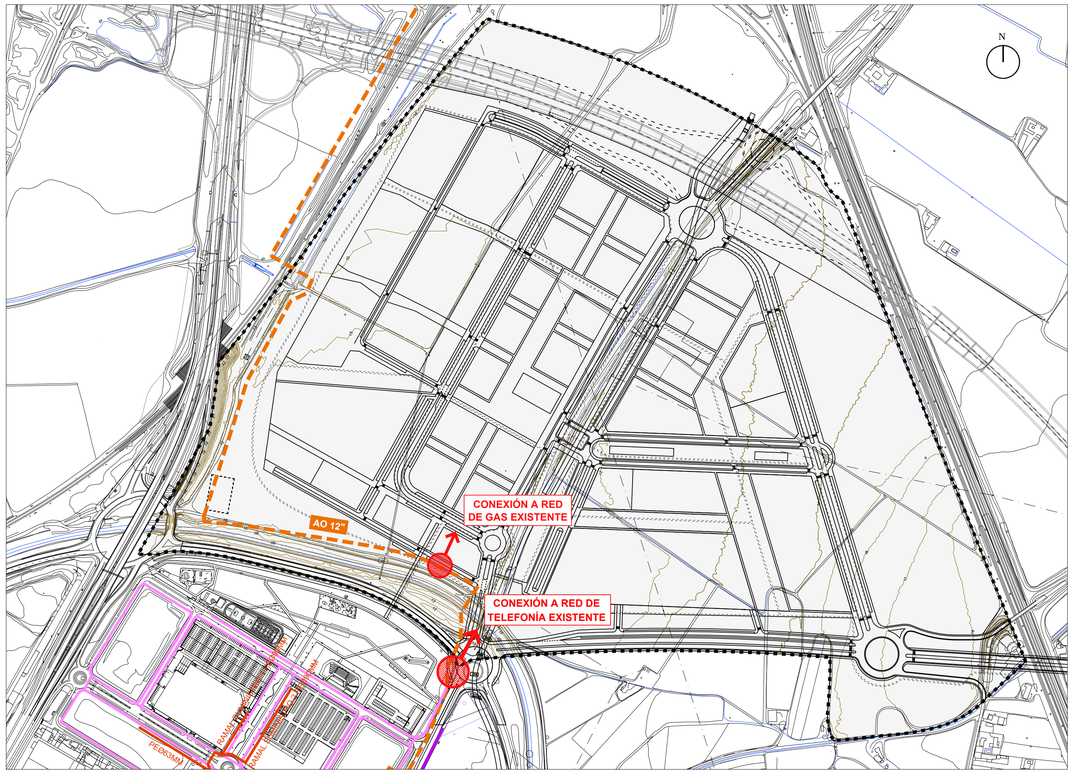
ABASTECIMIENTO



SANEAMIENTO



ENERGÍA ELÉCTRICA



GAS Y TELECOMUNICACIONES

ÁMBITO PLAN PARCIAL

ABASTECIMIENTO

RED EXISTENTE

- RED PRINCIPAL ABASTECIMIENTO

CONEXIONES PROPUESTAS

- CONEXIÓN A RED EXISTENTE

SANEAMIENTO

RED EXISTENTE

- SISTEMA UNITARIO
- DSU — DESBORDAMIENTO DEL SISTEMA UNITARIO
- RED DE FECALES
- RED DE PLUVIALES

CONEXIONES PROPUESTAS

- EMISARIO
- CONEXIÓN A RED DE SANEAMIENTO DE AGUAS NEGRAS
- VERTIDO DE AGUAS PLUVIALES MEDIANTE TANQUE PRIMERAS AGUAS DE LLUVIA Y ALIVIADERO

ENERGÍA ELÉCTRICA

RED EXISTENTE

- LÍNEAS ELÉCTRICAS AÉREAS
- LÍNEAS ELÉCTRICAS SUBTERRÁNEAS (*)
- TORRE ELÉCTRICA A.T.

ACTUACIONES PROPUESTAS

- LÍNEA ELÉCTRICA A.T. A DESVIAR
- LÍNEA ELÉCTRICA M.T. A SOTERRAR
- LÍNEA ELÉCTRICA M.T. A ANULAR
- NUEVA SUBESTACIÓN ELÉCTRICA

(*) Fuente: Mapa de Infraestructuras Energéticas de Andalucía MIEA (Agencia Andaluza de la Energía)

RED DE GAS

RED EXISTENTE

- RED DE DISTRIBUCIÓN PRINCIPAL
- RED MOP 4bar CANALIZADA

CONEXIÓN PROPUESTA

- CONEXIÓN A RED EXISTENTE

RED DE TELECOMUNICACIONES

RED EXISTENTE

- RED PRINCIPAL 2 cØ63 + tritubo
- RED 6 cØ63 + 2 tritubo
- RED 4 cØ63 + tritubo

CONEXIÓN PROPUESTA

- CONEXIÓN A RED EXISTENTE

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

O-05

PLANOS DE ORDENACIÓN

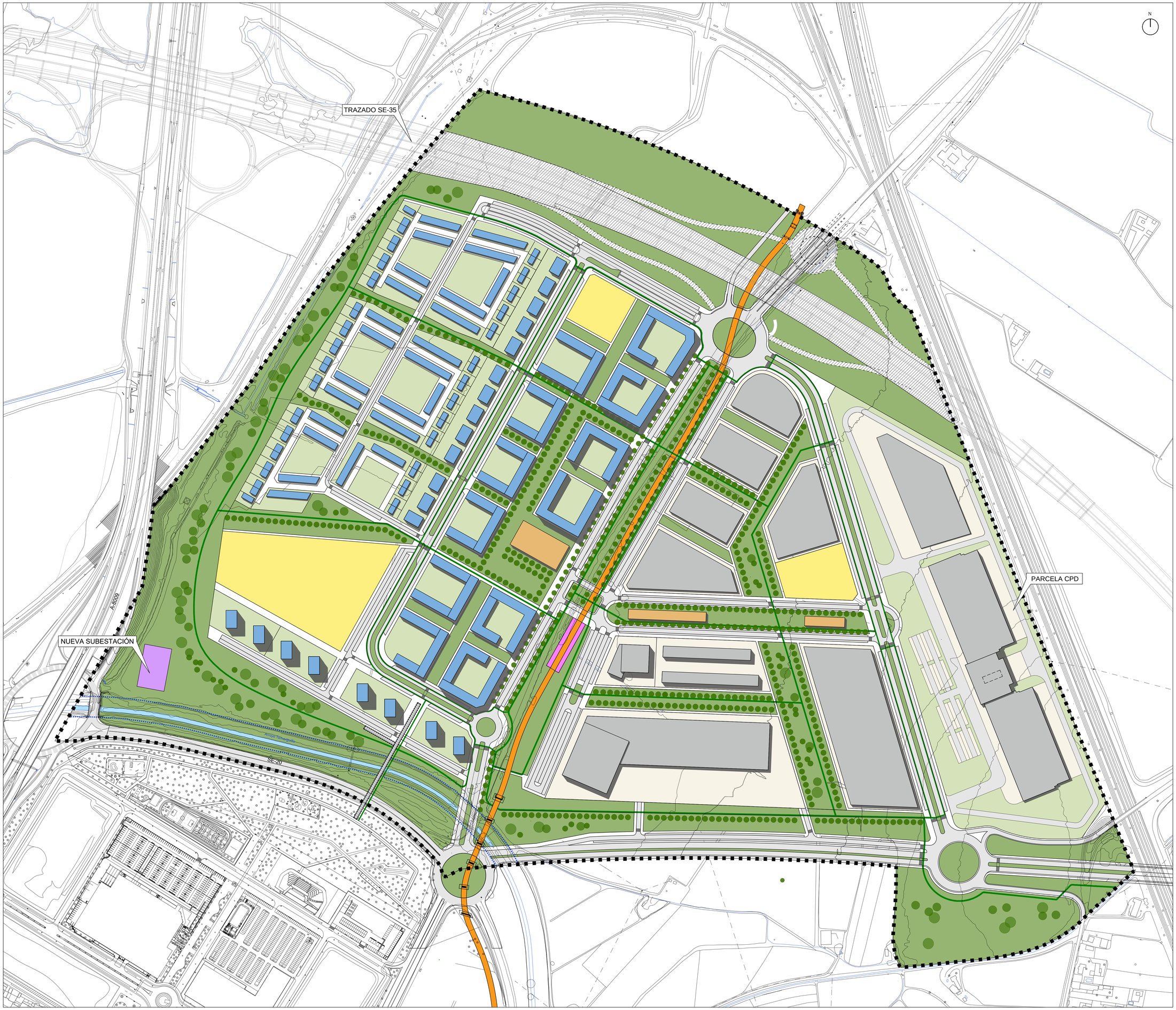
INFRAESTRUCTURAS
Conexiones propuestas

ESCALA 1/5.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA



■ ■ ■ ÁMBITO DEL PLAN PARCIAL

MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

PLANOS DE ORDENACIÓN

O-06 PLANO DE IMAGEN (no vinculante)

ESCALA 1/2.000

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA

SECCIÓN A-A'



ACERADO | ACERADO | ACERADO

EDIF. PREVISTA | ACERADO | CALZADA | TRÁNSITO | ZONA AJARDINADA + ÁREA DE ACTIVIDAD | METRO LÍNEA 3 | CALZADA | PARCELA ACT. PRODUCTIVAS

APARCAMIENTO | APARCAMIENTO | CARRIL BICI | CARRIL BICI | APARCAMIENTO | APARCAMIENTO

SECCIÓN E-E'



EDIF. PREVISTA | TRÁNSITO | ZONA AJARDINADA + ÁREA DE ACTIVIDAD | TRÁNSITO | EDIF. PREVISTA

SECCIÓN B-B'



CARRIL BICI | CARRIL BICI

EDIF. PREVISTA | ACERADO | CALZADA | MEDIANA | CALZADA | ACERADO | EDIF. PREVISTA

APARCAMIENTO | APARCAMIENTO

SECCIÓN F-F'



CARRIL BICI | CARRIL BICI

PARCELA ACT. PRODUCTIVAS | ACERADO | CALZADA | MEDIANA | CALZADA | ACERADO | PARCELA ACT. PRODUCTIVAS

APARCAMIENTO | APARCAMIENTO

SECCIÓN C-C'



ACERADO | ACERADO

PARCELA ACT. PRODUCTIVAS | ACERADO | CALZADA | TRÁNSITO | ZONA AJARDINADA + ÁREA DE ACTIVIDAD | TRÁNSITO | CALZADA | ACERADO | PARCELA ACT. PRODUCTIVAS

APARCAMIENTO | APARCAMIENTO | CARRIL BICI | APARCAMIENTO | APARCAMIENTO

SECCIÓN D-D'



ACERADO | ACERADO | ACERADO

PARCELA ACT. PRODUCTIVAS | ZONA AJARDINADA + ÁREA DE ACTIVIDAD | CALZADA VÍA DE SERVICIO | CALZADA | CALZADA

CARRIL BICI | APARCAMIENTO | APARCAMIENTO | MEDIANA



MODIFICACIÓN PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN DEL SECTOR SUS-DMN.06 "HIGUERÓN NORTE"

O-07

PLANOS DE ORDENACIÓN

SECCIONES

ESCALA 1/200

NOVIEMBRE 2024

Redactor: URBANISMO Y ARQUITECTURA, LBA

Promotor: IBERDROLA INMOBILIARIA