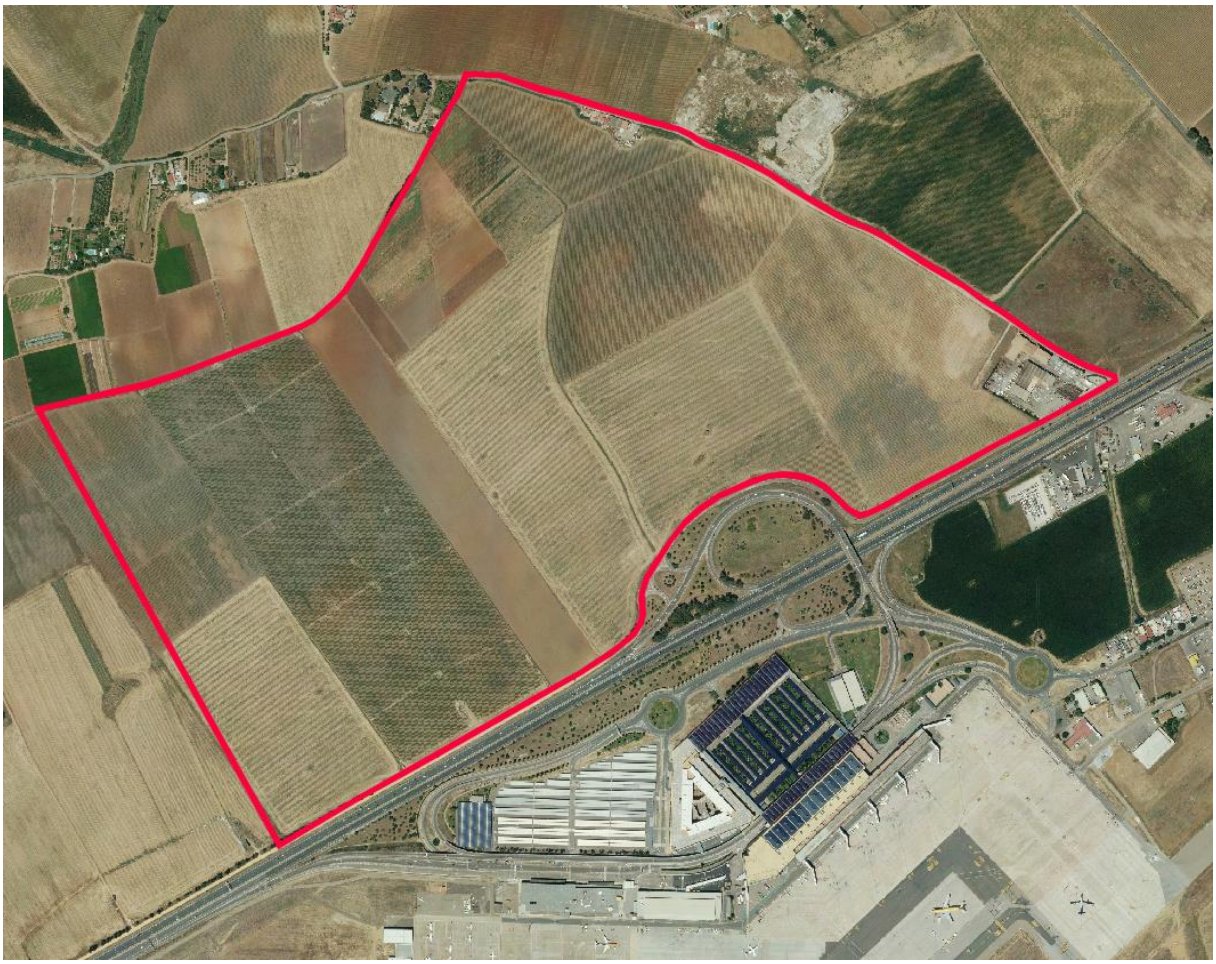
# DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

## AVANCE

## PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN

## SUS-DMN-02 “SAN NICOLÁS ESTE”

## SEVILLA



MAYO 2024


**PROMUEVE:**

INVERSIONES INMOBILIARIAS CANVIVES S.A.U.

**EQUIPO REDACTOR:**

BURÓ4 ARQUITECTOS S.L.P.

## ÍNDICE

**1. INTRODUCCIÓN....4**
1.1. CONSIDERACIONES GENERALES....4
1.2. LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA....4
1.2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA....4
1.2.2. PROCEDIMIENTO Y CONTENIDO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA 5
1.3. INICIATIVA Y REDACCIÓN....8

**2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN....10**

**3. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA Y SUS ALTERNATIVAS....11**
3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO....11
3.2. ENCUADRE URBANO....12
3.2.1. RED DE ESPACIOS LIBRES....12
3.2.2. COMUNICACIONES....13
3.2.3. USOS TERCIARIOS Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS....15
3.3. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN ANALIZADAS....19
3.3.1. ALTERNATIVA 0....20
3.3.2. ALTERNATIVA 1....21
3.3.3. ALTERNATIVA 2....24
3.3.4. ALTERNATIVA 3....27
3.3.5. ALTERNATIVA 4....30
3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA....33

**4. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA SITUACIÓN ACTUAL....35**
4.1. MEDIO FÍSICO ABIÓTICO....35
4.2. MEDIO FÍSICO BIÓTICO....39
4.3. MEDIO ANTRÓPICO....39
4.4. MEDIO SOCIOECONÓMICO....40

**5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA....43**

**6. LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES....44**
6.1. MEDIO FÍSICO ABIÓTICO....44
6.1.1. CLIMATOLOGÍA....44
6.1.2. GEOLOGÍA, GEOMORFOLOGÍA Y TOPOGRAFÍA....44
6.1.3. HIDROLOGÍA....44
6.1.4. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA....44
6.1.5. CONTAMINACIÓN LUMÍNICA....45
6.1.6. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA....45
6.2. MEDIO FÍSICO BIÓTICO....45

6.2.1. VEGETACIÓN Y FAUNA ..... 45
6.2.2. HÁBITATS Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS ..... 46
6.3. PAISAJE ..... 46
6.4. MEDIO ANTRÓPICO ..... 46
6.4.1. PATRIMONIO CULTURAL ..... 46
6.4.2. RESIDUOS ..... 46
6.5. MEDIO SOCIOECONÓMICO ..... 47
6.5.1. POBLACIÓN ..... 47
6.5.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA ..... 48

**7. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA. ..... 49**

7.1. LAS CONSIDERACIONES DE LA LEY 8/2018, DE 8 DE OCTUBRE, DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA ..... 49
7.2. CONSIDERACIONES SOBRE LA GUÍA PARA LA INCORPORACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE ANDALUCÍA ..... 52
7.3. EVOLUCIÓN Y VARIACIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO EN LA CIUDAD DE SEVILLA ..... 53
7.4. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO EN LA CIUDAD DE SEVILLA ..... 54
7.4.1. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: TEMPERATURA MÁXIMA ..... 55
7.4.2. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: PRECIPITACIONES ..... 56
7.4.3. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: EVAPOTRANSPIRACIÓN ..... 57

**8. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES ..... 59**

8.1. AFECCIONES SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL ..... 59
8.2. AFECCIONES SECTORIALES ..... 64
8.2.1. CARRETERAS ..... 65
8.2.2. SERVIDUMBRE AERONAÚTICA ..... 67
8.2.3. VÍAS PECUARIAS ..... 74
8.2.4. OTROS ..... 75

# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La proliferación de instrumentos al servicio de la prevención ambiental con el objeto de obtener una visión integral de los planes y programas con incidencia en el territorio ha evolucionado y madurado en los últimos años en el plano internacional, desde la Conferencia de Estocolmo en 1972, hasta las de Río de Janeiro en 1992 o Johannesburgo en 2002, pero también en los ámbitos europeo, estatal y regional andaluz.

La Ley 21/2013 de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (LEAE de aquí en adelante) es el referente normativo a nivel estatal que regula la evaluación ambiental de planes y programas indicando que aquellos planes con incidencia en ordenación del territorio urbano y rural o del uso del suelo deben evaluarse conforme a las disposiciones que se establecen en la propia LEAE. Su entrada en vigor condiciona a las Comunidades Autónomas a su transposición a la legislación propia en materia de evaluación ambiental debiendo adaptarla en el plazo de un año desde su entrada en vigor, momento en el que, en cualquier caso, serán aplicables los artículos la LEAE, salvo los no básicos, a todas las Comunidades Autónomas.

La administración andaluza adaptó la Ley la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental de Andalucía (en adelante Ley GICA), modificada por el Decreto el Decreto-ley 3/2015, de 3 de marzo, a la LEAE mediante el Decreto-Ley 3/2015 de 3 de marzo, por lo que la regulación del instrumento de evaluación ambiental estratégica obedece a ambos niveles competenciales y por tanto es el referente para la Evaluación Ambiental Estratégica del presente planeamiento

## 1.2. LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

### 1.2.1. JUSTIFICACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA

La figura urbanística elegida para acometer dicha actuación es la del PLAN PARCIAL DE ORDENACIÓN.

En la sección 4 del capítulo II del Título III de la Ley /2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, encontramos la motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica para el Plan Parcial de Ordenación

Según el artículo 36.1:

*Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de esta ley, sobre las siguientes materias: agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, industria, minería, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo-terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo y planes y programas que requieran una evaluación en aplicación de la normativa reguladora de la Red Ecológica Europea Natura 2000, que cumplan los dos requisitos siguientes:*

*a) Que se elaboren, adopten o aprueben por una Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.*

*b) Que su elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno.*

*También se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria:*

a) *Los instrumentos de ordenación urbanística señalados en el artículo 40.2 y 40.3.*

Los artículos 40.2 y 40.3 exponen lo siguiente:

*2.Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos de ordenación urbanística, así como sus revisiones:*

a) *Los instrumentos de ordenación urbanística general.*
b) *Los planes de ordenación urbana.*
c) ***Los planes parciales de ordenación.***
d) *Los planes especiales de los apartados b), g), i) y j) del artículo 70 de la Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.*

*3. Así mismo, estarán sometidas a evaluación ambiental estratégica ordinaria las modificaciones de los instrumentos de ordenación urbanística del apartado anterior, cuando se dé alguno de los siguientes supuestos:*

a) *Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural o del uso del suelo.*
b) *Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000, en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.*

Por tanto, encontramos dos apartados que motivan la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, los cuales serían el 40.2.c) 40.3 a), ya que la figura urbanística es un plan parcial de ordenación.

De esta forma se justifica la motivación de la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria.

### 1.2.2. PROCEDIMIENTO Y CONTENIDO DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

El artículo 38 de la GICA establece la tramitación para la citada evaluación ambiental:

*"El promotor de los planes y programas incluidos en el artículo 36 apartado 1 presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico que contendrá una evaluación de los siguientes aspectos:*

a) *Los objetivos de la planificación.*
b) *El alcance y contenido del plan o programa propuesto, sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.*
c) *El desarrollo previsible del plan o programa.*
d) *Los potenciales impactos ambientales*
e) *La incidencia en materia de cambio climático, según lo dispuesto en el artículo 19 de la Ley de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía*

*f) La incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.*

Siguiendo con lo dictado en el artículo 39 de la Ley GICA, "*una vez recibida la solicitud de inicio, el órgano ambiental, en el plazo de veinte días hábiles, deberá resolver la resolución de la admisión a trámite de la solicitud en cuestión*".

*"Admitida la solicitud de inicio a trámite, el órgano ambiental someterá el borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico a consultas a las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas, que se pronunciarán en el plazo de cuarenta y cinco días hábiles desde su recepción. La consulta se podrá extender a otras personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, vinculadas a la protección del medio ambiente.*

*Se considerarán Administraciones públicas afectadas y personas interesadas las así definidas en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.*

*Concluido el plazo de consultas, el órgano ambiental elaborará y remitirá al órgano sustantivo y al promotor el documento de alcance del estudio ambiental estratégico, junto con las contestaciones recibidas en las consultas. Para ello dispondrá de un plazo máximo de tres meses, contados desde la recepción de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y el documento inicial estratégico.*

*El documento de alcance se pondrá a disposición del público por los medios que reglamentariamente se determinen y, como mínimo, a través de la sede electrónica del órgano ambiental y del órgano sustantivo."*

*Teniendo en cuenta el documento de alcance, el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico, en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación geográfico del plan o programa, y contendrá como mínimo la información contenida en el Anexo II C de esta ley.*

*Elaborada la versión preliminar del plan o programa teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico, la misma se someterá, durante un plazo mínimo de 45 días, a información pública acompañada del estudio ambiental estratégico y de un resumen no técnico de dicho estudio, previo anuncio en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y, en su caso, en su sede electrónica y a consulta de las Administraciones públicas afectadas y de las personas interesadas que hubieran sido previamente consultadas de conformidad con el apartado 2. La información pública se realizará por el promotor cuando, de acuerdo con la legislación sectorial, corresponda al mismo la tramitación del plan o programa, y, en su defecto, por el órgano ambiental, mediante su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.*

*El órgano sustantivo adoptará las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando los medios de comunicación y, preferentemente, los medios electrónicos.*

*El promotor, una vez finalizada la fase de información pública y de consultas y tomando en consideración las alegaciones formuladas durante las mismas, modificará de ser preciso el estudio ambiental estratégico y elaborará la propuesta final del plan o programa.*

*El plazo máximo para la elaboración del estudio ambiental estratégico y para la realización de la información pública y de las consultas previstas será de 15 meses desde la notificación al promotor del documento de alcance.*

*El promotor, o el órgano responsable de la tramitación administrativa del plan o programa, remitirá al órgano ambiental el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:*

*a) La propuesta final de plan o programa.*

*b) El estudio ambiental estratégico.*

*c) El resultado de la información pública y de las consultas.*

*d) Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del plan o programa de los aspectos ambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al documento de alcance, del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración.*

*El órgano ambiental realizará un análisis técnico del expediente y un análisis de los impactos significativos de la aplicación del plan o programa en el medio ambiente, que tomará en consideración el cambio climático.*

*Si durante el análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica el órgano ambiental estimara que la información pública o las consultas no se han realizado conforme a lo establecido en esta ley, requerirá al órgano sustantivo para que subsanase el expediente de evaluación ambiental estratégica en el plazo máximo de tres meses. En estos casos, se suspenderá el cómputo del plazo para la formulación de la declaración ambiental estratégica.*

*Si transcurridos tres meses el órgano sustantivo no hubiera remitido el expediente subsanado o si una vez presentado fuera insuficiente, el órgano ambiental dará por finalizada la evaluación ambiental estratégica ordinaria, notificando al promotor y al órgano sustantivo la resolución de terminación. Contra esta resolución podrán interponerse los recursos legalmente procedentes en vía administrativa y judicial, en su caso.*

*Si durante el análisis técnico del expediente de evaluación ambiental estratégica el órgano ambiental concluyera que es necesaria información adicional para formular la declaración ambiental estratégica, solicitará al promotor la información que sea imprescindible, informando de ello al órgano sustantivo que complete el expediente. Esta solicitud suspende el plazo para la formulación de la declaración ambiental estratégica.*

*Si transcurridos tres meses el promotor no hubiera remitido la documentación adicional solicitada o si una vez presentada ésta fuera insuficiente, el órgano ambiental dará por finalizada la evaluación ambiental estratégica ordinaria, notificando al promotor y al órgano sustantivo la resolución de terminación. Contra esta resolución podrán interponerse los recursos legalmente procedentes en vía administrativa y judicial, en su caso.*

*El órgano ambiental, una vez finalizado el análisis técnico del expediente, formulará la declaración ambiental estratégica, en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo, prorrogables por dos meses más por razones justificadas debidamente motivadas y comunicadas al promotor.*

*La declaración ambiental estratégica tendrá la naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá una exposición de los hechos que resuma los principales hitos del procedimiento, incluyendo los resultados de la información pública, de las consultas, así como de las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan o programa que finalmente se apruebe o adopte y se remitirá, una vez formulada, para su publicación en el plazo de quince días hábiles al Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.*

*Contra la declaración ambiental estratégica no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el plan o programa sometido a la misma.*

*La falta de emisión de la declaración ambiental estratégica en el plazo establecido en ningún caso podrá entenderse que equivale a una evaluación ambiental favorable.*

*El promotor incorporará el contenido de la declaración ambiental estratégica en el plan o programa, y lo someterá a la adopción o aprobación de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial.*

*En el plazo de quince días hábiles desde la adopción o aprobación del plan o programa, el órgano sustantivo remitirá para su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía la siguiente documentación:*

*a) La resolución, o disposición de carácter general, por la que se adopta o aprueba el plan o programa, y una referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público el plan o programa aprobado.*

*b) Un extracto que incluya los siguientes aspectos:*

*1. De qué manera se han integrado en el plan o programa los aspectos ambientales.*

*2. Cómo se ha tomado en consideración en el plan o programa el estudio ambiental estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.*

*3. Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.*

*c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa.*

*La declaración ambiental estratégica perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del plan o programa en el plazo máximo de dos años desde su publicación.*

*El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica antes de que transcurra el plazo previsto en el apartado anterior. La solicitud formulada por el promotor suspenderá el plazo de dos años del apartado anterior y se resolverá en un plazo de seis meses de la fecha de presentación de dicha solicitud.*

*Transcurrido el plazo de seis meses sin que el órgano ambiental haya notificado la prórroga de la vigencia de la declaración ambiental estratégica, se entenderá estimada la solicitud de prórroga.*

## 1.3. INICIATIVA Y REDACCIÓN

La iniciativa del presente documento corresponde a **INVERSIONES INMOBILIARIAS CANVIVES S.A.U.**, con CIF A85527604, y domicilio en Paseo de la Castellana, nº 280, 28046 Madrid, como entidad propietaria mayoritaria de los suelos perteneciente al ámbito de actuación.

El documento ha sido redactado por **BURÓ4 ARQUITECTOS SLP**, sociedad inscrita en el Registro de Sociedades profesionales del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla, con número SP-0137, designando para ello a los siguientes técnicos redactores:

**Dirección y coordinación:**

Ramón Cuevas Rebollo, arquitecto urbanista.

CUEVAS REBOLLO RAMON DE LOS SANTOS - 28613680R

Firmado digitalmente por CUEVAS REBOLLO RAMON DE LOS SANTOS - 28613680R
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-28613680R, givenName=RAMON DE LOS SANTOS, sn=CUEVAS REBOLLO, cn=CUEVAS REBOLLO RAMON DE LOS SANTOS - 28613680R
Fecha: 2024.06.18 13:57:37 +02'00'

Jorge Ferral Sevilla, arquitecto urbanista.

FERRAL SEVILLA JORGE - 31699431A

Firmado digitalmente por FERRAL SEVILLA JORGE - 31699431A
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-31699431A, givenName=JORGE, sn=FERRAL SEVILLA, cn=FERRAL SEVILLA JORGE - 31699431A
Fecha: 2024.06.18 13:57:15 +02'00'

Isabel Jiménez López, arquitecta urbanista.

JIMENEZ LOPEZ ISABEL MARIA - 74721286J

Firmado digitalmente por JIMENEZ LOPEZ ISABEL MARIA - 74721286J
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-74721286J, givenName=ISABEL MARIA, sn=JIMENEZ LOPEZ, cn=JIMENEZ LOPEZ ISABEL MARIA - 74721286J
Fecha: 2024.06.18 13:50:27 +02'00'

Miguel Martín Pérez, geógrafo.

MARTIN PEREZ MIGUEL - 49120283B

Firmado digitalmente por MARTIN PEREZ MIGUEL - 49120283B
Nombre de reconocimiento (DN): c=ES, serialNumber=IDCES-49120283B, givenName=MIGUEL, sn=MARTIN PEREZ, cn=MARTIN PEREZ MIGUEL - 49120283B
Fecha: 2024.06.18 13:44:29 +02'00'

**Equipo base redactor:**

Jesús Díaz Gómez, arquitecto.

Ismael Ferral Sevilla, arquitecto, arquitecto técnico, y PMP.

Antonio Alonso Campaña, arquitecto.

Rosario Rodríguez Cazorla, arquitecta.

Inmaculada Núñez García, arquitecta.

Javier López Ruiz, arquitecto.

Orlando Castro Camarero, arquitecto.

## 2. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

Se incluyen a continuación los objetivos específicos de la intervención prevista, de acuerdo a la situación y contexto urbano actuales:

- Convertir el sector en un área cualificada **de suelos para actividades económicas**, gracias a su ubicación estratégica y conexión directa con la autovía A4.

  En ese sentido, se considera necesario revisar la definición del tipo y proporción de usos pormenorizados previstos inicialmente por el PGOU, de acuerdo a la situación y demandas actuales de la ciudad.

  Los usos de servicios avanzados e industrial de tipo tradicional, no tienen actualmente una demanda significativa en el municipio. Sin embargo, sí existe actualmente una clara necesidad y demanda de suelos para servicios de tipo logístico y de distribución, que se beneficiarían además de la privilegiada ubicación del sector, en cuanto a sus comunicaciones y conectividad viaria.

- Garantizar que la nueva ordenación mantenga la **efectividad del sector en cuanto a su conectividad viaria** y conexión estratégica con la autovía A4, indispensable para el aprovechamiento de las actividades productivas previstas a implantar en el sector.

- Mantener y desarrollar **los criterios estéticos establecidos en la ficha de ordenación pormenorizada** del PGOU, tanto en lo relativo a la configuración de una imagen ordenada y cuidada del acceso a la ciudad, percibido a través de la autovía A4, mediante la ubicación del sistema general de espacios libres del sector junto a este viario; como en lo referente a la regulación de las tipologías edificatorias previstas a desarrollar, fomentando la ordenación de modelos alejados del esquema tradicional de ocupación de naves seriadas de 1 única planta, para lograr una mejora de la imagen del conjunto y una mayor flexibilidad en cuanto a las posibilidades de implantación de los espacios productivos.

- Asegurar la **coordinación de la ordenación del sector con el desarrollo previsto en el sector colindante San Nicolás Oeste,** de acuerdo a los viarios estructurantes y criterios acordados en el documento de ordenación conjunta de ambos sectores, aprobado por parte de la Gerencia de Urbanismo.

- Alcanzar, mediante el adecuado diseño de la ordenación y su adaptación a las actividades y usos previstos, unos **niveles óptimos de viabilidad técnica y de eficiencia de las infraestructuras básicas** (abastecimiento, saneamiento, infraestructuras energéticas, etc.), fomentando el empleo de las energías renovables y cualquier otra medida favorable en la lucha contra el cambio climático.

- Implementar medidas y criterios de sostenibilidad en el diseño de la urbanización, entre otros en lo referente a instalación de fuentes de energía renovable en el espacio urbano, mitigación de los efectos del cambio climático mediante la previsión de arbolado en cantidad suficiente, mantenimiento del suelo natural en las zonas de espacios libres o empleo de materiales de alta reflactancia para reducir el efecto isla de calor, empleo de SUDS (sistemas urbanos de drenaje sostenible), etc.

- Garantizar la accesibilidad universal en los espacios urbanos.

- Fomentar los desplazamientos peatonales y ciclistas, generando recorridos ambientalmente confortables, procurando la interconexión entre los sistemas generales y locales de espacios libres y zonas verdes del propio sector, y entre estos y el resto de la ciudad.

# 3. ALCANCE Y CONTENIDO DE LA ACTUACIÓN PROPUESTA Y SUS ALTERNATIVAS

## 3.1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El Plan Parcial de Ordenación objeto del presente documento se desarrolla en el municipio de Sevilla, sobre el sector SUS-DMN-02 "San Nicolás Este", ubicado al norte de la autovía A-4, a la altura del nudo de acceso al aeropuerto, con los siguientes elementos de delimitación de su ámbito:

- Al noreste: carretera de Valdezorras,
- Al noroeste: límite de parcelas correspondientes al suelo no urbanizable situado al norte del sector,
- Al suroeste: límite de separación de planeamiento con el sector SUS-DMN-03 "San Nicolás Oeste",
- Al sureste: autovía A-4.

El ámbito de actuación tiene forma irregular, con una superficie total de suelo **según la ficha de planeamiento de 968.959 m²**, incluyendo en su interior el sistema general de espacios libres SGEL-12 (91.281 $m^2$) Parque de San Nicolás y el sistema general viario SGV-DMN-07 Ampliación Enlace Aeropuerto (66.462 $m^2$).

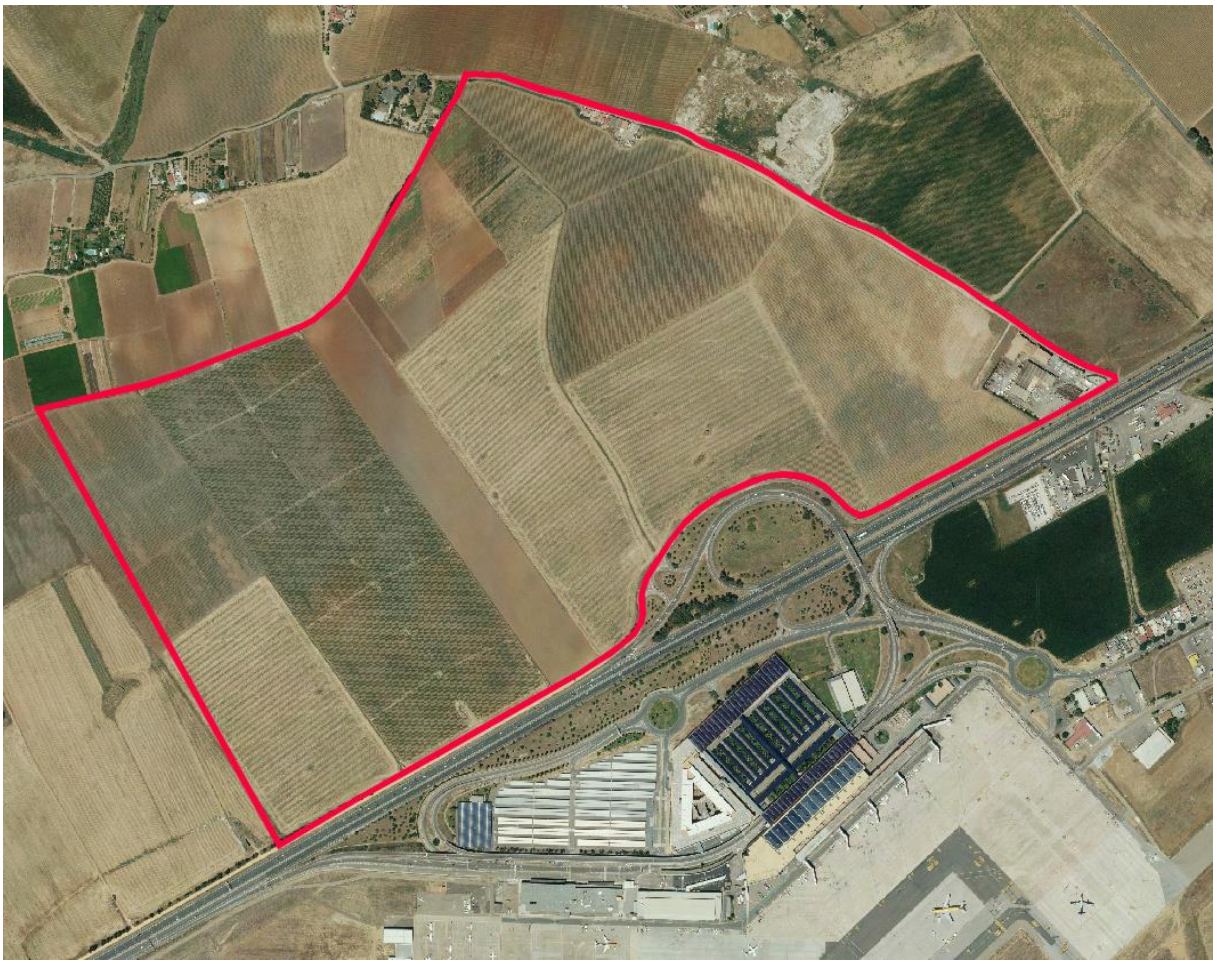


*Foto aérea - Delimitación del ámbito*

## 3.2. ENCUADRE URBANO

El SUS-DMN-02 se localiza en el ámbito noreste de expansión de la ciudad de Sevilla, ocupando una zona de terrenos de regadío situados al norte del nudo de conexión de la autovía A-4 con el aeropuerto.

El sector limita al sur con la autovía A-4 (autovía de Andalucía), que constituye una de las principales vías de acceso de vehículos de pasajeros y mercancías a la ciudad, estando prevista la conexión del sector con dicha vía, a través de la ampliación del nudo de enlace del aeropuerto (SGV-DM-07). Esta circunstancia convierte el área de actuación en una zona con elevado potencial para la ubicación de actividades productivas y logísticas, de ámbito tanto municipal como subregional.

Al oeste del sector está previsto el desarrollo del SUS-DMN-03, que dispone ya de aprobación provisional (19/05/2023), que incluye usos productivos, terciarios y residenciales, y que de acuerdo al documento de ordenación conjunta de los sectores San Nicolás Este y San Nicolás Oeste, deberá dejar previstos los elementos estructurales necesarios (viarios principales de interconexión) para garantizar la continuidad y coordinación de la ordenación entre ambos sectores.

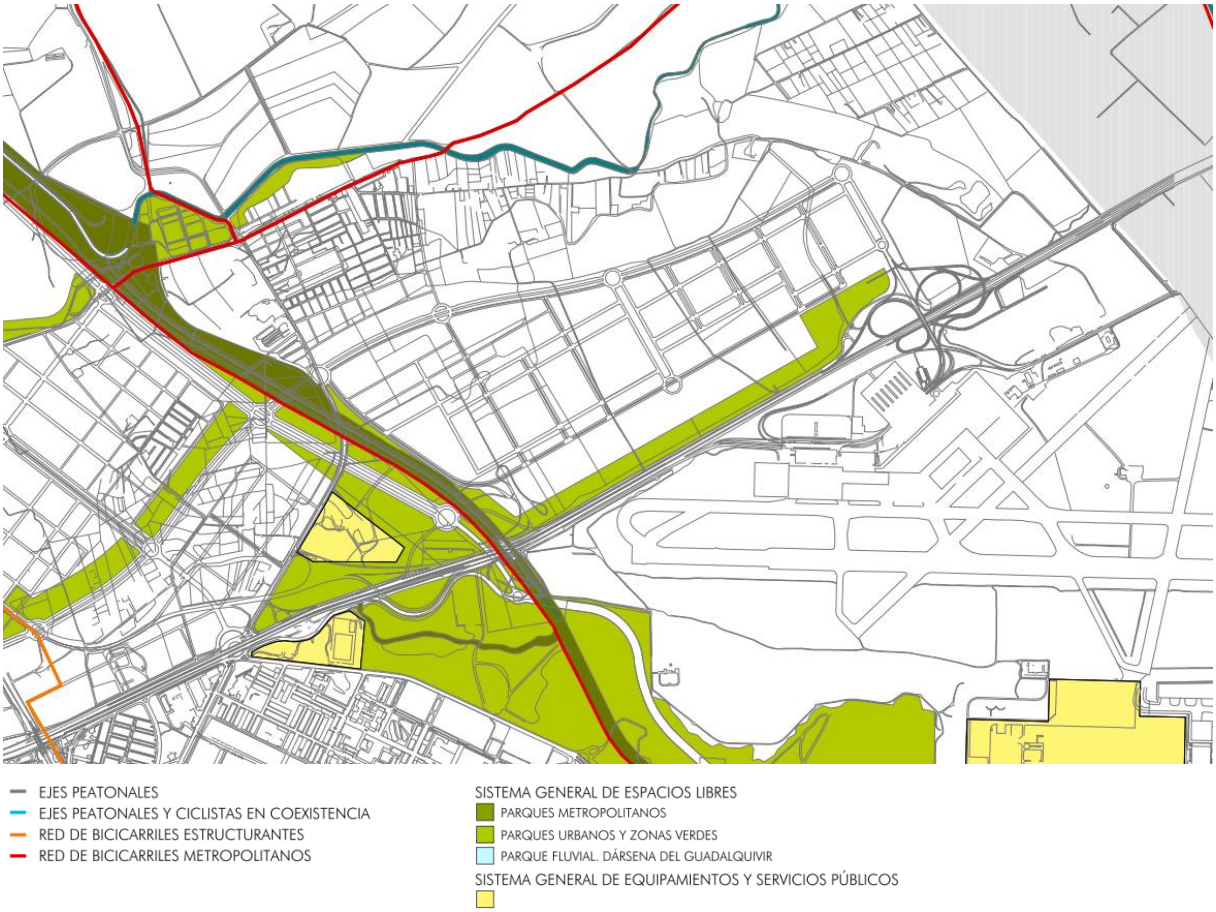
Al norte y este del ámbito de actuación, se sitúan suelos no urbanizables, sin ningún condicionante a priori de relación con el sector.

### 3.2.1. RED DE ESPACIOS LIBRES.

De acuerdo a los planos generales del PGOU de Sevilla, y ficha del suelo urbano sectorizado que incluye la ordenación pormenorizada preceptiva del sector, se prevé para este ámbito la localización de los espacios libres vinculados a sistemas generales (SGEL-12 Parque de San Nicolás) en una banda paralela a la autovía A-4, constituyendo así el frente urbano de imagen de acceso a la ciudad.

Este eje longitudinal de espacios libres, tiene continuidad en el sector vecino SUS-DMN-02, hasta conectar en su extremo oeste con los sistemas generales de espacios libres asociados a la ronda urbana Miraflores-Ranillas, prevista inicialmente por el PGOU, y posteriormente con las zonas verdes asociadas al resto del arco noroeste (SGEL-6), constituyendo en su conjunto un gran corredor de espacios libres de carácter metropolitano.

De acuerdo al PGOU, plano O.E.08 Accesibilidad y movilidad: red principal de espacios peatonales y bicicarriles, por el sector no discurre inicialmente ninguno de los trazados principales previstos, por lo que no corresponde inicialmente considerar las condiciones necesarias para su conexión.




*PGOU Sevilla - Plano O.E.08 Accesibilidad y movilidad: red principal de espacios peatonales y bicicarriles*

### 3.2.2. COMUNICACIONES

Principales vías de comunicación rodada:

- Carretera de Valdezorras

Situada en el borde noreste del sector. Junto con la vía de servicio paralela a la autovía A-4 (antigua carretera Madrid-Cádiz) constituye la única vía de acceso rodado de vehículos al área.

- Autovía A-4

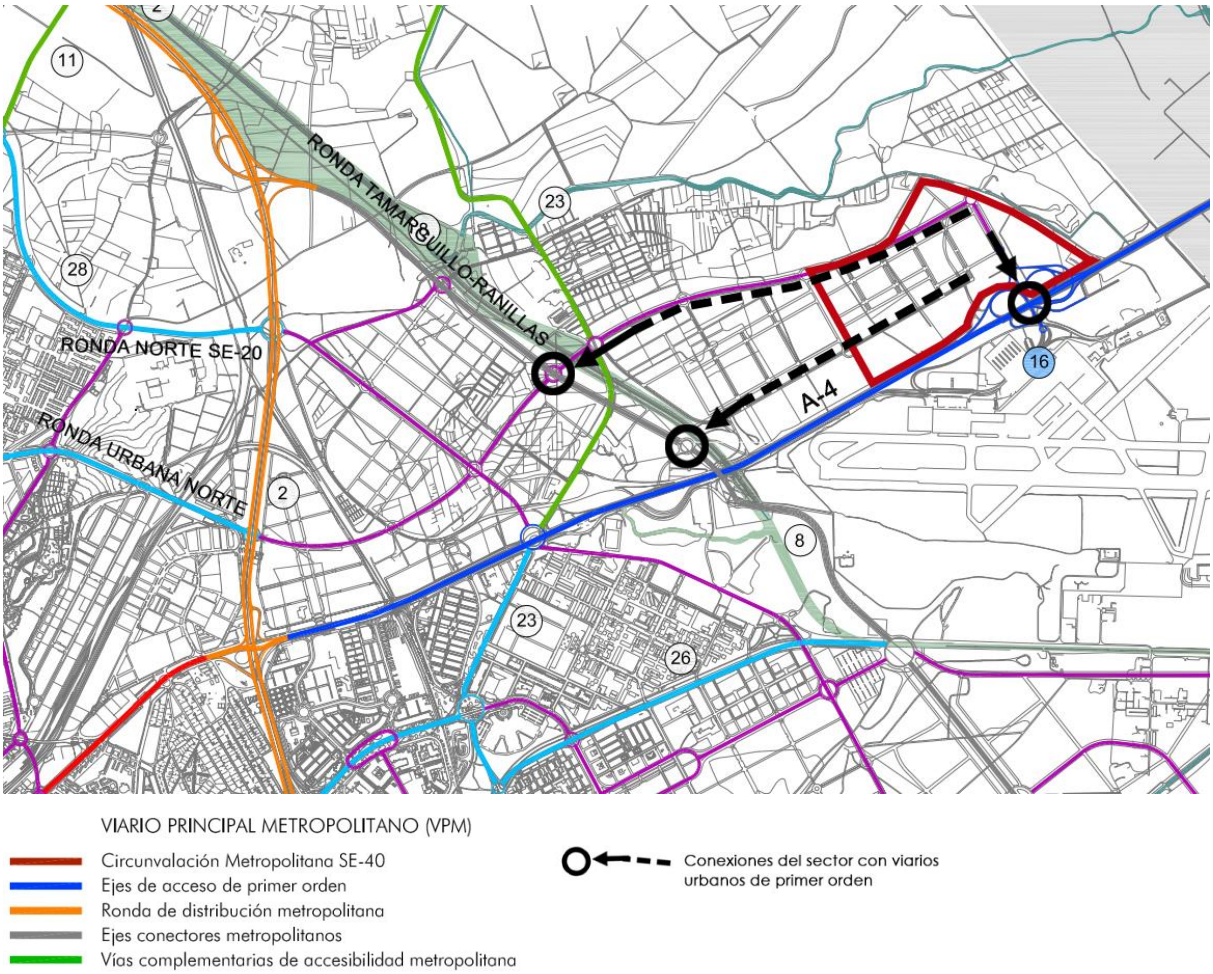
Situada en el borde sur de la zona de actuación. Constituye una de las principales vías de acceso y tráfico rodado de la localidad, tanto para el transporte de pasajeros como el de mercancías. Actualmente no dispone de conexión directa con el sector, pero está prevista su realización ligada al desarrollo del sector mediante la ampliación del nudo de enlace del aeropuerto (SGV-DM-07).

Paralela a ella discurre la vía de servicio (antigua carretera Madrid-Cádiz) mencionada antes, que permite actualmente el acceso rodado por la parte sur del sector.

- Nuevo viario de comunicación con el sector San Nicolás Oeste y conexión con la SE-20

La ordenación conjunta de los sectores San Nicolás Este y San Nicolás Oeste, prevé el desarrollo de 2 viarios principales de comunicación longitudinal entre ambos sectores, de carácter estructural para la ordenación, que permitirán además en su extremo oeste la conexión con los nuevos trazados

contemplados por el PGOU para la mejora de las comunicaciones del arco noroeste exterior (nueva ronda urbana Miraflores-Ranillas y prolongación de la ronda urbana Norte y ronda Norte SE-20, a través de los nuevos desarrollos previstos), garantizando de este modo la conexión de todo el conjunto, tanto con su ámbito más inmediato como con las grandes vías de distribución metropolitana de la ciudad.




*PGOU Sevilla - Plano O.E.08 Accesibilidad y movilidad: red principal de espacios peatonales y bicicarriles (plano modificado con indicación del ámbito y principales conexiones)*

- Aeropuerto de Sevilla

Situado al sur, al otro lado de la autovía A-4. Contará con acceso directo desde el sector, de acuerdo a la ampliación del nudo de enlace prevista por el PGOU (SGV-DM-07 Ampliación Enlace Aeropuerto).

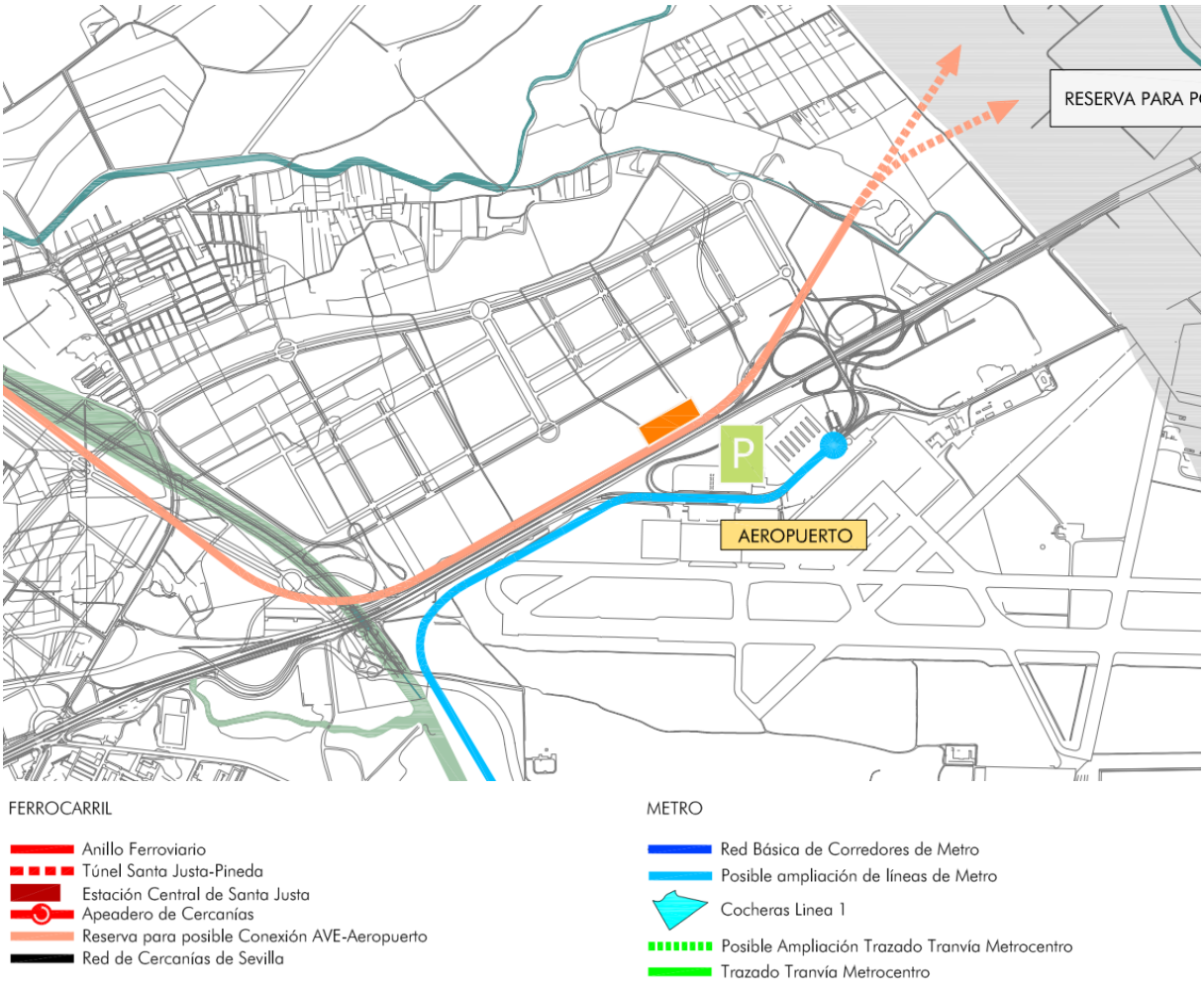
Su proximidad y conexión con el ámbito de actuación constituye un factor determinante para la conveniencia de la implantación de actividades económicas y logísticas en el sector.

En este sentido, el PGOU de Sevilla, en el apartado de Memoria de Ordenación, Título XIX, incluye además su posicionamiento favorable a una posible ampliación de la terminal de carga del aeropuerto, de acuerdo con las previsiones del Plan Director del aeropuerto.

Ferrocarril:

Actualmente no hay ninguna infraestructura en la zona. Pero se tendrá en cuenta la influencia en el sector de la previsión de reserva para una posible conexión Ave-Aeropuerto contemplada por el PGOU.

*PGOU Sevilla - Plano O.E.08 Accesibilidad y movilidad: transporte colectivo*




### 3.2.3. USOS TERCIARIOS Y ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

Actualmente no existe en el sector ni en su entorno ninguna zona de relevancia destinada a usos terciarios o actividades productivas, más allá de las implantaciones dispersar vinculadas tanto a la autovía A-4, como a la actividad del aeropuerto.

Pero sí está previsto por parte del PGOU el desarrollo de sectores vecinos que incluyen estos usos dentro de su planificación. Se indica a continuación la identificación y usos pormenorizados contemplados para cada uno de ellos, así como su estado de tramitación actual:

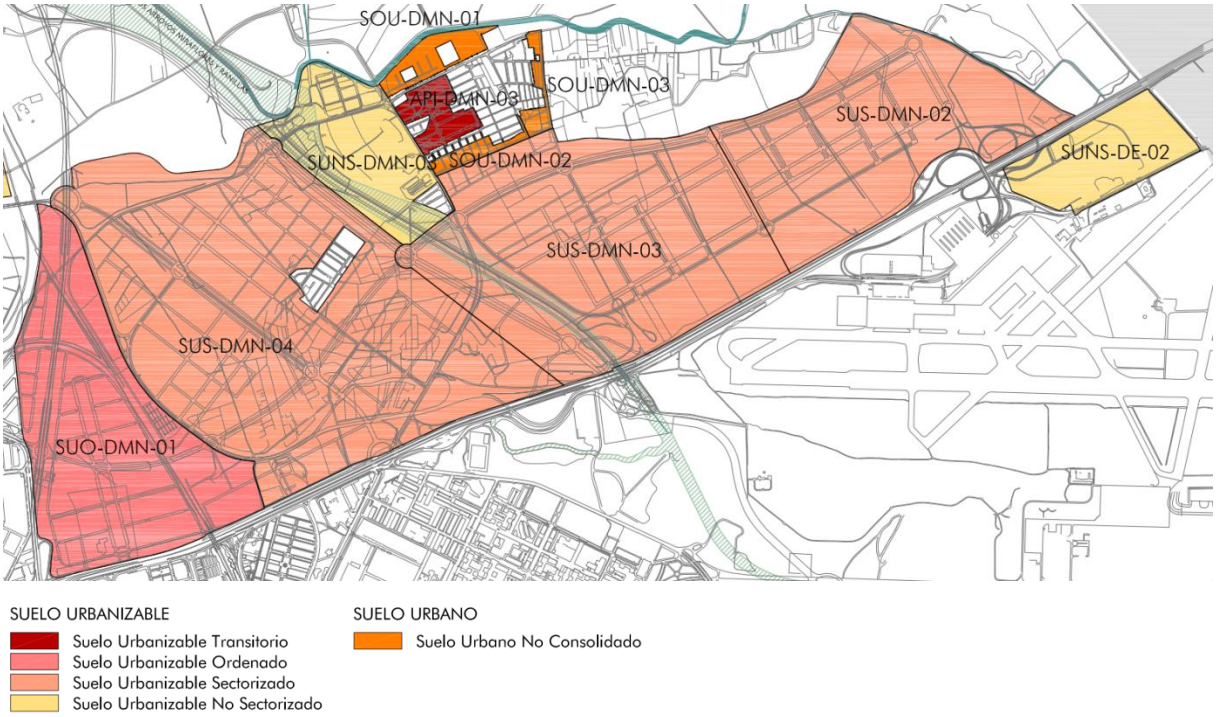
| **SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste** | |
|---|---|
| Uso global | Actividades productivas |
| Usos pormenorizados lucrativos | Industria y almacenamiento, servicios avanzados, servicios terciarios, vivienda libre y vivienda protegida |
| Estado de tramitación | Plan Parcial de Ordenación con aprobación provisional (19/05/2023) |

| **SUS-DMN-04 Aeropuerto viejo** | |
|---|---|
| Uso global | Terciario - Actividades productivas |
| Usos pormenorizados lucrativos | Servicios terciarios, industria y almacenamiento, vivienda libre y vivienda protegida |
| Estado de tramitación | Sin tramitar |

| **SOU-DMN-01 Buen aire** | |
|---|---|
| Uso global | Terciario - Residencial |
| Usos pormenorizados lucrativos | Vivienda libre, vivienda protegida, servicios terciarios e industria y almacenamiento |
| Estado de tramitación | Plan Parcial de Ordenación con aprobación definitiva (21/05/2020) |

| **SUNS-DMN-03 Camino de Brenes** | |
|---|---|
| Uso preferente | Residencial |
| Estado de tramitación | Plan de Sectorización sin tramitar |

| **SUNS-DE-02 Aeropuerto N-IV** | |
|---|---|
| Uso preferente | Usos complementarios a actividades aeroportuarias |
| Estado de tramitación | Plan de Sectorización sin tramitar |

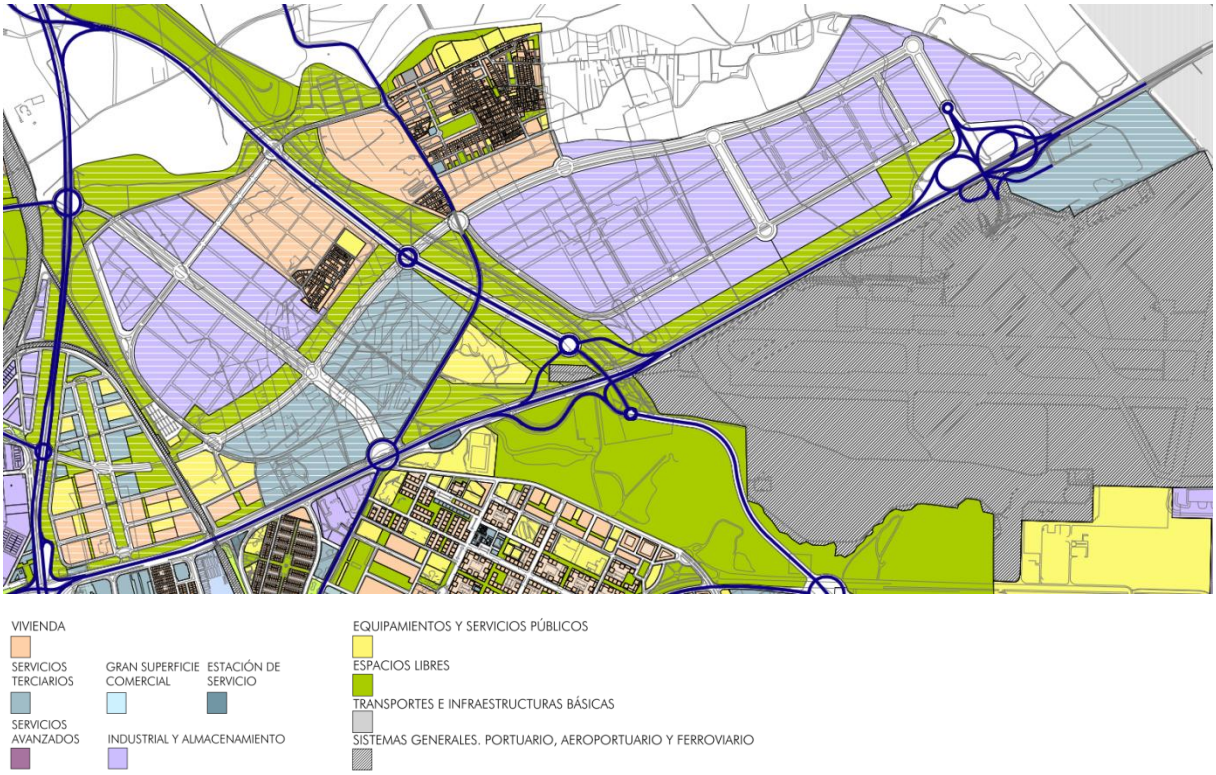



*PGOU Sevilla - Plano O.E.02 Sectores y ámbitos del suelo urbanizable. Sectores del suelo urbano no consolidado*

La incorporación de usos terciarios e industriales en estos sectores prevista por parte del PGOU, se corresponde con la expansión contemplada para la zona noreste de la ciudad, que compatibiliza los nuevos crecimientos residenciales con la oportunidad de implantación de actividades productivas junto a la autovía A-4 y entorno del aeropuerto, debido al potencial de estas infraestructuras para el transporte de pasajeros y mercancías.

El nivel de intensidad de los usos terciarios y productivos previstos para el conjunto de esta nueva zona de expansión, no se considera desproporcionado, ni con riesgo de competencia entre usos similares, dada la demanda cada vez mayor de este tipo de servicios en la sociedad actual.

En el caso concreto del sector SUS-DMN-02 objeto del presente documento, se considera idónea la previsión realizada por el PGOU, asignándole un uso global de actividades productivas, considerando su comunicación directa tanto con la autovía A-4 como con el aeropuerto. Quedará pendiente tan sólo definir la proporción definitiva de usos pormenorizados, entre servicios terciarios, actividades avanzadas y usos logísticos, en función de la demanda real y viabilidad de implantación de cada uno de esos usos en la situación actual.




*PGOU Sevilla - Plano O.G.09 Ordenación urbanística integral*

## 3.3. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN ANALIZADAS

El objeto del presente apartado no será otro que facilitar un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística a la que asiste. La metodología que se propone se basa en la comprobación del ajuste de las diversas alternativas de ordenación planteadas.

El uso de modelos predictivos para la generación de alternativas de distintos escenarios de desarrollo en el contexto de la planificación urbana o en la evaluación ambiental, representa una importante oportunidad para anticipar, prevenir y mitigar dinámicas y propuestas insostenibles de las actuales formas de crecimiento.

En definitiva, se trata de estudiar la coherencia interna de la ordenación para que puede ser analizada desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejoría o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del municipio con mayores valores ambientales y verificando si se adapta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servirle de referencia.

### 3.3.1. ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 es la opción de mantenimiento de la realidad existente, y por tanto descartando la formulación de cualquier instrumento de planeamiento para el desarrollo de los suelos.

En esta alternativa se conservan los terrenos tal y como se encuentran en la actualidad, es decir como zona de actividad agrícola, colindante con el sector SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste actualmente en proceso de desarrollo (PPO con aprobación inicial el 19/05/2023), con el que además se prevé parte de la ordenación en conjunto.



*Alternativa 0 - Plano general*

ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA ALTERNATIVA:

- Se trata de una opción conservadora, contraria a las previsiones establecidas por el PGOU y que no solventa la integración de los terrenos en el nuevo contexto urbano previsto para el crecimiento de la zona este de la ciudad.

- Sin la puesta en carga de estos suelos, se generará un vacío en la ordenación de este ámbito, dejando así mismo inconclusa la zona de contacto con el sector SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste antes mencionado.

- Por lo anterior, parece claro que la zona precisa de una actuación, para completar las previsiones establecidas por el PGOU dentro del modelo urbano-territorial propuesto para la ciudad, para el desarrollo de este ámbito como espacio de oportunidad -entre otros- para el establecimiento de actividades productivas a nivel municipal y metropolitano. Siendo además esta previsión conforme

con la situación actual de demanda de suelo en la ciudad, sobre todo para actividades industriales de tipo logístico.

### 3.3.2. ALTERNATIVA 1

La alternativa 1 propone el mantenimiento de la ordenación propuesta por el Plan Parcial de Ordenación inicialmente tramitado y con aprobación inicial en 2009, cumpliendo las determinaciones y la distribución de usos lucrativos establecidos en la ficha de la ordenación pormenorizada del sector incluida en el PGOU.

| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 161.493 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 137.269 |
| Servicios avanzados | 161.493 | 0,85 | | | 137.269 |
| Servicios terciarios | 161.493 | 1,00 | | | 161.493 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **436.032** |

*PGOU ordenación pormenorizada / Alternativa 1 - Distribución de usos lucrativos (coinciden)*

La ordenación mantiene la estructura viaria planteada por el PGOU, con dos viarios principales longitudinales, estructurantes y de conexión con el sector vecino San Nicolás Oeste, y diversos viarios transversales para la intercomunicación interna del sector y para su enlace con la autovía A-4.

De acuerdo a la ordenación pormenorizada preceptiva indicada por el PGOU, al sur del sector se localiza el sistema general de espacios libres SGEL-12 Parque de San Nicolás, que garantiza la imagen de fachada verde de acceso a la ciudad pretendida para la zona, así como el sistema general viario SGV-DM-07 para la ampliación del nudo de enlace con el aeropuerto.

Siguiendo también las directrices marcadas por el PGOU, en el borde norte del sector se prevé la localización de otra franja de espacios libres pertenecientes al sistema local y la correspondiente dotación de equipamientos del ámbito, conformándose esta zona como espacio de transición con los terrenos agrícolas de suelo no urbanizable situados al norte del sector.

La distribución de parcelas se organiza en dos zonas tipológicamente muy diferenciadas, separadas por uno de los viarios transversales que coincide aproximadamente con el eje central del sector:

- Al oeste se sitúan las parcelas de menor tamaño, destinadas al uso industrial y terciario de carácter intensivo, y al uso de servicios avanzados, con una configuración de polígono industrial tradicional.

- Al este se sitúan las parcelas de mayor dimensión, destinadas al uso industrial intensivo y extensivo, en el borde este del sector, y al uso terciario extensivo en la zona central, con una configuración espacial más abierta, de tipo conjunto logístico.

*Alternativa 1 - Plano general y cuadro de superficies*




USOS

- INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)
- SERVICIOS TERCIARIOS
- SERVICIOS AVANZADOS
- DOTACIÓN LOCAL DE EQUIPAMIENTOS
- DOTACIÓN LOCAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA LOCAL VIARIO
- SISTEMA GENERAL VIARIO SGV-DMN-07

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- ÁMBITO DE ACTUACIÓN (968.959 m²)

| ALTERNATIVA 1 | | | |
|---|---|---|---|
| **USOS LUCRATIVOS** | SUP. m²s | EDIF. m²t | COEF.(m²t/m²s) |
| **INDUSTRIA Y ALMACENAMIENTO** | | | |
| INDUSTRIAL INTENSIVO | 118.612 | 118.612 | 1,00 |
| INDUSTRIAL EXTENSIVO | 49.938 | 42.881 | 0,86 |
| **TOTAL I** | **168.550 m²s** | **161.493 m²t** | |
| **SERVICIOS AVANZADOS** | | | |
| **TOTAL SA** | **89.535 m²s** | **161.494 m²t** | **1,80** |
| **SERVICIOS TERCIARIOS** | | | |
| TERCIARIO INTENSIVO | 77.760 | 97.200 | 1,25 |
| TERCIARIO EXTENSIVO | 102.758 | 64.293 | 0,63 |
| **TOTAL T** | **180.518 m²s** | **161.493 m²t** | |
| **TOTAL LUCRATIVO SECTOR** | **438.603 m²s** | **484.480 m²t** | |
| **DOTACIONES** | SUP. m²s | | |
| **ESPACIOS LIBRES** | | | |
| **TOTAL EL** | **106.855 m²s** | | |
| **EQUIPAMIENTOS** | | | |
| EQ-1 | 19.380 | | |
| EQ-2 | 19.380 | | |
| **TOTAL EQ** | **38.760 m²s** | | |
| **TOTAL DOTACIONES** | **145.615 m²s** | | |
| **VIARIOS LOCALES** | SUP. m²s | | |
| **TOTAL VIARIO LOCAL** | **226.997 m²s** | | |
| **SISTEMAS GENERALES** | SUP. m²s | | |
| ESPACIOS LIBRES SG.EL-12 | 91.281 | | |
| VIARIO SGV-DMN-07 | 66.463 | | |
| **TOTAL SISTEMAS GENERALES** | **157.744 m²s** | | |
| **TOTAL SECTOR** | **968.959 m²s** | | |

ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA ALTERNATIVA:

- La oferta de suelos para el uso pormenorizado de servicios avanzados no se corresponde con la demanda real actual para este tipo de usos en la ciudad.

  Más bien al contrario, actualmente no existe ninguna demanda significativa a gran escala como para considerar eficiente la incorporación de esta actividad en los nuevos crecimientos de la ciudad, y la baja demanda existente se resuelve de manera puntual en los conjuntos industriales o terciarios (oficinas) ya existentes en la ciudad.

  Es preciso aclarar en este sentido que la regulación normativa del uso servicios avanzados en el PGOU no admite la compatibilidad con el resto de usos incluidos dentro de las actividades productivas: industrial y almacenamiento. Siendo sólo compatible con los usos de equipamiento y servicios públicos, espacios libres, viario, transporte e infraestructuras urbanas, y de manera complementaria con el uso terciario asociado a la actividad principal (hasta un 5%). Esta circunstancia anula cualquier posibilidad de reconversión de los suelos, de cara a los sectores industriales de mayor demanda actualmente, como por ejemplo los servicios logísticos.

  La falta de correspondencia de los usos planificados con la situación actual de demanda en la ciudad, entraña un elevado riesgo de generación de suelos vacantes, sin previsible ocupación a corto plazo. Lo que resulta contrario a los principios generales de ordenación recogidos por la LISTA, tanto en lo referido a la promoción de la ocupación racional y eficiente del suelo (art. 61), como a la justificación del adecuado dimensionamiento de todas las actuaciones en función de la demanda racionalmente previsible (art. 4).

- La configuración de polígono industrial de tipo tradicional de la parte oeste de la ordenación, prevista para naves seriadas de tamaño medio o reducido, tampoco se corresponde con la demanda actual de este tipo de actividades, cuya necesidad se satisface sin déficits en los conjuntos y polígonos industriales ya existentes en la ciudad, tanto históricos como desarrollados a lo largo de los últimos años.

  El tipo de actividades industriales que permite esta configuración tradicional desaprovecha además la situación estratégica y elevada capacidad de conectividad del sector, con un mayor potencial para la ubicación de actividades de tipo logístico y de distribución.

- En relación a lo anterior, desde un punto de vista ambiental, la tipología de polígono industrial de tipo tradicional, supone además un exceso de viario y urbanización, frente a otros planteamientos de ocupación de tipo logístico, con parcelas de mayor tamaño y menos desarrollo viario, que resultarían más favorables de acuerdo a los criterios de sostenibilidad indicados en LISTA y Reglamento.

### 3.3.3. ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 plantea el mantenimiento de los elementos estructurantes de la ordenación pormenorizada propuesta por el PGOU, pero modificando la proporción de usos pormenorizados:

- Se reduce al 50% la superficie edificable asignada al uso de servicios avanzados, como tentativa de mejor ajuste a la demanda actual de este tipo de uso, y se reparte la edificabilidad restante, a partes iguales, entre los otros dos otros usos asignados al sector: industrial y almacenamiento, y servicios terciarios.

- Este cambio en la proporción de usos pormenorizados supone un incremento de aprovechamiento objetivo total del sector, debido al aumento del porcentaje de servicios terciarios, que dispone de un coeficiente de ponderación de uso mayor.

*PGOU ordenación pormenorizada - Distribución de usos lucrativos*

| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 161.493 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 137.269 |
| Servicios avanzados | 161.493 | 0,85 | | | 137.269 |
| Servicios terciarios | 161.493 | 1,00 | | | 161.493 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **436.032** |

*Alternativa 2 - Distribución de usos lucrativos*

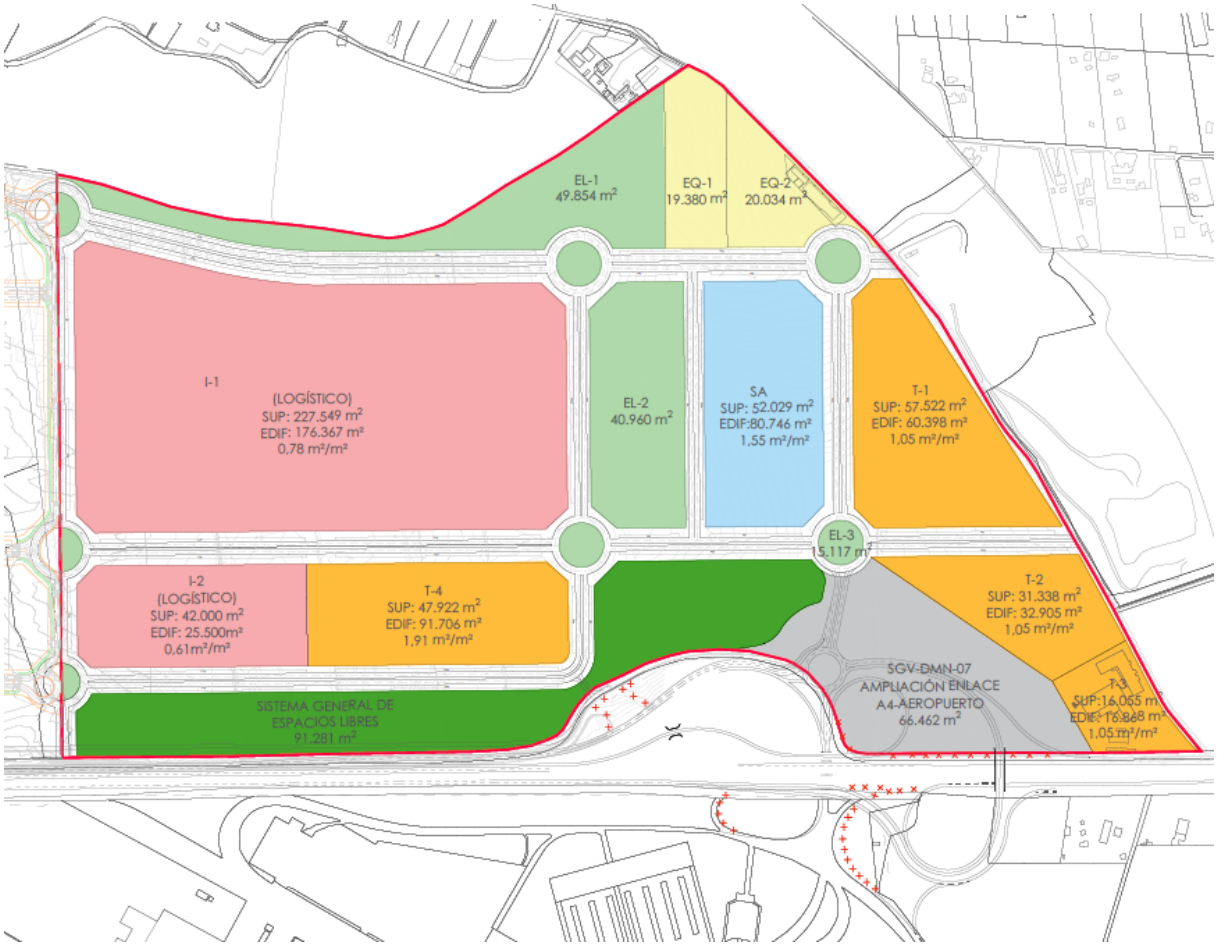
| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 201.867 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 171.587 |
| Servicios avanzados | 80.746 | 0,85 | | | 68.634 |
| Servicios terciarios | 201.867 | 1,00 | | | 201.867 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **442.088** |

Se mantienen también las determinaciones de la ordenación pormenorizada preceptiva del PGOU en cuanto a la localización de los sistemas generales viarios (SGV-DM-07) y de espacios libres (SGEL-12) en el sur del sector, y la disposición de la banda de transición de espacios libres y equipamientos de carácter local en la parte norte.

El resto de la dotación del sistema local de espacios libres se resuelve en una parcela independiente, ubicada en la zona interior del sector.

Con respecto a la alternativa 1 anterior, se sustituye el planteamiento de ordenación de la parte oeste del sector como polígono industrial de tipo tradicional, por una configuración general de parcelas de mayor tamaño para todo el conjunto, más favorable para la implantación de usos logísticos y terciarios de mayor escala, como respuesta más adecuada a la demanda actual de usos y actividades en la ciudad.

*Alternativa de ordenación 2 - Plano general y cuadro de superficies*




USOS

- INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)
- SERVICIOS TERCIARIOS
- SERVICIOS AVANZADOS
- DOTACIÓN LOCAL DE EQUIPAMIENTOS
- DOTACIÓN LOCAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA LOCAL VIARIO
- SISTEMA GENERAL VIARIO SGV-DMN-07

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- ÁMBITO DE ACTUACIÓN (968.959 m²)

| ALTERNATIVA 2 | | | |
|---|---|---|---|
| **USOS LUCRATIVOS** | SUP. m²s | EDIF. m²t | COEF. (m²t/m²s) |
| **INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)** | | | |
| PARCELA I-1 | 227.549 | 176.367 | 0,78 |
| PARCELA I-2 | 42.000 | 25.500 | 0,61 |
| **TOTAL I** | **269.549 m²s** | **201.867 m²t** | |
| **SERVICIOS AVANZADOS** | | | |
| **TOTAL SA** | **52.029 m²s** | **80.746 m²t** | **1,55** |
| **SERVICIOS TERCIARIOS** | | | |
| PARCELA T-1 | 57.522 | 60.398 | 1,05 |
| PARCELA T-2 | 31.338 | 32.905 | 1,05 |
| PARCELA T-3 | 16.055 | 16.858 | 1,05 |
| PARCELA T-4 | 47.922 | 91.706 | 1,91 |
| **TOTAL T** | **152.837 m²s** | **201.867 m²t** | |
| **TOTAL LUCRATIVO SECTOR** | **474.415 m²s** | **484.480 m²t** | |
| **DOTACIONES** | SUP. m²s | | |
| **ESPACIOS LIBRES** | | | |
| PARCELA EL-1 | 49.854 | | |
| PARCELA EL-2 | 40.960 | | |
| PARCELA EL-3 | 15.117 | | |
| **TOTAL EL** | **105.931 m²s** | | |
| **EQUIPAMIENTOS** | | | |
| PARCELA EQ-1 | 19.380 | | |
| PARCELA EQ-2 | 20.034 | | |
| **TOTAL EQ** | **39.414 m²s** | | |
| **TOTAL DOTACIONES** | **145.345 m²s** | | |
| **VIARIOS LOCALES** | SUP. m²s | | |
| **TOTAL VIARIO LOCAL** | **191.456 m²s** | | |
| **SISTEMAS GENERALES** | SUP. m²s | | |
| ESPACIOS LIBRES SG.EL-12 | 91.281 | | |
| VIARIO SGV-DMN-07 | 66.462 | | |
| **TOTAL SSGG** | **157.743 m²s** | | |
| **TOTAL SECTOR** | **968.959 m²s** | | |

ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA ALTERNATIVA:

- Aunque se ha reducido la oferta de superficie edificable del uso de servicios avanzados al 50% de la inicialmente contemplada por la ordenación pormenorizada del PGOU, esta cifra sigue estando por encima de la situación actual de demanda.

  Como ya se ha mencionado en la alternativa 1 anterior, actualmente no existe demanda significativa de este tipo de uso en la ciudad, como para considerar apropiada la incorporación de esta actividad en los nuevos crecimientos previstos, y la baja demanda existente se resuelve con solvencia en los conjuntos industriales o terciarios (oficinas) ya existentes.

  Se plantea por tanto de nuevo la misma problemática de elevado riesgo de generación de suelos vacantes, debido a la falta de correspondencia de los usos planificados con la situación actual, lo que resulta contrario a los principios generales de ordenación recogidos por la LISTA, tanto en lo referido a la promoción de la ocupación racional y eficiente del suelo (art. 61), como a la justificación del adecuado dimensionamiento de todas las actuaciones en función de la demanda racionalmente previsible (art. 4).

- El aumento en la proporción de usos terciarios, hasta igualar su edificabilidad con la del uso industrial, supone un cambio en la funcionalidad del sector con respecto al uso global mayoritario de actividades productivas inicialmente previsto por el PGOU para este ámbito, lo que implicaría un cambio en el modelo territorial del plan, que precisaría de una justificación específica al respecto.

- Por último, en relación a la alternativa 1, la sustitución de la zona de ordenación con tipología de polígono industrial de tipo tradicional por un modelo alternativo de parcelas de mayor tamaño, supone una mejora ambiental en lo que respecta a la reducción de la superficie de viario y urbanización.

### 3.3.4. ALTERNATIVA 3

La Alternativa 3 plantea de nuevo el mantenimiento de los elementos estructurantes de la ordenación pormenorizada propuesta por el PGOU, pero modificando igualmente la proporción de usos pormenorizados:

- Se eliminan al completo los usos de servicios avanzados y servicios terciarios; pasando el 100% de la edificabilidad del sector a destinarse únicamente a uso industrial y almacenamiento, con la intención de configurar un conjunto industrial de tipo logístico, sin el aporte de otros usos complementarios.

- Se produce en este caso una disminución del aprovechamiento objetivo total del sector, al incrementarse la proporción del uso industrial y tener éste asignado un coeficiente de uso menor que el de servicios terciarios.

*PGOU ordenación pormenorizada - Distribución de usos lucrativos*

| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 161.493 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 137.269 |
| Servicios avanzados | 161.493 | 0,85 | | | 137.269 |
| Servicios terciarios | 161.493 | 1,00 | | | 161.493 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **436.032** |

*Alternativa 3 - Distribución de usos lucrativos*

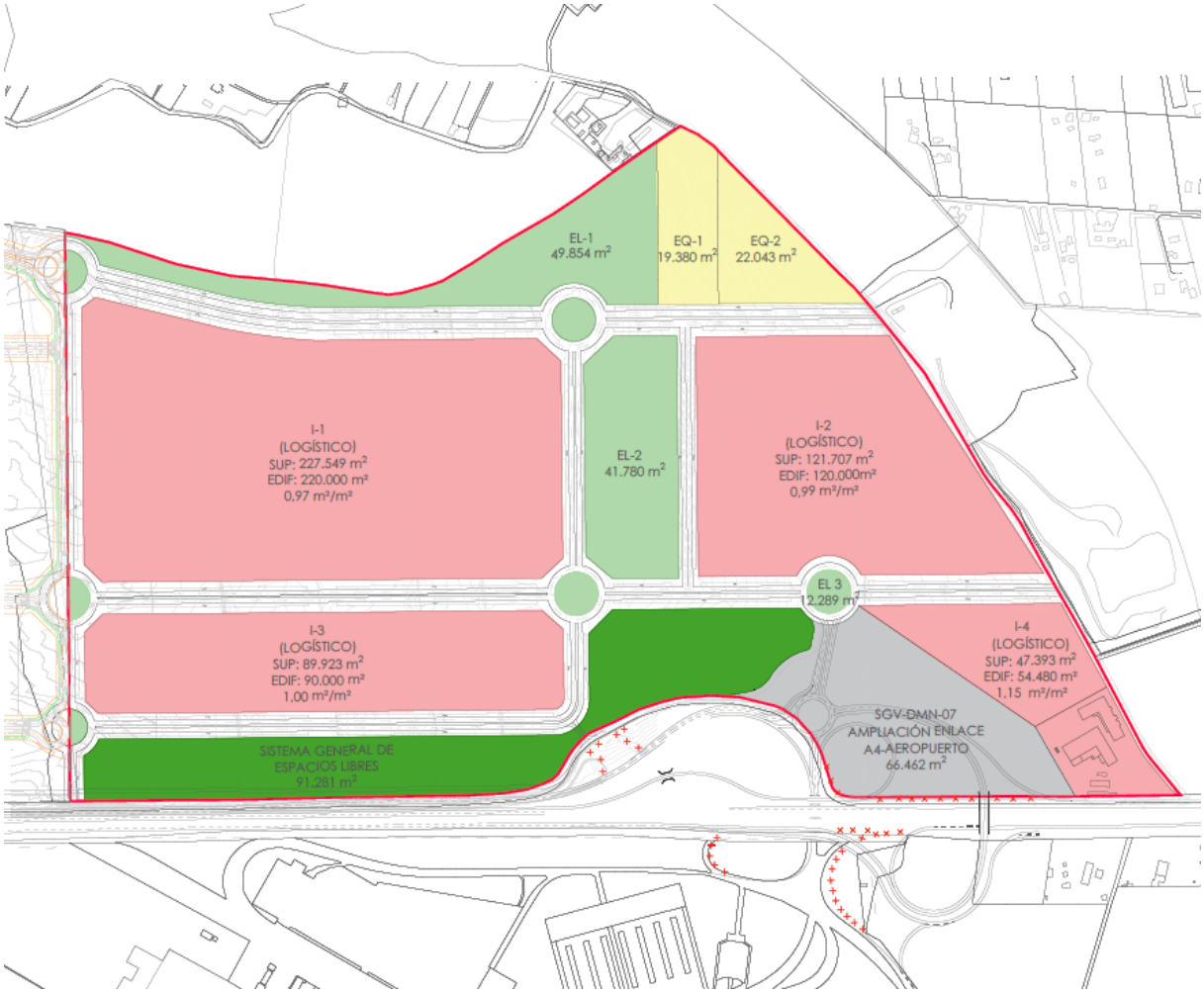
| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 484.480 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 411.808 |
| Servicios avanzados | 0 | 0,85 | | | 0 |
| Servicios terciarios | 0 | 1,00 | | | 0 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **411.808** |

Se mantienen también las determinaciones de la ordenación pormenorizada preceptiva del PGOU, en lo referente a la localización de los sistemas generales viarios (SGV-DM-07) y de espacios libres (SGEL-12) al sur del sector, y la disposición de la banda de transición de espacios libres y equipamientos de carácter local en la zona norte.

El resto de la dotación del sistema local de espacios libres se resuelve del mismo modo que en la alternativa 2, en parcela independiente situada en el interior del sector.

Con respecto a la tipología de ordenación del conjunto y tamaño de parcelas, se repite el modelo propuesto en la alternativa 2, optando por una configuración general de parcelas de gran tamaño, para favorecer la implantación de los usos de tipo logístico, sin la existencia en este caso de otros usos de carácter complementario.

*Alternativa de ordenación 3 - Plano general y cuadro de superficies*




USOS

- INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)
- DOTACIÓN LOCAL DE EQUIPAMIENTOS
- DOTACIÓN LOCAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA LOCAL VIARIO
- SISTEMA GENERAL VIARIO SGV-DMN-07

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- ÁMBITO DE ACTUACIÓN (968.959 m²)

| ALTERNATIVA 3 | | | |
|---|---|---|---|
| **USOS LUCRATIVOS** | SUP. m²s | EDIF. m²t | COEF. (m²t/m²s) |
| **INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)** | | | |
| PARCELA I-1 | 227.549 | 220.000 | 0,97 |
| PARCELA I-2 | 121.707 | 120.000 | 0,99 |
| PARCELA I-3 | 89.923 | 90.000 | 1,00 |
| PARCELA I-4 | 47.393 | 54.480 | 1,15 |
| **TOTAL I** | **486.572 m²s** | **484.480 m²t** | |
| **SERVICIOS AVANZADOS** | | | |
| **TOTAL SA** | **0 m²s** | **0 m²t** | |
| **SERVICIOS TERCIARIOS** | | | |
| **TOTAL T** | **0 m²s** | **0 m²t** | |
| **TOTAL LUCRATIVO SECTOR** | **486.572 m²s** | **484.480 m²t** | |
| **DOTACIONES** | SUP. m²s | | |
| **ESPACIOS LIBRES** | | | |
| PARCELA EL-1 | 49.854 | | |
| PARCELA EL-2 | 41.780 | | |
| PARCELA EL-3 | 12.289 | | |
| **TOTAL EL** | **103.923 m²s** | | |
| **EQUIPAMIENTOS** | | | |
| PARCELA EQ-1 | 19.380 | | |
| PARCELA EQ-2 | 22.043 | | |
| **TOTAL EQ** | **41.423 m²s** | | |
| **TOTAL DOTACIONES** | **145.346 m²s** | | |
| **VIARIOS LOCALES** | SUP. m²s | | |
| **TOTAL VIARIO LOCAL** | **179.298 m²s** | | |
| **SISTEMAS GENERALES** | SUP. m²s | | |
| ESPACIOS LIBRES SG.EL-12 | 91.281 | | |
| VIARIO SGV-DMN-07 | 66.462 | | |
| **TOTAL SSGG** | **157.743 m²s** | | |
| **TOTAL SECTOR** | **968.959 m²s** | | |

ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA ALTERNATIVA:

- La eliminación del uso de servicios avanzados se considera más acorde con la situación actual de ausencia de demanda de este tipo de actividades en la localidad.

- Sin embargo, la eliminación también del uso de servicios terciarios, no se basa en un criterio objetivo de ausencia de demanda de este tipo de uso en la ciudad, y entraña además el riesgo de una excesiva especialización del sector, al contemplar sólo la implantación del uso industrial y almacenamiento. Con el consiguiente perjuicio en la disminución de la riqueza urbana, actividades y relación con el resto de la ciudad.

  Este planteamiento va además en contra de lo previsto por el PGOU para el sector, que recoge expresamente en la ordenación pormenorizada preceptiva la ocupación de los terrenos con una mayor variedad de usos de carácter económico. Entendiendo que se pueden realizar adaptaciones en base a la actualización de las circunstancias actuales y situación de demanda real de cada uno de los usos, pero sin perder el carácter diversificado del sector en cuanto a sus actividades.

- Los valores de edificabilidad neta asignados a las parcelas de uso industrial logístico, situados entre 0,97 y 1,15 m2t/m2s, están ligeramente por encima de los valores recomendables para el aprovechamiento y adecuada ordenación de este tipo de instalaciones, que se sitúan más bien en torno a 0,60-0,80 m2t/m2s.

- Por último, en relación a la alternativa 1, la sustitución de la zona de ordenación con tipología de polígono industrial de tipo tradicional por un modelo alternativo de parcelas de mayor tamaño, supone una mejora ambiental en lo que respecta a la reducción de la superficie de viario y urbanización.

### 3.3.5. ALTERNATIVA 4

La Alternativa 4 parte de nuevo del mantenimiento de los elementos estructurantes de la ordenación pormenorizada propuesta por el PGOU, modificando, al igual que las alternativas 2 y 3 anteriores, el reparto de usos pormenorizados:

- Se elimina al completo el uso de servicios avanzados y la edificabilidad resultante se reparte de manera desigual entre los otros dos usos asignados al sector, con mayor dotación para el uso industrial y almacenamiento, previsto en este caso a desarrollar con un marcado carácter de tipo logístico, al considerarse el uso de mayor potencial y aprovechamiento para el desarrollo del sector, de acuerdo a su ubicación y conectividad viaria estratégicas y a la elevada demanda actual de suelo para este tipo de actividades en la ciudad.

- Derivado de este reparto, y al aplicar los coeficientes de edificabilidad neta ajustados a la naturaleza de cada uno los usos previstos, se produce un mantenimiento tanto de la edificabilidad total del sector como del aprovechamiento objetivo total.

**PGOU ordenación pormenorizada - Distribución de usos lucrativos**

| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 161.493 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 137.269 |
| Servicios avanzados | 161.493 | 0,85 | | | 137.269 |
| Servicios terciarios | 161.493 | 1,00 | | | 161.493 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **436.032** |

**Alternativa 4 - Distribución de usos lucrativos**

| DISTRIBUCIÓN USOS LUCRATIVOS | EDIFICABILIDAD TOTAL (m2t) | COEFICIENTE PONDERACIÓN USO | COEFICIENTE DE LOCALIZACIÓN | COEFICIENTE PONDERACIÓN URBANIZACIÓN | APROVECHAMIENTO UAs |
|---|---|---|---|---|---|
| Industrial y almacenamiento | 322.987 | 0,85 | 1,00 | 1,00 | 274539 |
| Servicios avanzados | 0 | 0,85 | | | 0 |
| Servicios terciarios | 161.493 | 1,00 | | | 161.493 |
| **TOTAL** | **484.480** | | | | **436.032** |

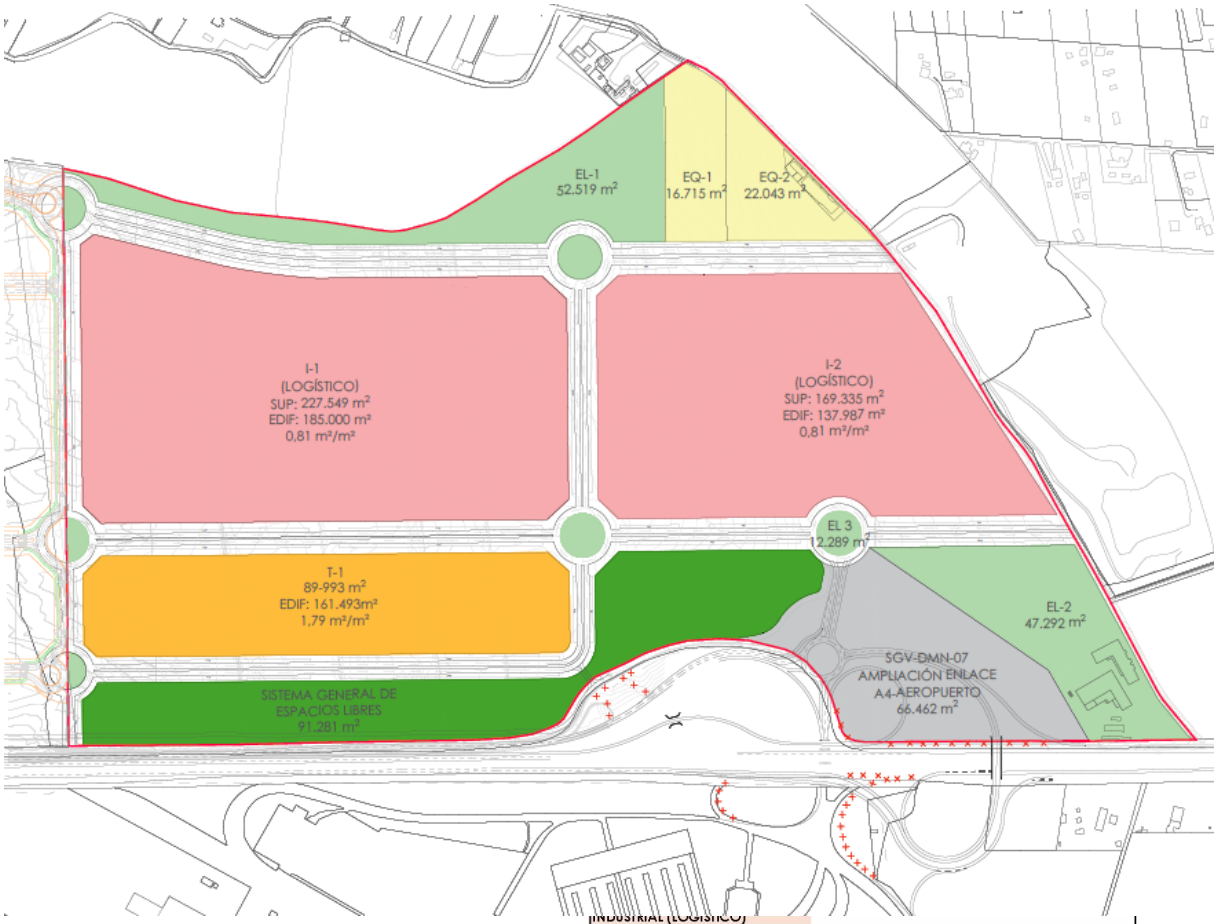
Como en las alternativas anteriores, se mantienen las determinaciones de la ordenación pormenorizada preceptiva del PGOU, en lo referente a la localización de los sistemas generales viarios (SGV-DM-07) y de espacios libres (SGEL-12) al sur del sector, y la disposición de la banda de transición de espacios libres y equipamientos de carácter local en la zona norte.

El resto del sistema local de espacios libres se resuelve en este caso de manera distinta, situando la dotación restante también en la parte sur del sector, conformando de este modo el frente completo del

sector a la autovía A-4 como banda de espacios libres, ya que en las versiones anteriores se mantenía siempre una zona parcial de ocupación de suelo industrial en el extremo este del sector.

Con respecto a la tipología de ordenación del conjunto, al igual que en las alternativas 2 y 3, se sigue optando por una configuración general de parcelas de gran tamaño, favoreciendo la implantación mayoritaria de los usos previstos de tipo logístico, pero con el aporte complementario de usos terciarios.

*Alternativa de ordenación 4 - Plano general y cuadro de superficies*




USOS

- INDUSTRIAL (LOGÍSTICO)
- SERVICIOS TERCIARIOS
- DOTACIÓN LOCAL DE EQUIPAMIENTOS
- DOTACIÓN LOCAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- SISTEMA LOCAL VIARIO
- SISTEMA GENERAL VIARIO SGV-DMN-07

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- ÁMBITO DE ACTUACIÓN (968.959 m²)

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| INDUSTRIAL (LOGÍSTICO) | | | | |
| PARCELA I-1 | 227.549 | | 185.000 | 0,81 |
| PARCELA I-2 | 169.335 | | 137.987 | 0,81 |
| **TOTAL I** | **396.884** | **m²s** | **322.987** | **m²t** |
| **SERVICIOS AVANZADOS** | | | | |
| **TOTAL SA** | **0** | **m²s** | **0** | **m²t** |
| **SERVICIOS TERCIARIOS** | | | | |
| PARCELA T-1 | 89.993 | | 161.493 | 1,79 |
| **TOTAL T** | **89.993** | **m²s** | **161.493** | **m²t** |
| **TOTAL LUCRATIVO SECTOR** | **486.877** | **m²s** | **484.480** | **m²t** |

| DOTACIONES | SUP. m²s | |
|---|---|---|
| **ESPACIOS LIBRES** | | |
| PARCELA EL-1 | 52.519 | |
| PARCELA EL-2 | 47.292 | |
| PARCELA EL-3 | 12.289 | |
| **TOTAL EL** | **112.100** | **m²s** |
| **EQUIPAMIENTOS** | | |
| PARCELA EQ-1 | 16.715 | |
| PARCELA EQ-2 | 22.043 | |
| **TOTAL EQ** | **38.758** | **m²s** |
| **TOTAL DOTACIONES** | **150.858** | **m²s** |

| VIARIOS LOCALES | SUP. m²s | |
|---|---|---|
| **TOTAL VIARIO LOCAL** | **173.481** | **m²s** |

| SISTEMAS GENERALES | SUP. m²s | |
|---|---|---|
| ESPACIOS LIBRES SG.EL-12 | 91.281 | |
| VIARIO SGV-DMN-07 | 66.462 | |
| **TOTAL SSGG** | **157.743** | **m²s** |

| | | |
|---|---|---|
| **TOTAL SECTOR** | **968.959** | **m²s** |

ANÁLISIS Y VALORACIÓN DE LA ALTERNATIVA:

- La eliminación del uso de servicios avanzados se considera acorde con la situación actual de ausencia de demanda de este tipo de actividades en la ciudad.

  El reparto de la edificabilidad resultante, con mayor dotación para el uso industrial y almacenamiento que para el uso de servicios terciarios, se considera más acertado que el realizado en la alternativa 2, ya que se conserva en este caso el uso predominante de actividades productivas inicialmente previsto para el ámbito por el PGOU, sin riesgo de modificación del carácter funcional del sector dentro del modelo territorial.

  Además, esta mayor dotación del uso industrial de tipo logístico, se corresponde con un aprovechamiento más eficiente del mayor potencial específico del sector, derivado de su ubicación estratégica y elevada conectividad viaria.

- En esta alternativa, la edificabilidad neta asignada a las parcelas de uso industrial logístico, se corresponde con los valores recomendables para el aprovechamiento y adecuada ordenación de este tipo de instalaciones.

- Por último, en relación a la alternativa 1, la sustitución de la zona de ordenación con tipología de polígono industrial de tipo tradicional por un modelo alternativo de parcelas de tipo logístico de mayor tamaño, supone una mejora ambiental en lo que respecta a la reducción de la superficie de viario y urbanización.

## 3.4. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

De entre las alternativas planteadas, se selecciona como propuesta definitiva la **alternativa 4**, al ser la que cumple mejor con todos los objetivos planteados para la ordenación.

La alternativa 0 se descarta, al no proponer ninguna intervención para el desarrollo de los suelos, no dando respuesta a la situación actual de demanda de nuevos suelos para actividades productivas en la ciudad, y dejando además sin resolver la futura integración de los terrenos en el contexto urbano previsto para el crecimiento de la zona este de la ciudad, con el sector colindante SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste -entre otros- ya con aprobación inicial de su planeamiento.

La alternativa 1 mantiene la ordenación prevista por el PPO inicialmente tramitado en 2009, pero esta ordenación no se corresponde con la situación actual de demanda de actividades productivas en la ciudad, tanto en lo relativo al uso de servicios avanzados, como en la previsión de parcelas de tamaño medio y reducido, para el alojamiento de servicios industriales de tipo tradicional, que se resuelve ya en el resto de polígono industriales existentes en la localidad.

Además, la parte de ordenación resuelta con una configuración de polígono tradicional, supone desde el punto de vista ambiental un exceso de viario y urbanización, frente a otros modelos alternativos de implantación, de carácter logístico, con un mayor tamaño de parcelas y con la consiguiente reducción del viario.

La alternativa 2, aunque prescinde ya del uso de servicios avanzados, debido a la falta de demanda de este tipo de uso en la ciudad, propone un reparto equitativo de la edificabilidad entre el uso industrial y el uso de servicios terciarios. Lo que entra en contradicción con el uso global mayoritario de actividades productivas inicialmente previsto por el PGOU para el sector, implicando un cambio en la funcionalidad del ámbito dentro del modelo territorial del plan, que precisaría de una justificación específica de la que no se dispone, por lo que esta alternativa se descarta.

La alternativa 3 elimina, con respecto a la ordenación pormenorizada prevista por el PGOU, tanto el uso de servicios avanzados como el uso de servicios terciarios, destinando toda la edificabilidad prevista en el sector para el uso industrial y de almacenamiento. Esto supone un riesgo de excesiva especialización del ámbito y va además en contra de la diferenciación de usos de carácter económico prevista por la ordenación pormenorizada preceptiva del sector, por lo que también se rechaza esta propuesta.

Finalmente, la alternativa 4, se considera que sí da una respuesta adecuada a cada uno de los objetivos planteados inicialmente para la ordenación:

- La alternativa contempla la necesaria revisión de la proporción de usos pormenorizados previstos inicialmente por el PGOU, eliminando el uso de servicios avanzados, al no existir demanda actual en la ciudad para este tipo de actividades, y repartiendo la edificabilidad sobrante entre los otros dos usos restantes, con mayor proporción para el uso industrial y almacenamiento, al ser las actividades productivas el uso global característico del sector.

  En este mismo sentido, se considera que el ajuste planteado en la ordenación pormenorizada, para facilitar la implantación de usos de carácter logístico, previendo un mayor tamaño de parcelas, constituye una respuesta adecuada tanto a la situación actual de elevada demanda de este tipo de actividades en la ciudad, como de cara al aprovechamiento del elevado potencial de conectividad viaria del sector.

Ambas estrategias de ordenación: adecuación de la proporción de usos pormenorizados a la situación de demanda actual y ajuste del modelo de ordenación propuesto a la tipología de actividades con un mayor potencial de implantación, resultan adecuadas para la consecución del objetivo principal del sector, de transformación del ámbito en un área cualificada de suelos para actividades económicas.

- La propuesta mantiene la ubicación del sistema general viario SGV-DM-07 Parque de San Nicolás al sur del sector, añadiendo también la disposición en este mismo frente, en concreto en el extremo noroeste, del resto de espacios libres de carácter local del sector. Esto garantiza el cumplimiento de los criterios estéticos establecidos en la ordenación pormenorizada del PGOU, en cuanto a la configuración de una imagen ordenada y cuidada de la entrada a la ciudad, percibida desde el acceso viario a través de la autovía A-4.

- El modelo de ordenación previsto, con parcelas de gran tamaño, para facilitar la implantación tanto de las actividades logísticas de carácter mayoritario, como de los usos terciarios de tipo complementario, se aleja de los modelos tradicionales de polígono industrial de naves seriadas, favoreciendo de este modo la mejora estética de todo el conjunto.

- Este modelo de ordenación de parcelas de mayor tamaño, supone también una mejora ambiental en cuanto a la reducción de viario y urbanización, frente a la tipología de polígono industrial de carácter tradicional, siendo por tanto esta propuesta más acorde con los criterios de ocupación sostenible del suelo indicados tanto en LISTA como en Reglamento.

- Por último, el mantenimiento del sistema viario principal estructurante previsto en el documento de ordenación conjunta de los sectores San Nicolás Este y San Nicolás Oeste, aprobado por el Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo el 09/07/2008, garantiza la continuidad y coordinación en la ordenación de ambos sectores.

# 4. ANÁLISIS AMBIENTAL DE LA SITUACIÓN ACTUAL

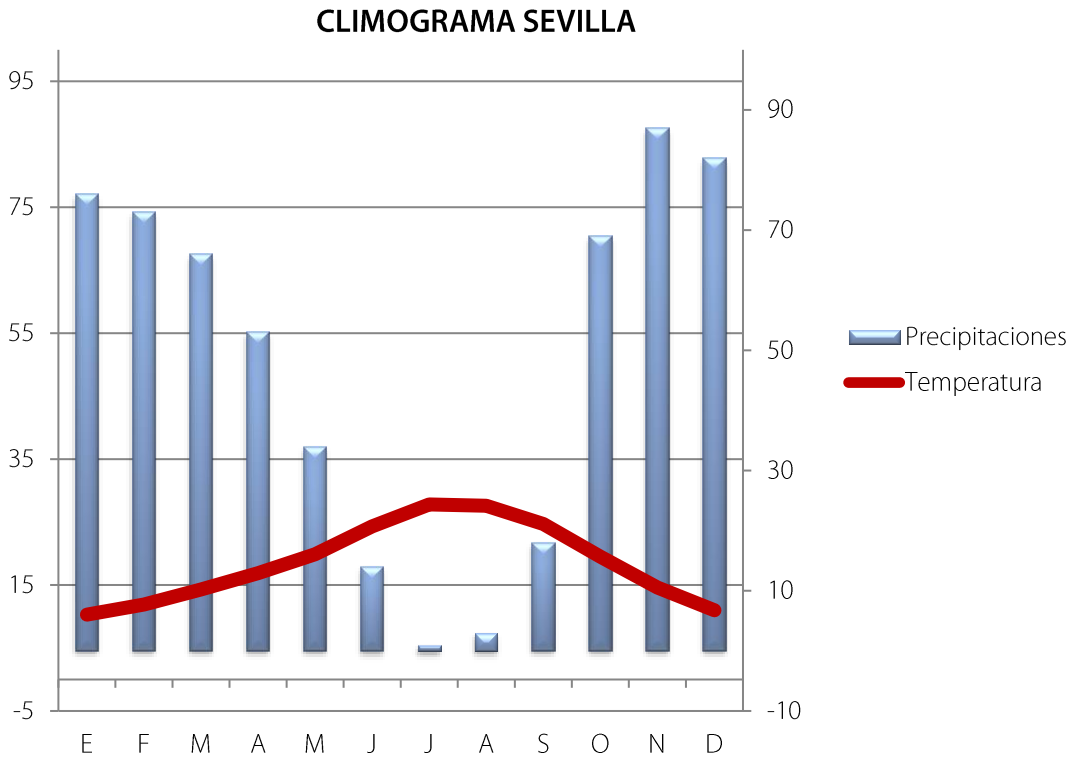
Se integran aquí todos los vectores bióticos, abióticos, socioeconómicos y culturales que determinan la capacidad de acogida territorial de las nuevas clasificaciones de suelo. El inventario ambiental se realiza de cara a verificar la viabilidad ambiental global del plan y señalando el alcance de los elementos preventivos o correctores que deberán asumirse en fases ulteriores de la implementación de las actuaciones cuando se realice la preceptiva Evaluación de Impacto Ambiental a nivel proyectual.

## 4.1. MEDIO FÍSICO ABIÓTICO

- **Climatología**

El clima se corresponde con el Mediterráneo Pluviestacional Oceánico, con los siguientes datos medios anuales:

- Temperatura 18,2 ºC
- Humedad 67,5 %
- Precipitación 538 mm
- Radiación 4,573 kWh/m2
- Insolación 2.841 horas
- Evaporación 1.359 mm




- **Geología y geomorfología**

Dado que estamos en una fase inicial, la estructura del terreno no es relevante para el nivel de definición requerido, a falta de un estudio geológico específico del ámbito, se han tomado como referencia los datos geológicos incluidos en el Plan Parcial de Ordenación (PPO) del sector colindante SUS-DMN-03, que dispone ya de aprobación provisional (19-05-2023).

Puntualizar que, aun tratándose de sectores colindantes, la composición y características del terreno pueden variar, por lo que será necesaria la realización de un estudio geológico específico para el terreno en posteriores fases de redacción del documento.

De acuerdo a la información de referencia consultada en el PPO del sector colindante SUS-DMN-03, la composición y características del terreno son las siguientes:

El terreno objeto de estudio se asienta sobre un sustrato geológico constituido por un conjunto de terrazas asociadas al Guadalquivir. En concreto los terrenos del sector se localizan en la terraza situada entre las cotas 20 y 35m.

La litología está dominada por cantos rodados, arenas y arcillas. De este material geológico resulta un material originario constituido por unas margas muy arenosas y calizas. La presencia de estos materiales favorece un drenaje moderado porque el horizonte calizo es compacto y favorece la retención de las aguas de lluvia. Esto junto a la escasa pendiente reduce la erosión del suelo.

El ámbito presenta dos unidades fisiográficas según la documentación procedente de la Red de Información Ambiental de Andalucía. Una unidad fisiográfica es una región o área geográfica que comparte características físicas y geológicas similares en términos de topografía, geología, clima, vegetación, hidrología y otros factores relacionados con la superficie terrestre.

Las unidades en cuestión, como se puede ver en la imagen, son la *"terraza media"* y el *"lecho fluvial actual y llanura de inundación"*




El suelo se considera de clase agrológica II por no tener exceso de grava o cementaciones. En consecuencia, son buenos suelos con escasas limitaciones para el cultivo.

No se identifican en la zona focos potenciales de contaminación de suelo, ni actuales ni pasados, ni se tiene constancia del desarrollo de ninguna actividad potencialmente contaminante, de acuerdo al Decreto 18/2015, de 27 enero, por el que se aprueba el reglamento que regula el régimen aplicable a los suelos contaminados.

- **Hidrología**

Aparte del curso secundario de agua, sin protección, mencionado en el apartado anterior, no existe ningún otro flujo de agua de consideración dentro del ámbito.

Sí se encuentra en el límite noreste exterior del sector, pero ya fuera de este, la acequia de la carretera de Valdezorras, también mencionada antes.

Según todas las cartografías oficiales consultadas, los suelos analizados no se localizan en la zona inundable con probabilidad baja o excepcional (T=500), que corresponde a la lámina de inundabilidad asociada a un periodo de retorno de 500 años.

En los planos de información del PGOU I.1.3 Hidrología superficial y I.1.6 Procesos y riesgos, tampoco se incluye ningún área del sector dentro de las zonas indicadas como inundables o con riesgo por peligrosidad de inundación, respectivamente.

- **Calidad Aire**

El objetivo del presente apartado es la caracterización y evolución histórica de la calidad del aire existente en el ámbito para los diferentes contaminantes legislados que son objeto de medición en la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía. Las estaciones que se han seleccionado para la evaluación de la calidad del aire en el ámbito es la más próxima y con más datos disponibles, en este caso la denominada TORNEO en el municipio de Sevilla.

La concentración que presenta un contaminante cuando está en el aire, se mide relacionando la masa de contaminante con el volumen de aire que lo contiene. La unidad más común es microgramos por metro cúbico (µg/m3), aunque también se puede utilizar según el tipo de contaminante, miligramos de contaminante por metro cúbico de aire (mg/m3) o nanogramo por metro cúbico de aire (ng/m3).

A continuación, se indican los diversos valores establecidos para los contaminantes atmosféricos más significativos, según la normativa europea y nacional de referencia.

Dióxido de azufre ($SO_2$)

Nivel crítico anual e invernal

En cuanto a los valores medios anuales registrados, en la tabla y el gráfico mostrado a continuación se puede comprobar que los niveles medios anuales de SO2 son muy bajos en todas las estaciones de medición en relación con el valor límite anual legislado establecido en 20µg/m3.

| Estación | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|
| Torneo | 5 | 7 | 8 | 6 | - |
| Valor límite | 20 µg/m3 | | | | |

Dióxido de nitrógeno (NO2)

El dióxido de nitrógeno es un contaminante cuya principal fuente emisora es el tráfico rodado, particularmente los vehículos que utilizan diésel como combustible. También puede ser producido en la atmósfera de manera indirecta debido a procesos químicos por la oxidación del monóxido de nitrógeno (NO).

La siguiente tabla y gráfica muestran los valores medios anuales de NO2 registrados. Los valores registrados son en todos los casos inferiores al valor límite.

| **Estación** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2022** |
|---|---|---|---|---|---|
| Torneo | 40 | 39 | 39 | 35 | 25 |
| **Valor límite** | 40 µg/m3 | | | | |

Partículas en suspensión (PM10 y PM2,5)

El tráfico rodado constituye la principal fuente de emisiones de material particulado. Del tráfico se generan tanto emisiones directas procedentes del tubo de escape de los vehículos a motor, como las indirectas procedentes de la resuspensión que se acumula en el firme de rodadura (productos de abrasión mecánica de vehículos, frenos, ruedas, emisiones derivadas de obras de construcción o demolición, etc.).

Valor límite anual de PM10

La siguiente tabla y gráfica muestra los valores medios anuales de PM10 registrados, valores todos ellos inferiores al valor límite anual (VLA).

| **Estación** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2022** |
|---|---|---|---|---|---|
| Torneo | 17 | 22 | 33 | 28 | 24 |
| **Valor límite** | 40 µg/m3 | | | | |

Valor límite anual de PM2,5

En ninguno de los años contemplados, desde 2015 a 2019, se obtienen en la estación de Príncipes en Sevilla (la más cercana que mide este elemento) valores mayores a 25, por lo que no se ninguna superación.

Ozono (O3)

Se trata de un contaminante secundario originado a partir de otros contaminantes precursores o primarios (NOx, COV). Para que se forme el ozono deben presentarse condiciones de alta insolación y temperatura, por lo que los niveles más altos se dan en los meses de verano y en las horas centrales del día.

Valor límite diario (aquí se habla de superaciones diarias)

En ninguno de los años contemplados, desde 2015 a 2019, se obtienen en la estación de Príncipes en Sevilla (la más cercana que mide este elemento) valores mayores a 25, por lo que no se ninguna superación.

| Estación | 2015 | 2017 | 2018 | 2022 |
|---|---|---|---|---|
| Torneo | 2 | 2 | 1 | 21 |
| **Valor objetivo** | 25 días | | | |

Monóxido de carbono (CO)

Los vehículos a motor constituyen la principal fuente emisora de este gas contaminante, aunque los niveles se han reducido en los últimos años gracias a las mejoras tecnológicas introducidas en los motores.

No se registra ningún año en ninguna estación ninguna superación de los valores de 10, 7 y 5 mg/m3 de la máxima diaria de las medias móviles octohorarias de CO, correspondientes respetivamente al valor límite diario.

Por norma general, Sevilla cuenta con unos niveles de calidad de aire admisibles o buenos, sin encontrar en ninguno de los gases estudiados la superación de los valores permitidos.

Actualmente el ámbito estudiado no presenta estos niveles debido a que es una zona agrícola sin uso.

## 4.2. MEDIO FÍSICO BIÓTICO

- **Vegetación y fauna**

El ámbito del sector carece de vegetación significativa.

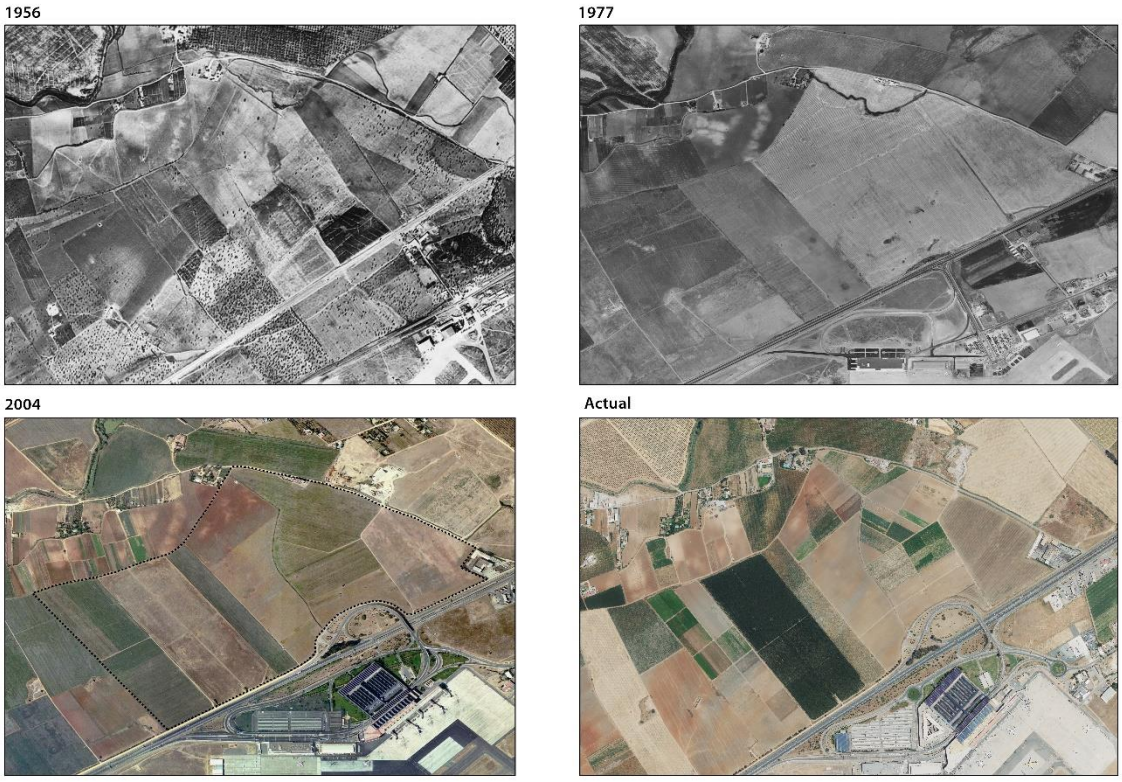
El actual uso agrícola de los terrenos ha supuesto la desaparición de la vegetación nativa, que correspondería a la serie climatófila del piso termomediterráneo (encina, alcornoque y acebuches).

El tipo de cultivo predominante en la actualidad es el de especies herbáceas

## 4.3. MEDIO ANTRÓPICO

- **Usos de suelo y edificaciones existentes**

Siguiendo una comprobación mediante ortofotografías a través de distintos años, se comprueba que el único uso previo existente ha sido el agrícola que actualmente encontramos, tal y como se puede apreciar en la imagen.




- **Patrimonio cultural**

No hay presencia de ningún bien de interes patrimonial o arqueológico en el ámbito de estudio.

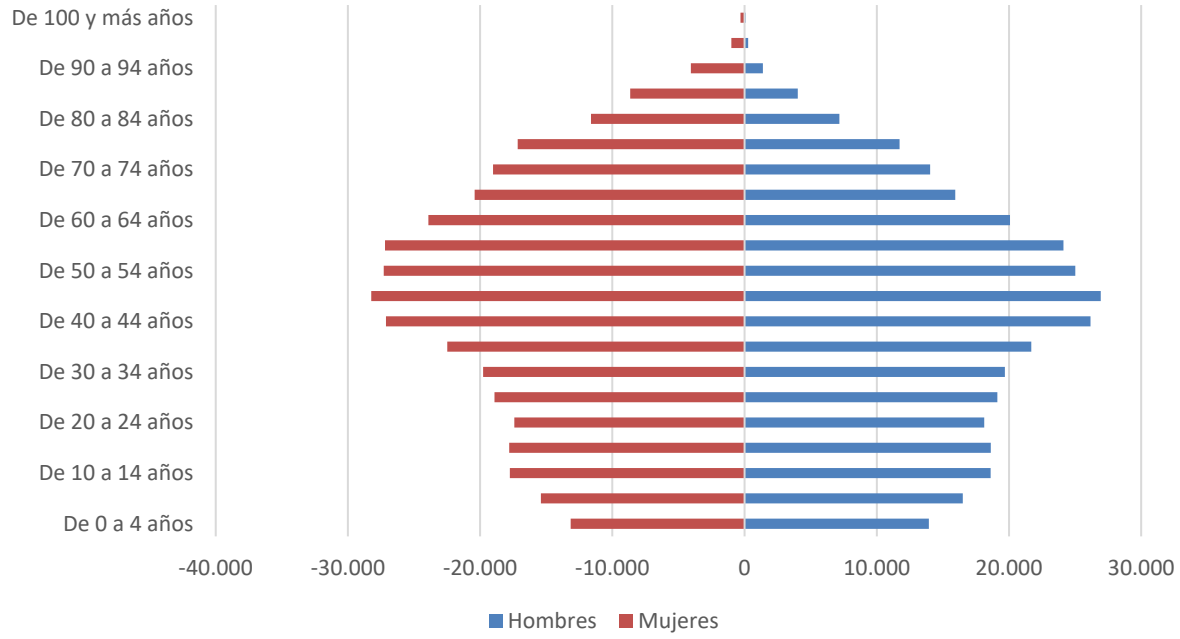
## 4.4. MEDIO SOCIOECONÓMICO

La población de Sevilla actualmente asciende a 681.998 habitantes a fecha de 1 de enero de 2022.

La población de Sevilla se ha mantenido en una tendencia creciente, destacando el principio de siglo, manteniendo de una tendencia positiva en los años de la crisis y viéndose afectada en los últimos años por la crisis sanitaria del COVID19.

| **Año** | 1996 | 2000 | 2005 | 2010 | 2015 | 2022 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Población** | 697.487 | 700.716 | 704.154 | 704.198 | 693.878 | 681.998 |

La estructura de la población en Sevilla se representa mediante una pirámide de población regresiva, propia de las sociedades desarrolladas y coincidente con la de España. Sin embargo, es de destacar el amplio porcentaje de los grupos de edad más baja, proveniente posiblemente de la llegada al municipio de familias con hijos del área metropolitana.




*Pirámide de población. Sevilla 2022*

- Crecimiento vegetativo

El crecimiento vegetativo se emplea para analizar la evolución natural de la población, es decir, su crecimiento o decrecimiento por causas estrictamente naturales; nacimientos y defunciones. Éste indicador se obtiene de restar las defunciones a los nacimientos en cada año, por lo que, si el balance es positivo y la población crece, se debe a la imposición de los nacidos a los fallecidos, por lo que demográficamente la evolución es normal, en sentido contrario es negativo y debería tenerse en cuenta en la planificación.

Existen múltiples aspectos que se han relacionado tradicionalmente con la baja fecundidad generalizada en la mayoría de los países desarrollados. Destacan la crisis económica y, sobre todo, los cambios ideológicos y socioculturales, tales como el aumento del nivel educativo, la emancipación jurídica, el cambio del rol de la mujer en la sociedad y su incorporación al mercado laboral, la generalización del uso de métodos anticonceptivos, etc.

A esto hay que añadir toda una serie de modificaciones producidas en la estructura familiar tradicional con una disminución de la nupcialidad, un retraso en la edad de formación de familias y un aumento de las uniones libres y del número de divorcios, que ha dado lugar a un número cada vez mayor de familias monoparentales o formadas por una sola persona en detrimento de las familias numerosas

El presente apartado se centra en el crecimiento vegetativo o diferencia entre los nacimientos y las defunciones, para ello se ha tomado una serie de referencia que abarca un periodo de 20 años aproximadamente, entre la fecha más antigua, 1996 y los últimos datos disponibles de 2021.

| AÑO | Nacimientos | Defunciones | Crecimiento vegetativo |
|---|---|---|---|
| 1996 | 7.016 | 5.620 | 1.396 |
| 2000 | 7.439 | 5.912 | 1.527 |
| 2006 | 7.940 | 5.841 | 2.099 |
| 2010 | 7.550 | 5.879 | 1.671 |
| 2014 | 6.765 | 5.983 | 782 |
| 2021 | 5.392 | 7.045 | -1.653 |

***Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA)***

En los datos disponibles observamos como el crecimiento entre los años 1996 y 2010 presenta una línea positiva. En 2014, observamos como el crecimiento se ralentiza motivado por las secuelas de la crisis inmobiliaria. Destaca, sobre todo el crecimiento negativo en 2021, resultado de la crisis COVID19. Aun así, se prevé una vuelta a la normalidad tras los efectos de dicha crisis sanitaria.

En cualquier caso, el balance demográfico de una población depende no solo de las causas naturales expuestas, sino también de los flujos migratorios y la movilidad, que en determinados territorios son más determinantes en el conjunto de la población que las propias causas naturales. Con lo cual el volumen de una población depende, en definitiva, de la suma entre el crecimiento vegetativo y el saldo migratorio (inmigrantes-emigrantes).

- Saldo migratorio

El saldo migratorio es el resultado de restar la emigración a la inmigración, de manera que será positivo si el municipio recibe más población de la que pierde, mientras que será negativo en el caso opuesto.

| Año | Inmigraciones | Emigraciones | Saldo migratorio |
|---|---|---|---|
| 1996 | 6.742 | 7.615 | -873 |
| 2000 | 13.062 | 16.370 | -3.308 |
| 2006 | 19.400 | 21.311 | -1.911 |
| 2010 | 19.843 | 22.516 | -2.673 |
| 2014 | 17.312 | 19.946 | -2.634 |
| 2021 | 21.837 | 22.144 | -307 |

Se puede observar como la población de Sevilla tiene un saldo migratorio negativo, probablemente hacia el área metropolitana en busca de una vivienda más accesible.

## 5. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA

La figura urbanística elegida para el desarrollo del plan o programa propuesto será la de Plan Parcial de Ordenación, según la ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

Para la consecución de los objetivos propuestos en dicho plan, se habrán de desarrollar las siguientes fases:

- Aprobación del documento urbanístico evaluado y emisión de la Declaración Ambiental Estratégica
    - Para la emisión de dicha declaración el órgano ambiental resolverá en el plazo de 20 días hábiles, desde la entrada de la solicitud de inicio, la admisión a trámite.
    - Se realizará consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, poniendo a su disposición el documento inicial estratégico y el borrador del plan o programa, y se emitirá el documento de alcance
    - Se redactará la versión inicial del plan y del EAE y se someterá a exposición pública 45 días.
    - El EAE se adaptará a las consultas y se someterá junto al plan al análisis técnico del expediente, el cual puede solicitar la inclusión de nueva información en el expediente
    - Se formulará la Declaración Ambiental estratégica en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo. Este informe podrá ser favorable, favorable condicionado o desfavorable. En el caso de ser favorable o cumplir con los condicionantes (que se incluirán en la versión final del plan), se podrá continuar con las siguientes fases de desarrollo del plan
- Redacción de la versión final del documento urbanístico (Plan Parcial de Ordenación) y aprobación del mismo por parte del Ayuntamiento.
- Formulación y aprobación del Proyecto de Reparcelación
- Formulación del Proyecto de Urbanización y su Ejecución
- Formulación del Proyecto de Edificación y su Ejecución.

# 6. LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES

## 6.1. MEDIO FÍSICO ABIÓTICO

### 6.1.1. CLIMATOLOGÍA

Debido al carácter de la actuación ninguna de las cinco alternativas propuestas presenta efectos ambientales previsibles en la climatología del ámbito o su entorno.

### 6.1.2. GEOLOGÍA, GEOMORFOLOGÍA Y TOPOGRAFÍA

Debido a que estamos hablando de una urbanización de un sector primordialmente plano no se producirán alteraciones topográficas o geológicas debido a la propia naturaleza de la actuación.

### 6.1.3. HIDROLOGÍA

Debido a la falta de presencia de cauces dentro los límites del sector, y al no estar éste localizado en una zona inundable, ninguna de las cinco alternativas supone efectos ambientales previsibles sobre la hidrología del sector.

### 6.1.4. CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

- **De la alternativa 0**

Debido a que esta alternativa mantiene la realidad física actualmente existente, no existen nuevos efectos, aparte de los ya existentes, que se puedan producir sobre la atmosfera.

- **De la alternativa 1, 2,3 y 4**

Los efectos de estas cuatro alternativas sobre la calidad del aire son similares ya que derivan de las actuaciones que se den en la fase de construcción y en la fase de funcionamiento:

En la fase de construcción se identifican los siguientes impactos potenciales sobre la calidad del aire:

- Emisión de gases contaminantes (especialmente CO, HC, NOx, etc.) procedentes de los procesos de combustión de los motores de maquinaria y vehículos utilizados para la ejecución de las obras. En este sentido, las emisiones procedentes de los procesos de combustión de los motores de maquinaria y vehículos utilizados para la ejecución de las obras, no se prevé que superen los límites de emisión establecidos por la legislación vigente, siendo en todo caso afecciones puntuales en el territorio, quedando restringidos a los frentes de obra y a las zonas de tránsito de esta maquinaria y camiones.
- Emisión de partículas de suspensión (PM10 y PM2, 5) derivadas de las operaciones de demolición, en el movimiento de tierras, por la abrasión de los suelos y la acción del viento, el paso de vehículos por caminos sin asfaltar, los acopios de áridos, etc. No obstante, teniendo en cuenta que el área no presenta desniveles topográficos destacables, se prevé que el movimiento de tierras que conllevarán los proyectos asociados a los nuevos usos será de mediana entidad. Estas circunstancias, junto con el marcado carácter temporal de este impacto y las características de buena dispersión atmosférica de la zona, hacen que no se espere que durante la construcción existan efectos negativos significativos a este nivel.

En la fase de funcionamiento, en la calidad del aire influirán las diferentes fuentes de emisión de gases contaminantes:

- Emisiones de gases contaminantes procedentes de la afluencia de vehículos tanto de mercancías, como de usuarios.
- Emisiones procedentes de las nuevas instalaciones asociadas a los posibles nuevos usos. Una vez en funcionamiento los nuevos desarrollos, se produciría también un incremento en los gases de combustión de los vehículos que accedieran a la zona, así como emisiones por los consumos energéticos debido al alumbrado y a los sistemas de refrigeración y calefacción de las nuevas edificaciones.

Hay que señalar que las alternativas 2, 3 y 4, cambian la tipología de polígono industrial tradicional por parcelas de mayor tamaño lo que reduce la superficie de viario, los desplazamientos internos y por tanto el ruido provocado por estos vehículos.

#### 6.1.5. CONTAMINACIÓN LUMÍNICA

- **De la alternativa 0**

Debido a que esta alternativa mantiene la realidad física actualmente existente, no existen nuevos efectos, aparte de los ya existentes, que se puedan producir sobre la contaminación lumínica.

- **De la alternativa 1, 2, 3 y 4**

En las cuatro alternativas que suponen actuación sobre el ámbito se encuentran efectos similares.

La actuación propuesta supondrá en la fase de funcionamiento un impacto por emisiones luminosas procedentes de alumbrado a instalar.

Este impacto, con la adopción de las medidas preventivas y correctoras adecuadas, basadas principalmente en la aplicación de la normativa actual, no supondrá afecciones significativas a ese nivel.

#### 6.1.6. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

- **De la alternativa 0**

Debido a que la alternativa 0 supone mantener la realidad física existente, la contaminación acústica no se verá aumentada respecto a la situación inicial.

- **De la alternativa 1,2, 3 y 4**

En las cuatro alternativas que suponen una actuación sobre el ámbito se producirán impactos en fase de obra que cesarán una vez concluida la misma.

Hay que señalar que las alternativas 2, 3 y 4, cambian la tipología de polígono industrial tradicional por parcelas de mayor tamaño lo que reduce la superficie de viario, los desplazamientos internos y por tanto las emisiones de GEI de estos vehículos.

### 6.2. MEDIO FÍSICO BIÓTICO

#### 6.2.1. VEGETACIÓN Y FAUNA

En la actualidad, el ámbito es una zona agrícola, por lo que no existe vegetación o fauna reseñables.

Por lo tanto, ninguna de las 4 alternativas genera efectos negativos sobre la fauna o la flora. Sin embargo, hay que señalar que tanto la alternativa 1, la 2, la 3 y la 4 al proponer espacios libres incluirán especies vegetales que fungirán como sumideros de $CO_2$, mejorando en este sentido la vegetación frente a la no actuación o alternativa 0.

#### 6.2.2. HÁBITATS Y ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

No se encuentran en el entorno próximo espacios protegidos por la Red Natura 2000 y/o por la Red de Espacios Naturales de Andalucía (RENPA), por lo que el impacto de la actuación sobre espacios naturales protegidos es nulo en cualquiera de las 4 alternativas planteadas.

### 6.3. PAISAJE

- **De la alternativa 0**

Debido a que esta alternativa supone mantener la realidad física existente, la alternativa 0 no genera ningún efecto previsible adicional sobre el paisaje del sector, primando el mantenimiento del mismo.

- **De la alternativa 1**

El paisaje industrial que genera esta alternativa no rompe con el entorno próximo, sin embargo aporta una imagen de mayor densidad y saturación en la parte oeste de la ordenación, al organizarse esta zona mediante una tipología de polígono industrial de tipo tradicional.

- **De la alternativa 2 y 3**

Al decantarse por unas parcelas mayores con una reducción de viario, se genera un paisaje industrial menos compacto y con mayor armonía visual que la tipología de polígono industrial tradicional que propone la alternativa 1.

- **De la alternativa 4**

En esta alternativa repite una configuración similar a las alternativas 2 y 3, con un diseño menos compacto y con mayor armonía visual, completando además al completo la banda de espacios libres de separación con la autovía A-4.

### 6.4. MEDIO ANTRÓPICO

#### 6.4.1. PATRIMONIO CULTURAL

No se encuentran en el entorno ningún bien de patrimonio cultural, por lo que el impacto de la actuación sobre espacios naturales protegidos es nulo en cualquiera de las cuatro alternativas planteadas.

#### 6.4.2. RESIDUOS

- **De la alternativa 0**

Debido a que la alternativa 0 supone mantener la realidad física existente, sin incluir nuevos usos lucrativos que puedan generar residuos, no se producen en esta alternativa nuevos residuos.

- **De la alternativa 1**

Esta alternativa propone usos de servicios avanzados, terciarios e industriales, de los cuales estos últimos generan mayores residuos, por lo cual dicha actividad genera un impacto negativo. Al plantearse tantas parcelas se dificulta el correcto funcionamiento de los sistemas de gestión de residuos.

- **De la alternativa 2**

La alternativa 2 sigue incluyendo usos terciarios y servicios avanzados, además de industrial este en mayor medida ya que se han reducido los usos avanzados. El elemento de mejora en esta alternativa es la inclusión de parcelas de mayor tamaño, lo cual facilita el sistema de gestión de residuos. Por lo cual, a pesar de generar más residuos, puede gestionarlos de mejor manera.

- **De la alternativa 3**

Esta alternativa cuenta también con parcelas de gran tamaño lo que ayuda a la gestión, sin embargo, es la que mayores residuos genera ya que solo presenta el uso industrial y de almacenamiento.

- **De la alternativa 4**

La alternativa 4 reduce los residuos generados respecto a la alternativa 3, ya que propone también la inclusión de usos terciarios, y además las parcelas de mayor tamaño también planteadas en esta alternativa permiten una mejor gestión de los residuos, minimizando el posible impacto.

## 6.5. MEDIO SOCIOECONÓMICO

### 6.5.1. POBLACIÓN

- **De la alternativa 0**

La no actuación sobre el sector y el mantenimiento de la alternativa 0 no genera ningún efecto positivo. No actuar sobre el ámbito supondría no aprovechar los beneficios del desarrollo industrial y lograr un sector económico que aporte empleo y economía a la ciudad.

- **De la alternativa 1**

La actividad de servicios avanzados que propone esta alternativa corre el riesgo de no desarrollarse debido a la falta de demanda actual de este tipo de uso en la localidad, lo cual impediría el desarrollo de un sector que generaría empleo para la ciudad. En esta alternativa se darían servicios avanzados, terciarios e industriales

- **De la alternativa 2**

La alternativa 2 sigue adoleciendo de los mismos problemas que la 1 aunque en menor medida, ya que ha reducido los servicios avanzados en el 50%. El aumento de los usos terciarios puede generar una actividad económica que puede ser positiva, y generar empleo, pero no aprovecha el potencial específico del sector en cuanto a su ubicación y conectividad viaria, ni se corresponde con la funcionalidad asignada al mismo por parte del planeamiento vigente, dentro del modelo territorial de organización del municipio.

- **De la alternativa 3**

La pérdida de variedad y diversificación de los actividades económicas, al conservar como único uso el industrial y almacenamiento, no genera un impacto verdaderamente positivo sobre la población ya que la oferta de empleo sería menos variada.

- **De la alternativa 4**

La alternativa 4 también elimina los servicios avanzados para incluir uso industrial y almacenamiento, pero no en exclusiva, sino que también plantea un porcentaje para usos terciarios, lo que genera una propuesta acorde con la demanda actual a la par que diversificada y que permite la generación de una oferta de empleo variada, además de un sector que ofrece distintos servicios. Por todo ello, la alternativa 4 es la que mejores beneficios genera para la población.

### 6.5.2. ACTIVIDAD ECONÓMICA

- **De la alternativa 0**

Debido a que la alternativa 0 supone el mantenimiento de la realidad física existente, esta alternativa no genera ningún efecto positivo previsible.

- **De la alternativa 1**

La actividad de servicios avanzados que propone esta alternativa corre el riesgo de no desarrollarse, debido a la falta de demanda actual para esta actividad en la localidad. Por tanto, esta alternativa no se prevé que pueda generar efectos positivos sobre la economía de la ciudad. Además, al no contemplar el planeamiento vigente la compatibilidad de este uso con el resto de usos industriales, se anula la posibilidad de reconversión de los suelos.

- **De la alternativa 2**

La alternativa 2 sigue adoleciendo de los mismos problemas que la 1 aunque en menor dimensión ya que ha reducido los servicios avanzados en el 50%. El aumento de los usos terciarios puede generar una actividad económica que puede ser positiva, pero no aprovecha el potencial específico del sector en cuanto a su capacidad logística. Esta situación, unida a la escasa demanda de servicios avanzados, puede provocar un déficit en las posibilidades de aprovechamiento del sector.

- **De la alternativa 3**

Frente a la dificultad de aprovechamiento que genera el uso de servicios avanzados, esta alternativa presenta la solución más drástica de las anteriores, eliminando al completo tanto servicios avanzados como terciarios, previendo el 100% de la edificabilidad del sector para uso industrial y de almacenamiento. La no variedad de usos económicos no genera un impacto verdaderamente positivo sobre la economía local, dejando fuera usos que podrían ser compatibles e impidiendo la multifuncionalidad del sector.

- **De la alternativa 4**

La alternativa 4 también elimina los servicios avanzados, manteniendo el uso mayoritario industrial y de almacenamiento, pero no en exclusiva, sino que también plantea un porcentaje para usos terciarios, lo que genera una propuesta acorde con la demanda actual a la par que diversificada. Por todo ello, la alternativa 4 es la que se estima de un mayor beneficio de cara a la actividad económica.

# 7. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO, SEGÚN LO DISPUESTO EN LA LEY DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA.

## 7.1. LAS CONSIDERACIONES DE LA LEY 8/2018, DE 8 DE OCTUBRE, DE MEDIDAS FRENTE AL CAMBIO CLIMÁTICO Y PARA LA TRANSICIÓN HACIA UN NUEVO MODELO ENERGÉTICO EN ANDALUCÍA

El cambio climático aparece como resultado del modelo de civilización industrial que se ha expandido por todo el mundo a lo largo del siglo XX. Por primera vez en la historia, la perturbación procedente de las actividades humanas ha alcanzado una magnitud tal que ha comenzado a degradar peligrosamente la capacidad del planeta para autorregular la biosfera, incluyendo, pero no limitándose al clima. Por tanto, ya no es cuestionable la necesidad de avanzar con decisión hacia una economía baja en carbono, aprovechando más eficazmente los recursos, sustituyendo decididamente la energía fósil por la renovable y generalizando la aplicación de medidas de ahorro y eficiencia energética. En este contexto de transición se encuadran, por una parte, las políticas de mitigación, que persiguen reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y aumentar la capacidad de sumidero de dióxido de carbono; por otra parte, las políticas de adaptación, que persiguen reducir los riesgos que origina el cambio climático para el medioambiente, la economía y la sociedad en su conjunto; y las políticas de transición energética, que persiguen transitar de un modelo energético basado en fuentes de energía contaminantes a otro sistema basado en las energías renovables y en la mejora de la eficiencia energética.

Las emisiones de gases de efecto invernadero se pueden separar en dos grandes bloques. Uno de ellos lo forman las emisiones de algunos gases de los sectores y actividades industriales bajo el Régimen Europeo del Comercio de Derechos de Emisión, regulado por la ya citada Ley estatal 1/2005, de 9 de marzo, y sus modificaciones posteriores. El otro lo forman el resto de las emisiones, que provienen de los denominados sectores difusos, que son, fundamentalmente, el transporte, el sector residencial, comercial e institucional, el sector agrario, la gestión de los residuos, los gases fluorados y los sectores y actividades industriales no incluidos en el régimen del comercio de derechos de emisión. El conjunto de legislación aplicable a las emisiones dentro del Sistema Europeo de Comercio es especialmente amplio, por lo que no es necesaria más legislación en este campo. Por el contrario, no existe suficiente regulación de las emisiones de los sectores difusos. Este vacío legal justifica la elaboración de la ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, que tiene como una de sus finalidades el fomento de las medidas de mitigación en dichos sectores.

Según el artículo 19 de la presente ley, los planes con incidencia en materia de cambio climático deberán incluir las siguientes cuestiones:

**a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático del ámbito del planeamiento desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.**

La aplicación y desarrollo del Plan Parcial debido a su vocación industrial provoca cierto impacto sobre el cambio climático, sin embargo, debido a la reducida extensión del ámbito y a su escala local, dicho impacto podrá ser mitigado mediante medidas compensatorias, las cuales junto a los espacios libres propuestos lograrán mitigar el impacto producido.

**b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.**

A continuación, se presentan una serie de medidas que mitigan los posibles efectos sobre el cambio climático del plan propuesto:

- **1. Mejora de eficiencia energética en edificación en base a criterios bioclimáticos incorporando al menos:**

Los diseños que en su momento se realicen deben plantearse en base a criterios bioclimáticos incorporando al menos:

- Ajustar criterios de soleamiento y ventilación naturales.
- Auto auditorías energéticas con monitorización del consumo energético de las edificaciones y certificación energética.
- Creación de microclimas en el entorno de edificaciones con sistemas pasivos (vegetación con ajardinamiento incluso vertical y masas de agua).
- Aplicar sistemas específicos de ahorro energético, así como lámparas de bajo consumo, dispositivos de control de apagado, etc. Las acciones en esta medida irán encaminadas a:
    - Instalación de Lámparas LED
    - Instalación de unidades de ventilación que incluya recuperación de calor, logrando así reducción en el consumo en climatización.
    - Instalación de bombas de calor invertir/ VRV de menor consumo eléctrico.
    - Instalación de grifos monomando especiales con reducción de caudal para reducir el consumo de agua.
    - Empleo del sistema de WC Stop que reduce el consumo de agua hasta un 70%
- Construcción de redes de abastecimiento y saneamiento eficientes y, en su caso, mejora de las existentes, y siempre separativas con pluviales.
- Reutilización optimizada del agua (características de calidad en función de usos). Recogida de pluviales para riegos.
- Sistemas de ahorro en sanitarios, oficinas, etc.
- Reajardinamiento incluidas las zonas libres con especies vegetales con menor demanda hídrica.
- Potenciar las sinergias de los procesos productivos, siguiendo los modelos de la ecología industrial, para lograr un aprovechamiento más eficaz de los recursos escasos (agua, energía).

- **2. Uso de Energías renovables**

- Aplicación de energía solar térmica incrementando las determinaciones establecidas en el actual Código Técnico de Edificación.
- Estudio de otros sistemas: biomasa, bomba de calor geotérmicas o aerotérmicas, etc.

- **3. Sensibilización y Consumo Responsable**

- Información adecuada de los criterios de sostenibilidad aplicados.

- Crear en las zonas verdes, ecosistemas naturales y sostenibles utilizando especies autóctonas y diversificación de especies.
- Introducir arbolado en las zonas verdes de forma que aumente la capacidad de retención de CO2
- Se deben introducir especies vegetales adaptadas al clima y a las condiciones locales y con reducidas necesidades de mantenimiento.
- Realizar la restauración de las zonas naturales degradas durante la ejecución de las obras con el objetivo de mitigar los efectos del cambio climático.
- Los céspedes y las praderas, si los hubiera, se regarán diariamente o con la frecuencia aconsejable según la época del año. Los riegos se realizarán mediante el uso de aspersores o difusores, conforme a las plantaciones a regar y de la textura del suelo.
- El riego se efectuará bajo la modalidad de riego con manguera del porte arbóreo y mediante goteo de las fajas arbustivas. Como normal general, la frecuencia de riego se establece de la siguiente forma para el arbolado y los arbustos:
    - Meses de mayo a septiembre, ambos inclusive: una vez por semana, con un mínimo de 21 riegos en los 5 meses.
    - Meses de abril y octubre, dos veces al mes, con un mínimo de 4 riegos en los 2 meses.
    - Meses de noviembre a marzo, una vez al mes, con un mínimo de 5 riegos en los 5 meses.
- Podrá utilizarse, de manera complementaria, el riego con manguera de forma manual y se realizará de manera que no se provoque descalce de la planta ni de lugar a erosiones o lavado del suelo. Se deberá mantener en buen estado del terreno alrededor de la planta.
- Para todas las reposiciones que se efectúen, se utilizarán plantas, árboles o arbustos precisamente idénticos en características botánicas, conformación, etc., a las que en el momento de la sustitución reunían el conjunto del que ha de formar parte.
- Para la reposición se evitarán los días de temperaturas mínimas y máximas.
- Las dimensiones mínimas para los hoyos de plantación para árboles serán al menos de un volumen de 1 m3, y, en cualquier caso, más ancho y más profundo que el diámetro de las raíces o cepellón.

En la medida de lo posible, utilizar materiales locales en la construcción de las edificaciones y en la ejecución de la urbanización.

**c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.**

Los objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima son tres principales: reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de Andalucía alcanzando, en términos de emisiones de GEI per cápita, incrementar la capacidad de sumidero de Andalucía para ayudar a mitigar el cambio climático y desarrollar herramientas de análisis, conocimiento y gobernanza para actuar frente al cambio climático desde el punto de vista de la mitigación.

El Plan Parcial propone parcelas de gran tamaño para lograr la reducción de superficie de viario y urbanización, y por tanto reducir los desplazamientos internos con lo cual se emitirán menos GEI. Es cierto que la vocación industrial del sector hace inevitable que se den emisiones, sin embargo, la reducida extensión del ámbito hace posible la mitigación de dichas emisiones mediante medidas

correctoras, las cuales ayudarán en la consecución de los objetivos del Plan Andaluz de Acción por el Clima, junto a la capacidad de sumidero que tendrán los espacios libres que se proponen.

**d) Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.**

Los indicadores para evaluar las medidas adoptadas, que aquí se proponen son los recogidos por el Instituto Estadístico y Cartográfico de Andalucía, concretamente los seleccionados son aquellos pertenecientes al Sistema de Indicadores Europa 2020 para Andalucía. De los indicadores que tal organismo señala para medir el impacto sobre el Cambio Climático se observa que son a escala autonómica por lo que habría que diseñar mecanismos de recogida de datos para el ámbito en cuestión. Los indicadores son los siguientes:

- Índice anual de emisiones de gases de efecto invernadero con base en 1990
- Emisiones de gases de efecto invernadero anual por habitante en kilogramos de CO2
- Porcentaje de consumo de energía anual procedente de fuentes renovables
- Porcentaje de consumo de energía anual procedente de combustibles fósiles
- Consumo de energía primaria anual procedentes de combustibles fósiles
- Consumo de energía final anual procedentes de combustibles fósiles
- Consumo de energía primaria anual procedentes de energías renovables
- Consumo de energía final anual procedentes de energías renovables
- Emisiones de gases de efecto invernadero anual por habitante en kilogramos de CO2

**e) El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.**

El Plan Parcial plantea parcelas de gran tamaño lo que permite la reducción del suelo consumido por el viario, lo que reduce y agiliza los desplazamientos en vehículo privado. La vocación industrial del sector hace inevitable que se den emisiones, sin embargo, la reducida extensión del ámbito hace posible la implantación de medidas correctoras para mitigar cualquier impacto que se pueda generar a escala local. Además, hay que tener en cuenta la presencia de espacios libres que actúan como sumideros de GEI.

## 7.2. CONSIDERACIONES SOBRE LA GUÍA PARA LA INCORPORACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO EN EL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO DE ANDALUCÍA

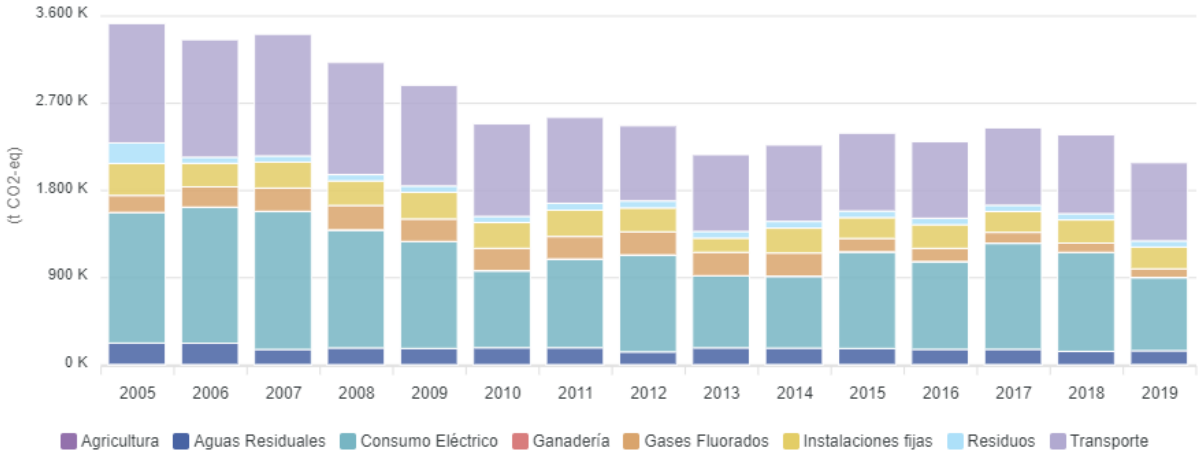
Se incluyen en este apartado determinadas reflexiones apoyadas en la Guía para la incorporación del Cambio Climático en el procedimiento de Evaluación Ambiental de los instrumentos de Planeamiento Urbanístico de Andalucía. Dicha guía tiene como objetivo ofrecer un marco analítico para la consideración del cambio climático y su integración, óptima y efectiva, en el procedimiento de evaluación ambiental que acompaña a la aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico

y a su Evaluación Ambiental. La reducida escala que ocupa el plan parcial complica la adaptación de las medidas recogidas en esta guía, que se centra de forma más profunda en el planeamiento general y estableciendo que en el caso de los planes especiales afirma en su página 88 que "la EAE se llevará a cabo siguiendo el modelo sugerido para los PGOU, adecuándolo en tal caso a la escala de trabajo que el PE pueda requerir", siendo muy diferente, por naturaleza, ámbito y determinaciones el presente plan evaluado de un planeamiento general de las características de un PGOU (ahora denominado PGOM). En esta guía se encuentran también recomendaciones en materia de urbanización y edificación, en el apartado 8.2 *Propuesta de recomendaciones generales de urbanización y edificación desde la adaptación.* Dichas propuestas y medidas se han incluido y/o son coincidentes con las presentadas en el apartado 10 y 11.1 del presente Documento Ambiental Estratégico. En este documento se han evitado, en la medida de lo posible recoger medidas genéricas, las cuales ya deben ser vigente e incluidas en el planeamiento general.

Esta guía también ofrece gran cantidad de recursos para la evaluación del cambio climático, algunos de los cuales son estudiados en este apartado para comprobar cuál sería la evolución de Sevilla en posibles escenarios (RCP 4.5, emisiones GEI estable, y RCP 8.5, emisiones GEI crecientes). Algunos de estos recursos son la Huella de carbono de los municipios de Andalucía, elaborada por la Conserjería Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, y el Visor de Escenarios de Cambio Climático, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Se recogen la información de ambos portales sobre el municipio de Sevilla con objeto de ver su situación y vulnerabilidad frente al cambio climático y comprobar que las medidas correctoras propuestas van en consonancia con dicha situación.

## 7.3. EVOLUCIÓN Y VARIACIÓN DE LA HUELLA DE CARBONO EN LA CIUDAD DE SEVILLA

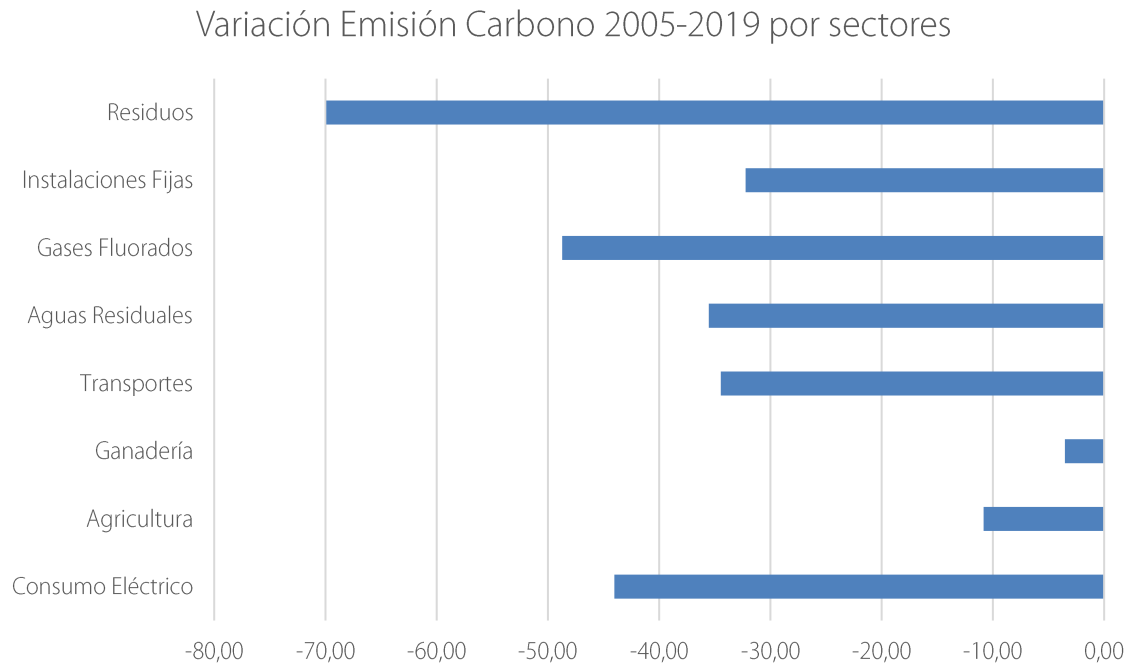
La evolución de la huella de carbono en la ciudad de Sevilla es bastante favorable demostrando la eficacia de la aprobación de legislación e instrumentos ambientales, así como la concienciación en general de la sociedad. En el período de 2005 a 2019, observamos una disminución general:




*Evolución de la emisión de Carbono en Sevilla (2005-2019)*

*Fuente: Portal de la Huella de Carbono de municipios andaluces*

En cuanto a la variación entre 2005 y 2019 por sectores, destaca como ha habido una reducción significativa en todos los sectores, reflejándose la mejora y concienciación por parte de la ciudad con el Cambio Climático.




*Fuente: Elaboración propia a partir del Portal de la Huella de Carbono de municipios andaluces*

## 7.4. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO EN LA CIUDAD DE SEVILLA

La Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) ha producido una serie de escenarios climáticos regionalizados para Andalucía a partir del último informe (AR5) del IPCC. Se han generado

simulaciones futuras en tres periodos, para 9 Modelos de Circulación General (MCGs), en 4 escenarios de emisiones (RCP26, RCP45, RCP60 y RCP85) y el escenario de referencia con el clima representativo del período 1961- 2000. El proyecto denominado ""Escenarios Locales de Cambio Climático de Andalucía actualizados al 5º Informe del IPCC" (ELCCA5) sobre la evolución actual y previsible del clima de Andalucía, es un proyecto de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) que ha permitido conocer a escala andaluza, los cambios esperados en el clima durante las próximas décadas, según los estudios realizados a escala planetaria mediante los Modelos de Circulación General (MCGs), en el marco científico definido por el IPCC en su Quinto Informe de Evaluación, emitido en 2014.

Las cuatro trayectorias RCP comprenden un escenario en el que los esfuerzos en mitigación conducen a un nivel de forzamiento muy bajo (RCP2.6), 2 escenarios de estabilización (RCP4.5 y RCP6.0) y un escenario con un nivel muy alto de emisiones de GEI (RCP8.5).

Dado que en el Visor Escenarios de Cambio Climático solo se recogen el escenario RCP4.5 y el RCP 8.5 para las variables de temperatura máxima, precipitación y evapotranspiración, las cuales son las más reseñables. Solo definiremos dichos escenarios:

- Escenario de emisiones de GEI RCP4.5 es la Senda Representativa de Concentración donde los escenarios de emisiones de gases de efecto invernadero considerados en el AR5, corresponden a un forzamiento radiativo total para el año 2.100 estimado en 4.5 $W/m^2$.
- Escenario de emisiones de GEI RCP8.5 Sendas Representativas de Concentración donde los escenarios de emisiones de gases de efecto invernadero considerados en el AR5, corresponden a un forzamiento radiativo total para el año 2100 estimado en 8.5 $W/m^2$.

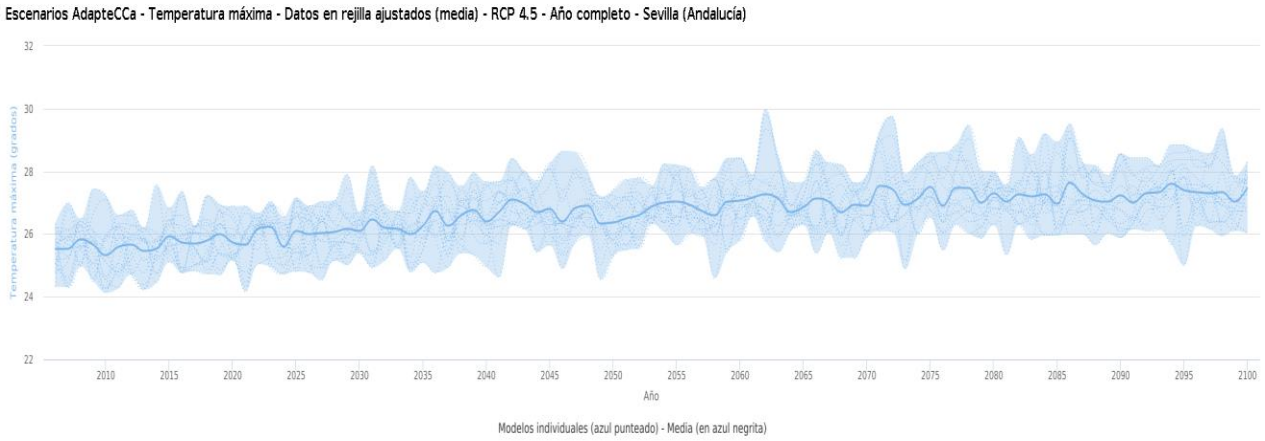
### 7.4.1. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: TEMPERATURA MÁXIMA

Según la Guía para la incorporación del Cambio Climático en el procedimiento de Evaluación Ambiental de los instrumentos de Planeamiento Urbanístico de Andalucía, la zona con influencia costera del oeste de Andalucía, junto con algunos puntos del litoral mediterráneo y del Levante almeriense, es la que presenta menores incrementos de temperatura.

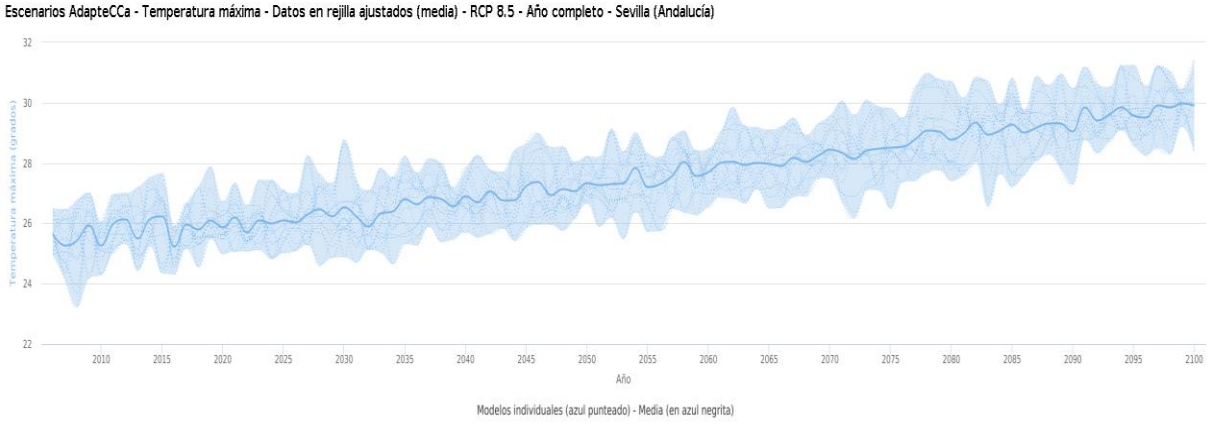
En el caso de la temperatura máxima en la ciudad de Sevilla, los escenarios RCP 4.5 y RCP 8.5 proyectan diferentes niveles de aumento de temperatura en comparación con el período preindustrial. El RCP 4.5 representa un escenario en el que las emisiones de GEI se reducen significativamente, mientras que el RCP 8.5 representa un escenario en el que las emisiones continúan aumentando sin intervenciones significativas para reducirlas.

Según las proyecciones climáticas, la temperatura máxima en la ciudad de Sevilla aumentará en ambos escenarios. En el escenario RCP 4.5, se espera que la temperatura máxima aumente entre 1.3°C y 1.9°C para el período 2046-2065 en comparación con el período 1986-2005. En el escenario RCP 8.5, se espera que la temperatura máxima aumente entre 2.9°C y 4.6°C para el mismo período.

Las gráficas de Temperatura Máxima para ambos escenarios son las siguientes:




Fuente: http://escenarios.adaptecca.es




Fuente: http://escenarios.adaptecca.es

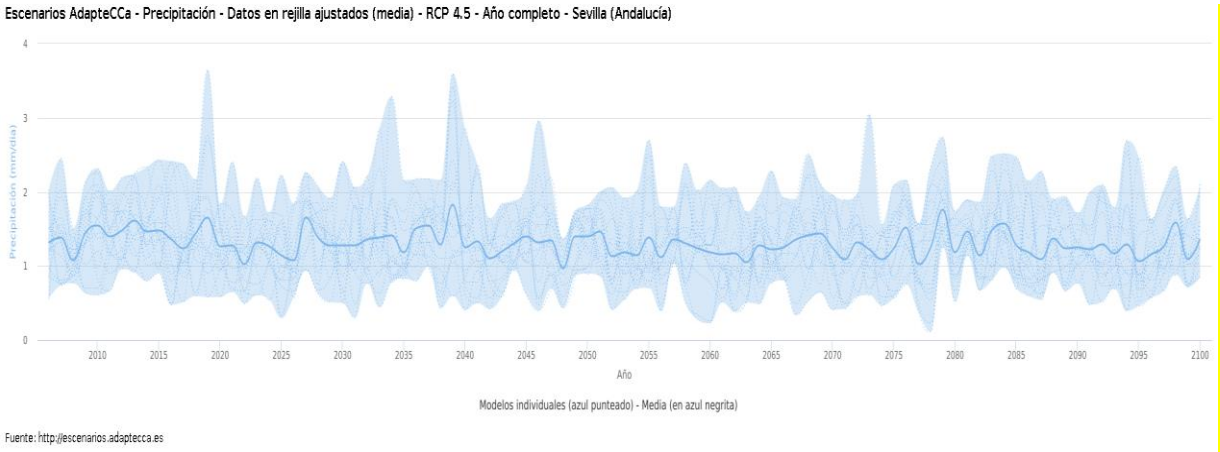
### 7.4.2. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: PRECIPITACIONES

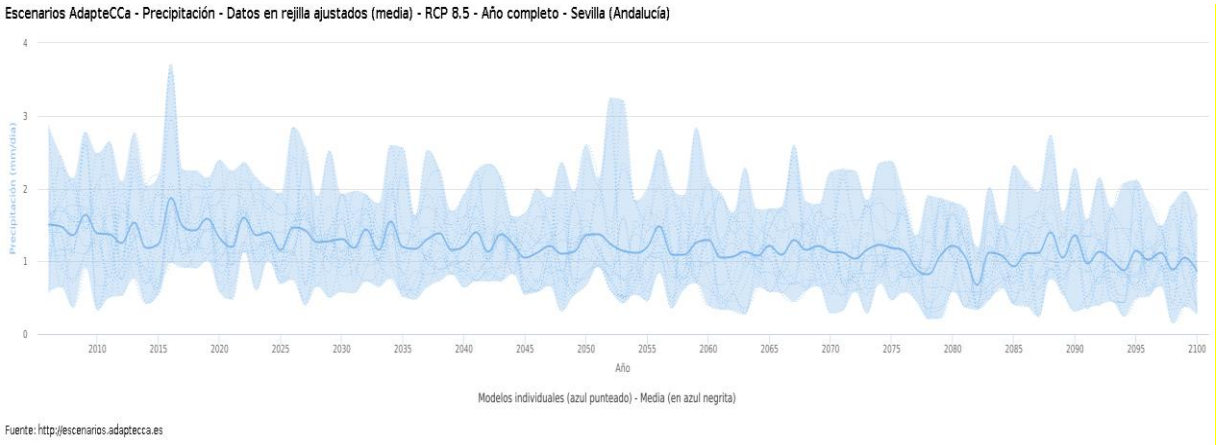
En cuanto a las precipitaciones en la ciudad de Sevilla en los escenarios RCP 4.5 y RCP 8.5, las proyecciones climáticas sugieren un cambio en la cantidad y la distribución de la lluvia en el futuro.

En el escenario RCP 4.5, se espera que la cantidad de precipitaciones en Sevilla disminuya ligeramente, con una reducción de entre un 4% y un 7% para el período 2046-2065 en comparación con el período 1986-2005. Además, se espera que la estacionalidad de las precipitaciones cambie, con una disminución en las lluvias de primavera y un aumento en las lluvias de otoño.

Por otro lado, en el escenario RCP 8.5, se espera que la cantidad de precipitaciones en Sevilla disminuya aún más, con una reducción de entre un 8% y un 19% para el período 2046-2065 en comparación con el período 1986-2005. También se espera que las lluvias de invierno disminuyan significativamente, lo que podría tener implicaciones importantes para la disponibilidad de agua en la región.

Respecto al caso concreto de la ciudad de Sevilla, observamos las siguientes gráficas extraídas del portal:




### 7.4.3. ESCENARIOS DE CAMBIO CLIMÁTICO: EVAPOTRANSPIRACIÓN

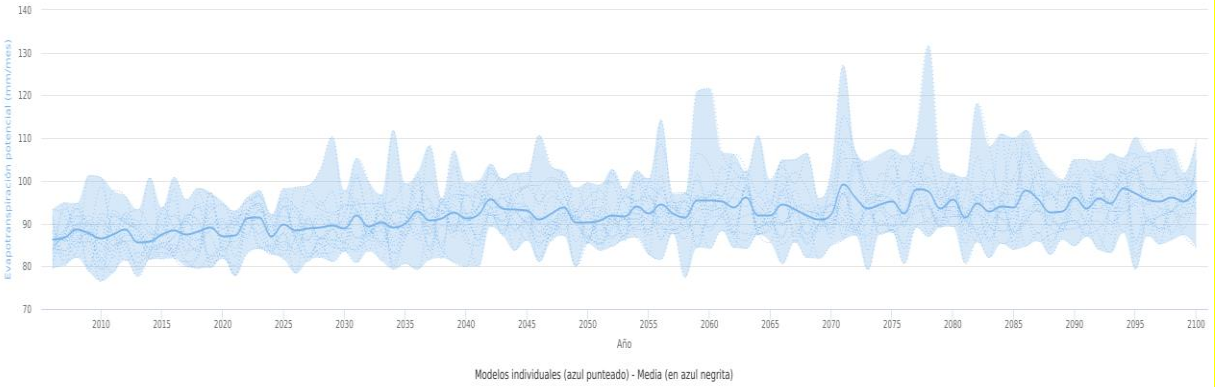
La evapotranspiración se define como la pérdida de humedad de una superficie por evaporación directa junto con la pérdida de agua por transpiración de la vegetación. Se expresa en milímetros por unidad de tiempo

En cuanto a la evapotranspiración en la ciudad de Sevilla, los escenarios RCP 4.5 y RCP 8.5 también proyectan diferentes niveles de cambio en comparación con el período preindustrial.

Según las proyecciones climáticas, en el escenario RCP 4.5 se espera que la evapotranspiración disminuya ligeramente durante el siglo XXI en la ciudad de Sevilla, debido a una menor disponibilidad de agua. En el período 2046-2065, se espera una disminución de alrededor del 5% en comparación con el período 1986-2005.

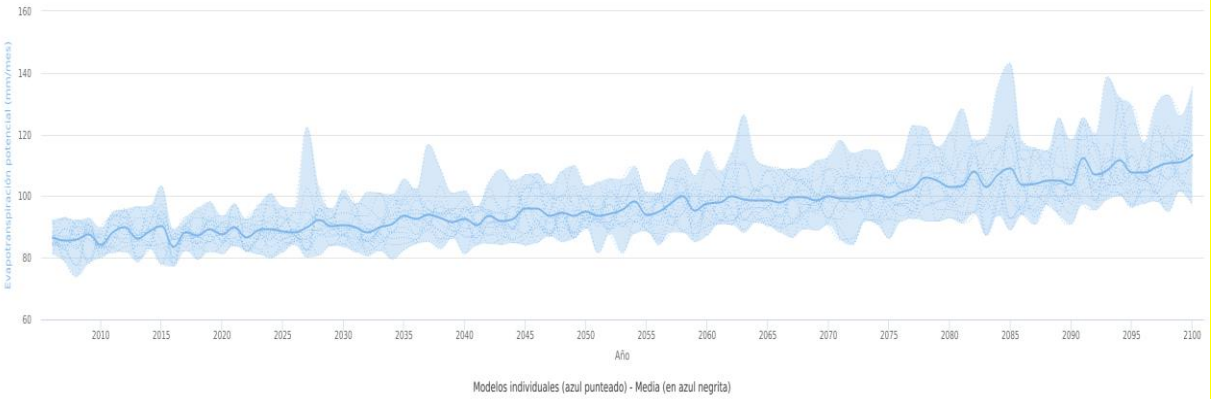
Por otro lado, en el escenario RCP 8.5 se espera que la evapotranspiración aumente significativamente en la ciudad de Sevilla debido a un aumento en la temperatura y una disminución en la disponibilidad de agua. En el mismo período de 2046-2065, se espera un aumento de alrededor del 15% en comparación con el período 1986-2005.Si nos fijamos en el caso de la localidad de Sevilla, observamos los siguientes datos:

**Escenarios AdapteCCa - Evapotranspiración potencial - Datos en rejilla ajustados (media) - RCP 4.5 - Año completo - Sevilla (Andalucía)**




Fuente: http://escenarios.adaptecca.es

**Escenarios AdapteCCa - Evapotranspiración potencial - Datos en rejilla ajustados (media) - RCP 8.5 - Año completo - Sevilla (Andalucía)**




Fuente: http://escenarios.adaptecca.es

# 8. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

## 8.1. AFECCIONES SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

Atendiendo a las consideraciones anteriores relativas al impacto ambiental y protección de valores naturales, se entiende, evaluando el alcance de la intervención sobre el territorio en el contexto global, que no se producen efectos negativos previsibles sobre los elementos estratégicos del territorio.

No se prevén efectos sobre planes sectoriales o territoriales, los cuales en el ámbito de actuación son los siguientes:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

- Plan Especial de Protección del medio físico de la provincia de Sevilla.

- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla,

- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible.

- Estrategia Andaluza ante el Cambio Climático.

- Plan Andaluz de Acción por el Clima.

- Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana.

- Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía.

- Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía.

- Programa de Suelos Productivos de Andalucía (PROSPA).

- Plan de Prevención y Gestión de Residuos no Peligrosos de Andalucía 2010-2019.

El Estudio Ambiental Estratégico analizará la compatibilidad de la actuación prevista con cada uno de estos planes.

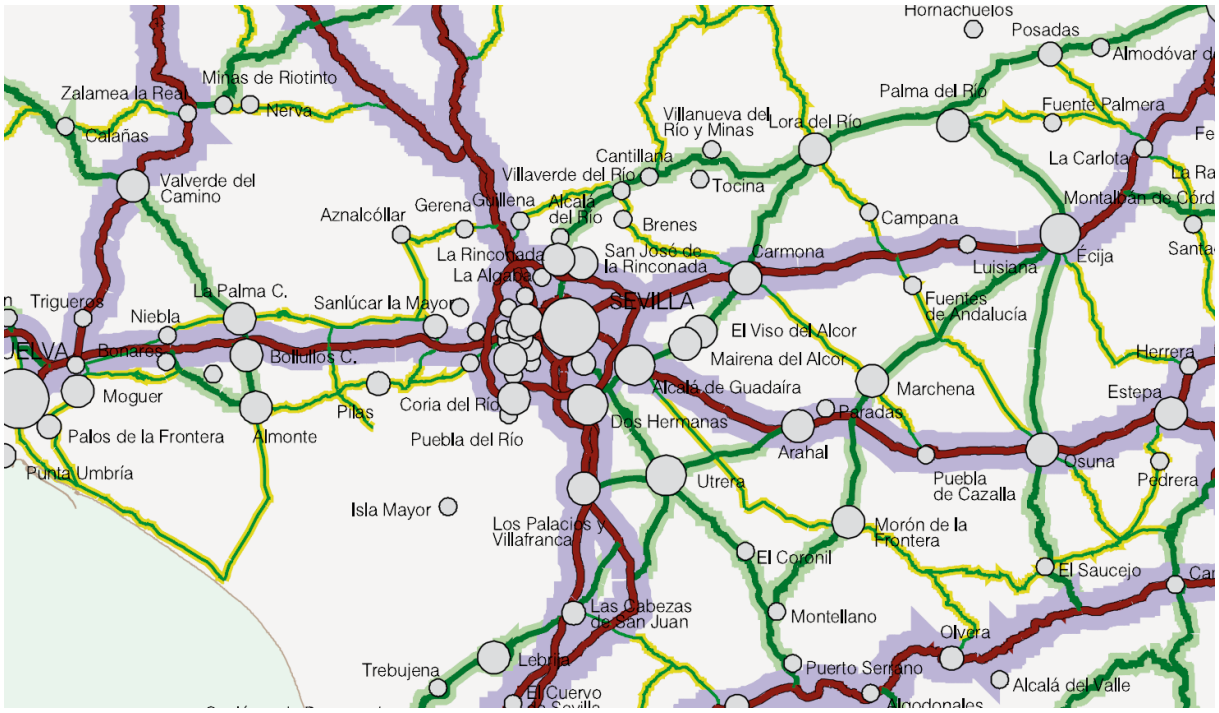
De entre todos ellos, se analizan a continuación los más relevantes:

### 1. Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)

Sin afección.

A título meramente informativo indicar que:

- El municipio de Sevilla queda clasificado por el POTA dentro de la Unidad Territorial "Centro Regional de Sevilla", con jerarquía en el sistema de ciudades como "Ciudad Principal".
- En el art. 66 "Estrategias y prioridades territoriales del sistema viario", con respecto a las orientaciones para los sistemas viarios provinciales (punto 3), se plantea la conveniencia de garantizar la conexión de Sevilla, como capital andaluza, con el resto de centros regionales, prestando especial atención al desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad, a los servicios regionales, y al **impulso de sus centros logísticos**, el puerto y el aeropuerto.
- En este sentido, el POTA clasifica la autovía A-4, que dispone de conexión directa con el sector, como eje viario regional de 1º nivel.

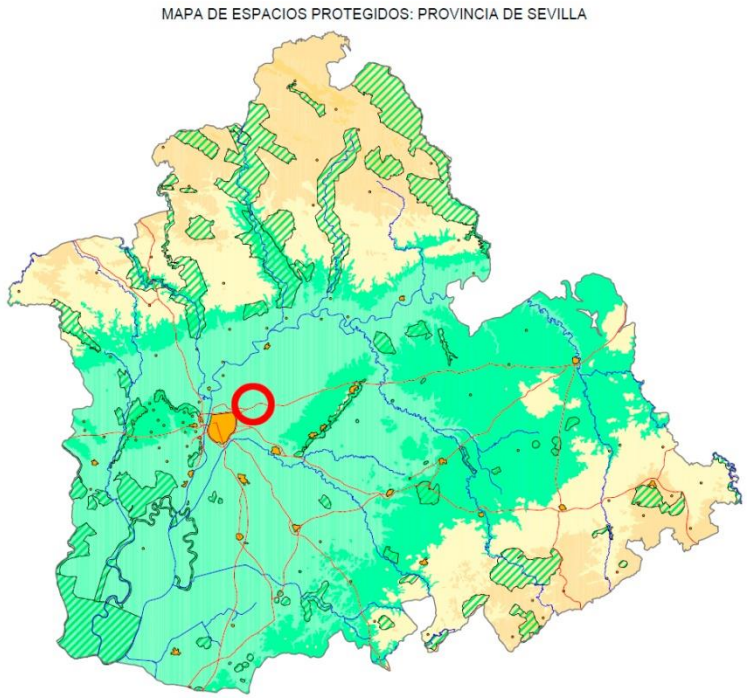



*POTA - Plano 11 Estrategias y prioridades territoriales para el sistema viario* *(plano modificado con indicación del ámbito)*

## 2. Plan Especial de Protección del medio físico de la provincia de Sevilla.

Sin afección.

Tal como se indica en el propio PGOU, el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia no incluye ninguna zona de protección dentro del término municipal de Sevilla.



*PPMF provincia Sevilla - Mapa de espacios protegidos* *(plano modificado con indicación del ámbito)*

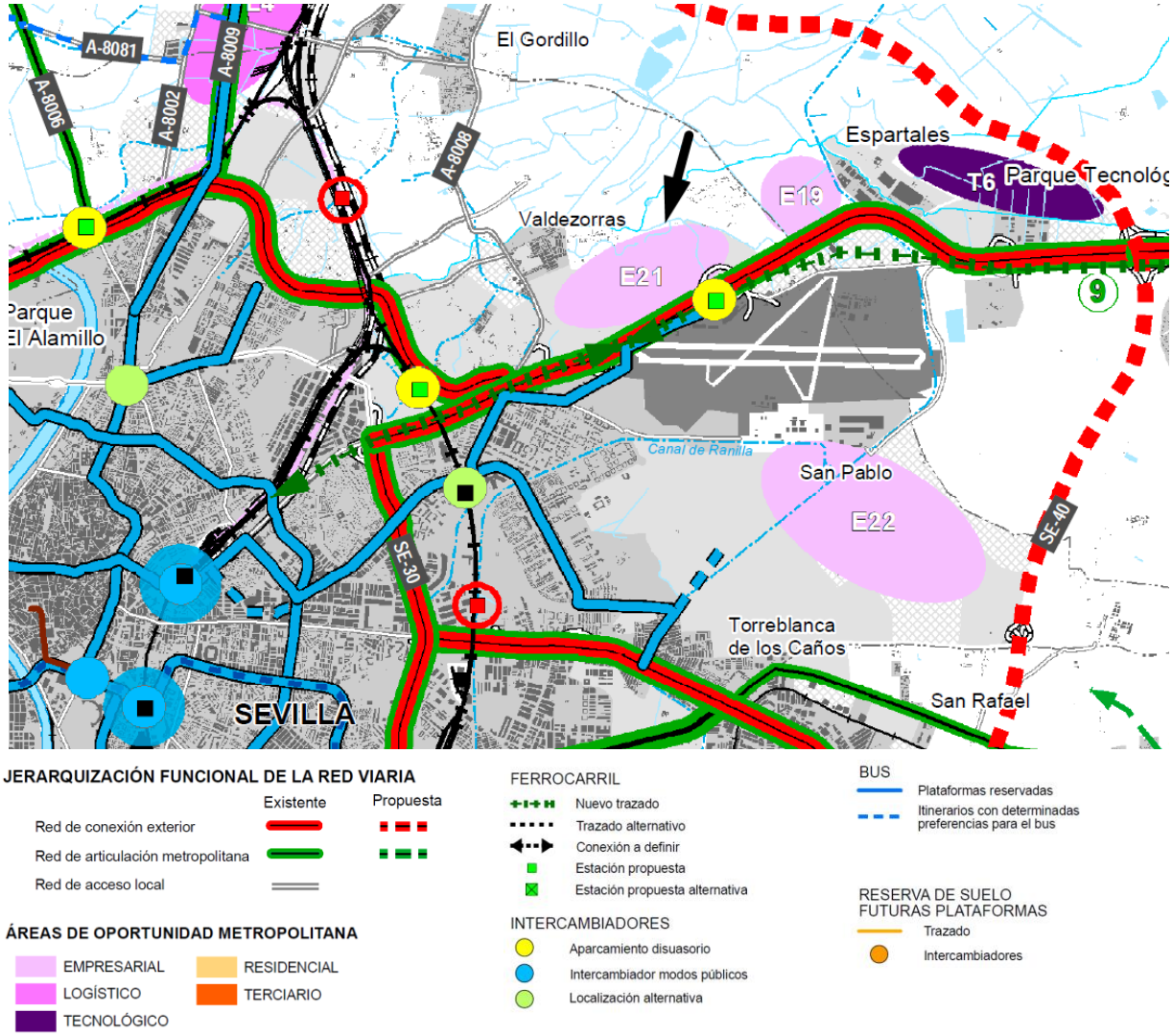
## 3. Plan de Ordenación de Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla

Como única afección, se indica que el ámbito de actuación se encuentra dentro del área de oportunidad metropolitana de tipo empresarial, denominada E21 "San Nicolás", que incluye los sectores de suelo urbanizable SUS-DMN-02 y SUS-DMN-03 delimitados por el PGOU de Sevilla

Se incluye la justificación y criterios de actuación correspondientes a la ficha de esta área de oportunidad:

| JUSTIFICACIÓN |
|---|
| El nuevo Parque Empresarial y de Actividades Económicas en la zona de San Nicolás se apoya en la traza de la A-4, reforzando el eje productivo que está consolidándose en torno al aeropuerto. Su proximidad al aeropuerto es una oportunidad para el desarrollo de actividades logísticas, terciarias y comerciales, complementarias a las previstas en el término de La Rinconada.<br>Los terrenos se corresponden con la zona calificada con uso global "actividades productivas" en el ámbito de los sectores urbanizables delimitados por el PGOU de Sevilla SUS-DMN-02 y 03. |
| CRITERIOS DE ACTUACIÓN |
| – El desarrollo del área se realizará de acuerdo con los criterios y determinaciones sobre usos y demás parámetros urbanísticos previstos en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.<br>– La previsión de espacios libres se concentrará en el norte del sector para integrarse en el medio rural y en la zona residencial de Valdezorras, y hacia el sur, en el contacto con la A-4, para evitar el tratamiento como fachada urbana.<br>– La accesibilidad se organizará desde la A-4, teniendo en cuenta las determinaciones establecidas sobre la Zona de Cautela, al objeto de garantizar la funcionalidad de la vía y posibilitar el trazado de la plataforma reservada para transporte público.<br>– La ordenación evitará el tratamiento del contacto con la A-4 como fachada urbana, destinando este espacio al sistema de espacios libres.<br>– La actuación estará condicionada a un estudio de movilidad que evalúe la incidencia de los desarrollos propuestos sobre la funcionalidad del viario existente, y al desarrollo de las medidas necesarias para evitar la pérdida de funcionalidad del mismo, así como su adecuación a la normativa sectorial que le sea de aplicación.<br>– La ordenación detallada se adecuará a las limitaciones impuestas por la legislación sectorial aeroportuaria y de navegación aérea. |

Estos criterios de actuación son similares a lo ya indicado tanto por el planeamiento urbanístico (PGOU de Sevilla) como por la normativa sectorial de aplicación. En cualquier caso, deberán ser igualmente tenidos en cuenta en el diseño de la ordenación.




*POTAUS - Plano de ordenación de usos y sistema de transportes*
*(plano modificado con indicación del ámbito)*

*POTAUS - Plano de ordenación de usos y sistema de transportes*
*(plano modificado con indicación del ámbito)*

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

**ÁREAS DE OPORTUNIDAD**

| | |
|---|---|
| **IDENTIFICACIÓN** | E21 San Nicolás |
| **MUNICIPIO** | Sevilla |
| **SUPERFICIE** | 174 hectáreas |
| **PLANEAMIENTO** | Plan General de Ordenación Urbana. 2006. Suelo urbanizable sectorizado |
| **TIPO DE ÁREA** | Empresarial |

**JUSTIFICACIÓN**

El nuevo Parque Empresarial y de Actividades Económicas en la zona de San Nicolás se apoya en la traza de la A-4, reforzando el eje productivo que está consolidándose en torno al aeropuerto. Su proximidad al aeropuerto es una oportunidad para el desarrollo de actividades logísticas, terciarias y comerciales, complementarias a las previstas en el término de La Rinconada.

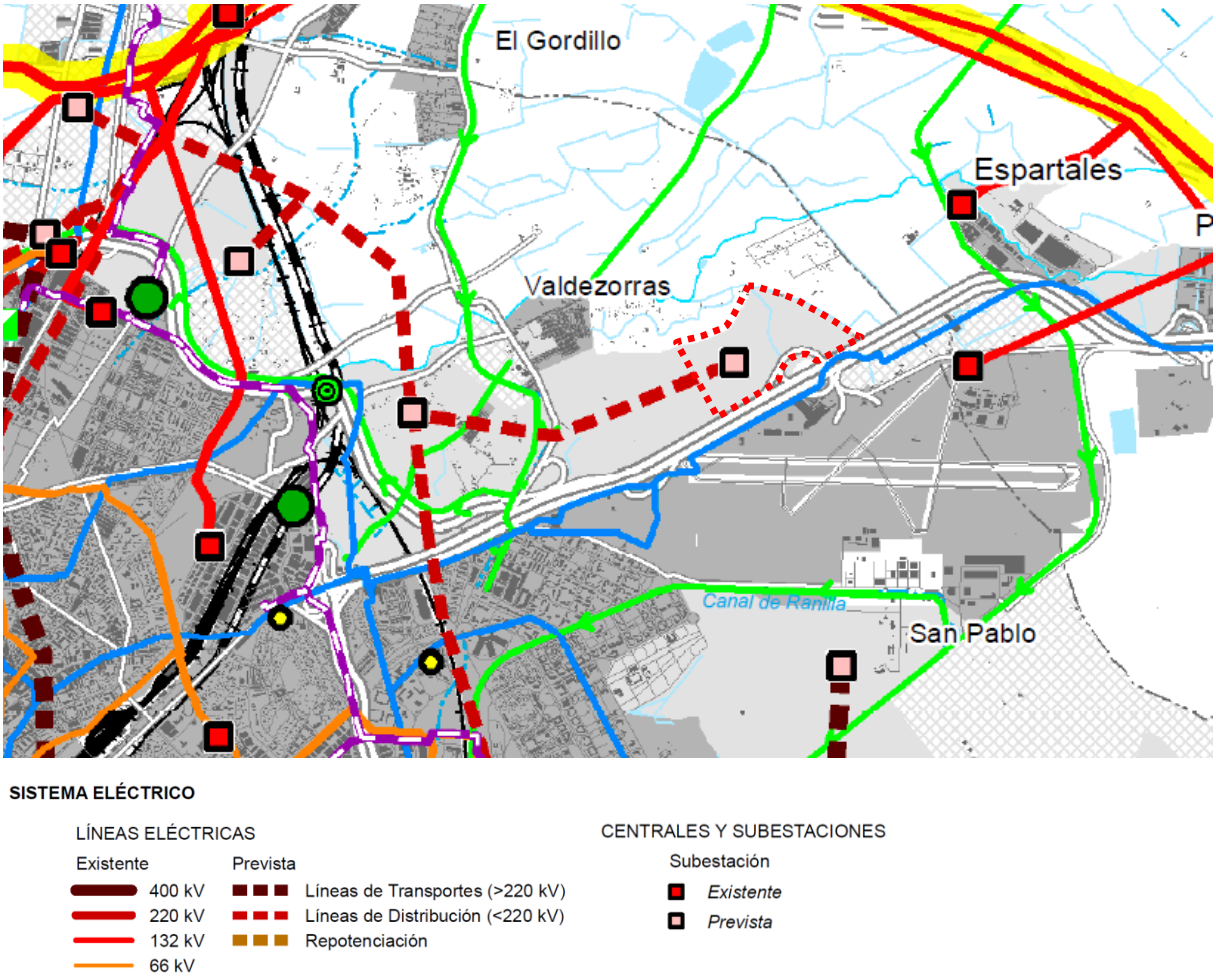
Los terrenos se corresponden con la zona calificada con uso global "actividades productivas" en el ámbito de los sectores urbanizables delimitados por el PGOU de Sevilla SUS-DMN-02 y 03.

**CRITERIOS DE ACTUACIÓN**

- El desarrollo del área se realizará de acuerdo con los criterios y determinaciones sobre usos y demás parámetros urbanísticos previstos en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla.
- La previsión de espacios libres se concentrará en el norte del sector para integrarse en el medio rural y en la zona residencial de Valdezorras, y hacia el sur, en el contacto con la A-4, para evitar el tratamiento como fachada urbana.
- La accesibilidad se organizará desde la A-4, teniendo en cuenta las determinaciones establecidas sobre la Zona de Cautela, al objeto de garantizar la funcionalidad de la vía y posibilitar el trazado de la plataforma reservada para transporte público..
- La ordenación evitará el tratamiento del contacto con la A-4 como fachada urbana, destinando este espacio al sistema de espacios libres.
- La actuación estará condicionada a un estudio de movilidad que evalúe la incidencia de los desarrollos propuestos sobre la funcionalidad del viario existente, y al desarrollo de las medidas necesarias para evitar la pérdida de funcionalidad del mismo, así como su adecuación a la normativa sectorial que le sea de aplicación.
- La ordenaciónn detallada se adecuará a las limitaciones impuestas por la legislación sectorial aeroportuaria y de navegación aérea.

Además de los condicionantes anteriores derivados de la inclusión del sector dentro de un área de oportunidad, el POTAUS también prevé en la zona la realización de una nueva ampliación de la red eléctrica principal de la ciudad y la instalación de una nueva subestación, para dotar de servicio a los nuevos desarrollos, que -aunque con distinto trazado- se corresponde con lo ya mencionado en el apartado 2.4 Infraestructuras urbanas.

En este sentido, se deberá realizar consulta previa tanto a la Gerencia de Urbanismo como a las compañías suministradoras, para aclarar el trazado definitivo a tener en cuenta.




*POTAUS - Plano de infraestructuras básicas: energía, telecomunicaciones, agua y residuos (plano modificado con indicación del ámbito)*

## 8.2. AFECCIONES SECTORIALES

En el ámbito del Avance de Plan Parcial de Ordenación, habrá de tenerse en cuenta lo dispuesto en la normativa sectorial aplicable, en lo relativo a los siguientes elementos condicionantes:

- Autovía A-4.
- Aeropuerto de Sevilla.

- Vías Pecuarias: Vereda de los Espartales y nuevo tramo propuesto por el PGOU de Sevilla.
- Otros.

### 8.2.1. CARRETERAS

- **Elemento:** Autovía A-4.
- **Normativa de aplicación:** Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras.
- **Afecciones:**

– Zona de dominio público: NO AFECTADA.

Constituyen la zona de dominio público los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista

– Zona de servidumbre: **SÍ AFECTADA**.

La zona de servidumbre de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas

En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes

– Zona de afección: **SÍ AFECTADA**.

La zona de afección de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas

Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

En las construcciones e instalaciones ya existentes en la zona de afección podrán realizarse obras de reparación o mejora, previa la autorización correspondiente, una vez constatados su finalidad y contenido, siempre que no supongan aumento de volumen de la construcción y sin que el incremento de valor que aquellas comporten pueda ser tenido en cuenta a efectos expropiatorios, todo ello, asimismo, sin perjuicio de las demás competencias concurrentes.

– Zona de limitación de la edificación: **SÍ AFECTADA**.

A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril,

medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Los nudos viarios y cambios de sentido, las intersecciones, las vías de giro y los ramales tendrán la línea límite de edificación a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente desde la arista exterior de la calzada en cada caso.

La franja de terreno comprendida entre las líneas límite de edificación establecidas en las respectivas márgenes de una vía se denomina zona de limitación a la edificabilidad. Queda prohibido en esta zona cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.

El Ministerio de Fomento, previo informe no vinculante de las comunidades autónomas y entidades locales afectadas a emitir en un plazo no superior a dos meses, podrá, por razones geográficas o socioeconómicas, fijar una línea límite de edificación inferior a la establecida con carácter general, aplicable a determinadas carreteras estatales en zonas o tramos perfectamente delimitados

No obstante, lo dispuesto en los apartados anteriores, en las variantes o carreteras de circunvalación, cualquiera que sea su clasificación, que se construyan con el objeto de evitar el paso por poblaciones, la línea límite de edificación se situará a 50 metros, medidos horizontal y perpendicularmente al eje, a partir de la arista exterior de la calzada, en toda la longitud de la variante

Donde, por ser muy grande la proyección horizontal de la explanación, la línea límite de edificación quede dentro de las zonas de dominio público o de servidumbre, la línea límite de edificación se hará coincidir con el borde exterior de la zona de servidumbre.

Donde distintas líneas límite de edificación se superpongan, en función de que su medición se realice desde la carretera principal o desde las intersecciones, nudos viarios, cambios de sentido, vías de giro y ramales, prevalecerá, en todo caso, la más alejada de la carretera, cualquiera que sea la carretera o elemento interviniente.

La clasificación y la calificación de terrenos incluidos en la zona de limitación a la edificabilidad no podrán ser modificadas en ningún caso si ello estuviere en contradicción con lo establecido en esta ley.

*Foto aérea - Identificación Autovía A-4*




### 8.2.2. SERVIDUMBRE AERONAÚTICA

- **Afección aeronáutica**

– Normativa de aplicación.

De acuerdo con lo dispuesto en la **Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea**, capítulo IX, artículo 51, sobre servidumbres aeronáuticas:

*"Los terrenos, construcciones, e instalaciones que circunden los aeropuertos, aeródromos y ayudas a la navegación estarán sujetos a las servidumbres ya establecidas o que se establezcan en disposiciones especiales referentes al área de maniobra y al espacio aéreo de aproximación.*

*La naturaleza y extensión de dichos gravámenes se determinarán mediante Decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres..."*

En el **Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas**, se definen las servidumbres a establecer en torno a los aeródromos y a las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación y despegue o la protección de radioayudas para la navegación aérea, encomendando al Ministerio del Aire el establecimiento de las citadas servidumbres.

Tras esta normativa, entra en vigor el **Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre**, que modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1844/1975 de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos.

A su vez, el Real Decreto 1541/2003 establece en su disposición adicional única que las referencias del Decreto 584/1972 y Decreto 1844/1975 al Ministerio del Aire, deben entenderse referidas al Ministerio de Defensa o al Ministerio de Fomento según corresponda.

Más recientemente, se aprobó el **Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto**, por el que se regula el procedimiento de emisión de los informes previos al planeamiento de infraestructuras aeronáuticas, establecimiento, modificación y apertura al tráfico de aeródromos autonómicos, modificando el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, modificado a su vez por el Real Decreto 1267/2018, de 11 de octubre.

Posteriormente, se publicó el **Real Decreto 297/2013, de 26 de abril**, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social; promulgada al objeto de revisar y actualizar determinados aspectos técnicos de las servidumbres aeronáuticas para adecuarla a la normativa internacional de OACI, adaptar el texto al régimen competencial y administrativo vigente, incorporar a la regulación sobre establecimiento y modificación de servidumbres la participación de los interesados, particularmente administraciones y ciudadanos cuyos derechos pueden verse afectados, e incorporar instrumentos de flexibilidad que permitan maximizar la eficiencia de los servicios técnicos de la administración aeronáutica, sin menoscabo de la seguridad operacional.

Finalmente, se ha publicado recientemente el **Decreto 369/2023 de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea**, y se modifica el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social; y **que deroga el anterior Decreto 584/1972.**

En esta nueva resolución, se incorporan medidas de regulación en materia de sostenibilidad económica, ahorro y eficiencia energética, y competencias territoriales.

Como novedad, se eliminan como categoría independiente las servidumbres aeronáuticas de operación, siendo reemplazadas por algunas servidumbres de aeródromo basadas en criterios de Aviación Civil Internacional. Por otro lado, se incorporan nuevas servidumbres de navegación por satélite y servidumbres de protección frente a la instalación de aerogeneradores.

En cuanto a la servidumbre de limitación de actividades, se reformula su redacción para aclarar que únicamente las actividades de nueva implantación que conlleven construcciones, instalaciones o plantaciones, están sujetas al régimen de acuerdo previo, pudiendo la autoridad nacional de supervisión correspondiente prohibir, limitar o condicionar las mismas cuando se evidencie la existencia de riesgo para la seguridad de las operaciones aéreas.

Por último, son también de **aplicación específica para el aeropuerto de Sevilla:**

**Orden de 23 de julio de 2001, por la que se aprueba el Plan Director del aeropuerto de Sevilla.** En este Plan Director se han ido integrando posteriormente las modificaciones de servidumbres realizadas por la normativa más reciente.

**Real Decreto 764/2017, de 21 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla.** Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero y sus posteriores modificaciones; y correspondían a la configuración del campo de vuelos, a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto y a las maniobras de operación de aeronaves tal y como se encontraban en el momento de su establecimiento.

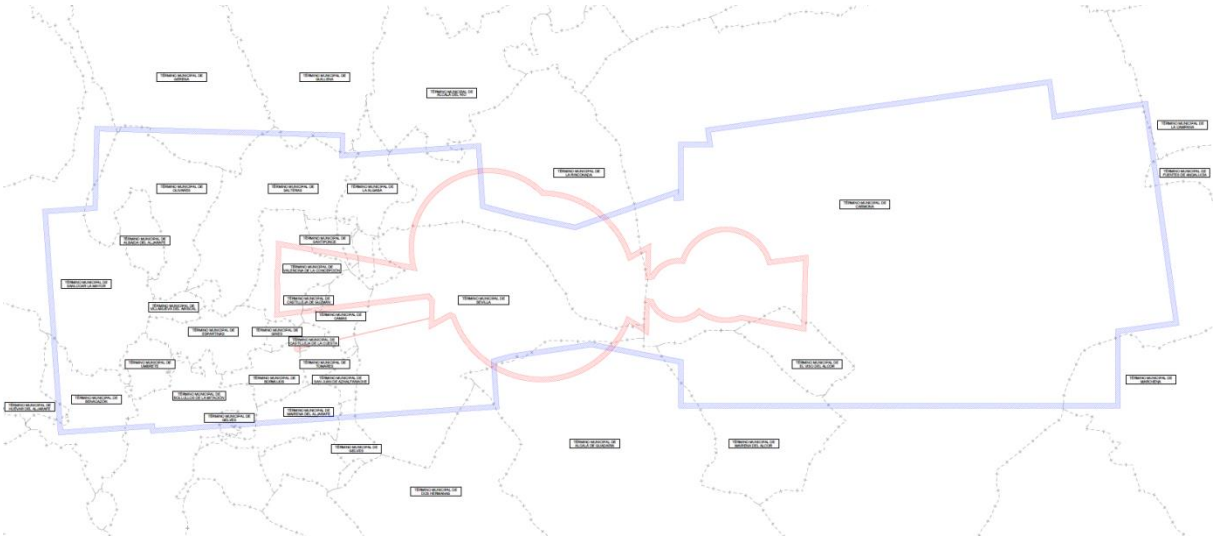
– Incidencia en el ámbito.

El ámbito objeto de estudio **SÍ PRESENTA INCIDENCIA en la servidumbre aeronáutica** del aeropuerto de Sevilla, tanto en la **operación de aeronaves como de aeródromo y radioeléctricas**, de acuerdo al Real Decreto 764/2017, de 21 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Sevilla, según se refleja en los planos:

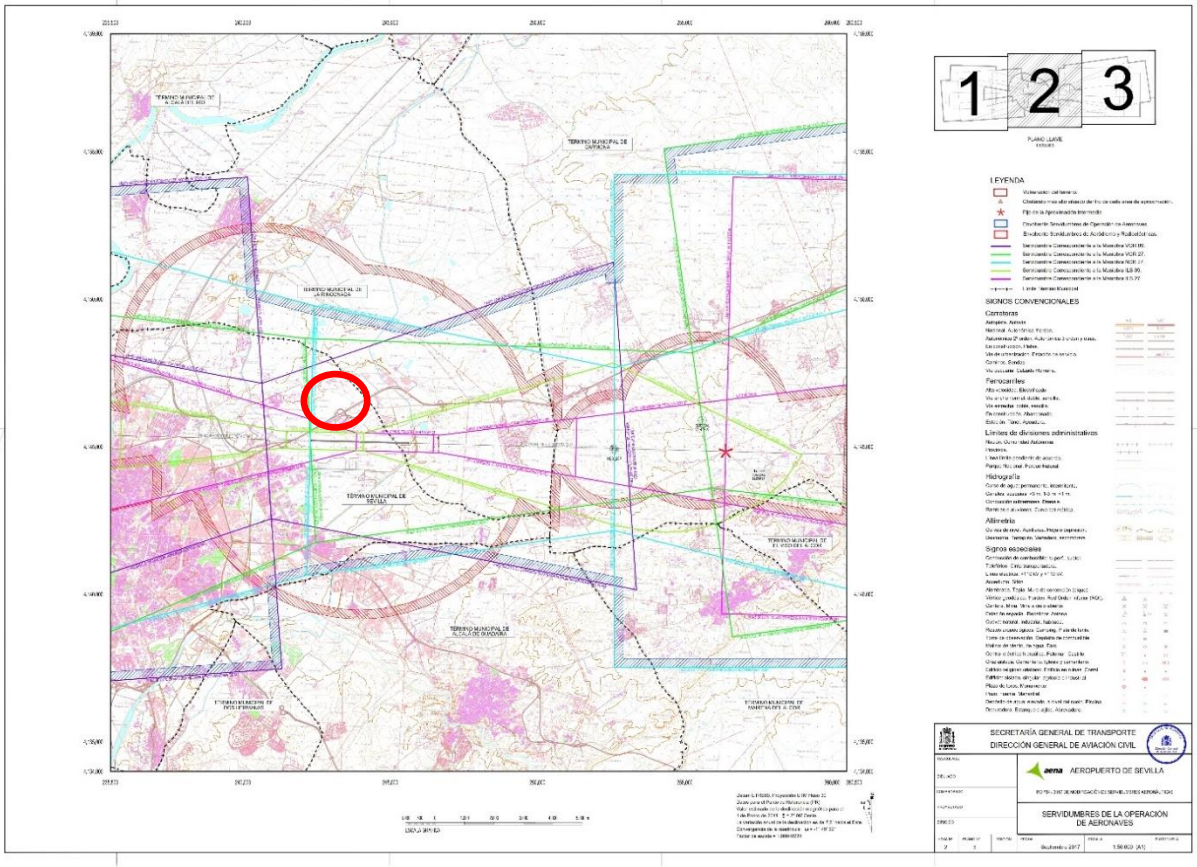
- Plano 1 Hoja 1 - Términos municipales afectados por las servidumbres.

- Plano 3 Hoja 2 - Servidumbres de la operación de aeronaves.

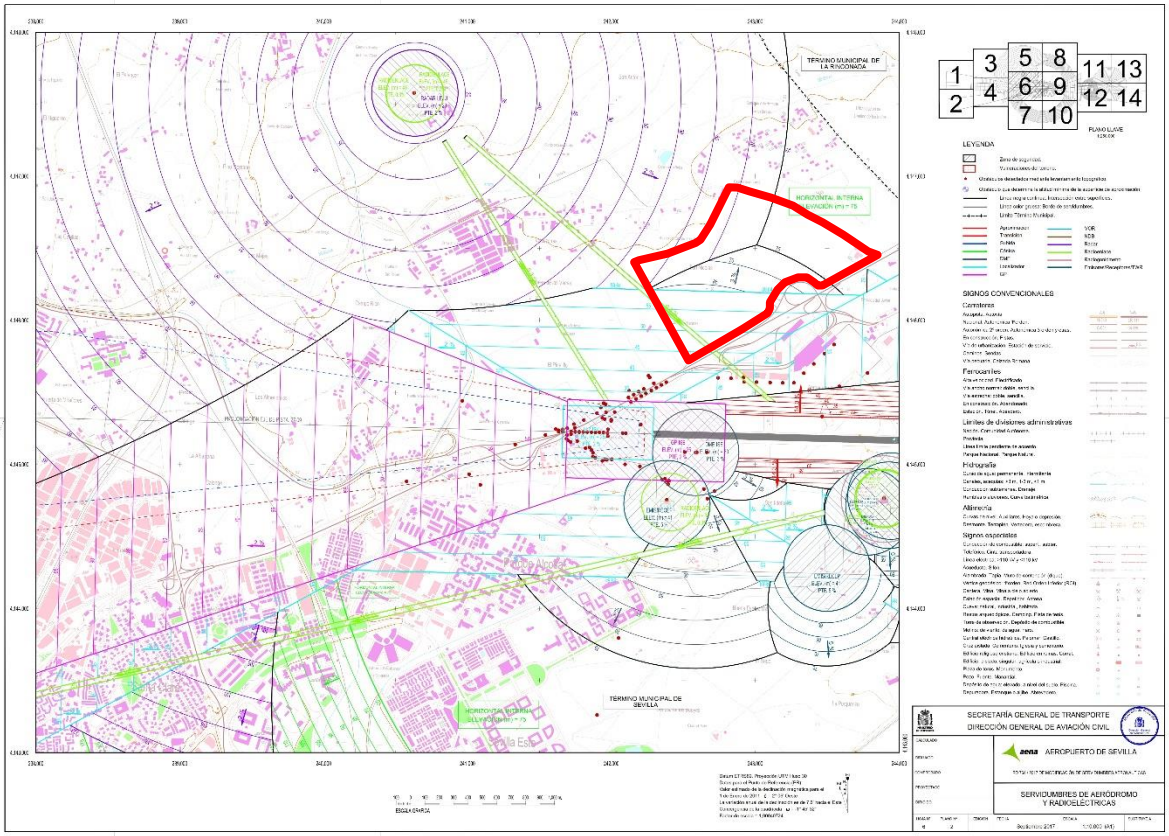
- Plano 2 Hoja 6 - Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas.



*RD 764/2017 - Plano 1 Hoja 1. Términos municipales afectados por las servidumbres*




*RD 764/2017 - Plano 3 Hoja 2. Servidumbres de la operación de aeronaves (plano modificado con indicación del ámbito)*




*RD 764/2017 - Plano 2 Hoja 6. Servidumbres de aeródromo y radioeléctricas (plano modificado con indicación del ámbito)*

De acuerdo al Decreto 369/2023 de 16 de mayo, por el que se regulan las servidumbres aeronáuticas de protección de la navegación aérea, y teniendo en cuenta que el ámbito se encuentra incluido dentro de las zonas de servidumbre aeronáutica legalmente establecidas, el Plan Parcial de Ordenación deberá contemplar para su redacción y tramitación los siguientes aspectos:

De acuerdo al art. 10. Limitación de alturas:

- Los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística, territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio que se pretendan llevar a cabo en áreas sometidas a servidumbres de aeródromo y de instalaciones radioeléctricas, o los de su revisión o modificación, requerirán de un informe previo favorable conforme al artículo 27, y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno que sobrepase en altura los límites establecidos, salvo en los casos excepcionales contemplados en el artículo 28.

- Las actuaciones que se pretendan llevar a cabo en áreas sometidas a servidumbres de aeródromo y de instalaciones radioeléctricas, requerirán un acuerdo previo favorable conforme al artículo 31, y no podrán contemplar la implantación o modificación de elemento alguno o del terreno que sobrepase en altura los límites establecidos por las superficies de las servidumbres de afección, salvo que se encuentren amparadas en su correspondiente autorización de obstáculo prevista en los casos excepcionales contemplados en el artículo 34.

De acuerdo al art. 14. Servidumbre de limitación de actividades:

- El área afectada por las servidumbres de aeródromo, indicadas en el artículo 8, y por las servidumbres de instalaciones radioeléctricas, indicadas en el artículo 11, queda sujeta a una servidumbre de limitación de actividades, en cuya virtud, la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán prohibir, limitar o condicionar actividades que se ubiquen dentro de la misma y puedan suponer un peligro para las operaciones aéreas o para el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas.

En relación al citado art. 27 Informes de Planes o instrumentos de ordenación:

- Todos los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio o los de su revisión o modificación, que afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de aeródromos o instalaciones radioeléctricas civiles y de uso conjunto, serán informados por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Continuando con el también mencionado art. 31 Condiciones para la realización de actuaciones en zonas de servidumbre o que supongan obstáculos:

- Las personas físicas o jurídicas sólo podrán ejecutar construcciones, instalaciones o plantaciones con pleno respeto al contenido de la normativa sobre servidumbres aeronáuticas. A tales efectos, no podrán desarrollarse dichas construcciones, instalaciones o plantaciones, que se encuentren en los espacios y zonas afectados por servidumbres aeronáuticas o que puedan ser consideradas obstáculos, si las autorizaciones emitidas por las administraciones públicas con competencias en materia urbanística o de ordenación territorial no cuentan con el previo acuerdo favorable de la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa, en el ámbito de sus propias competencias. El previo acuerdo favorable emitido por la autoridad nacional de supervisión civil o el órgano competente del Ministerio de Defensa será preceptivo con independencia del resto de autorizaciones emitidas por otras administraciones en el ámbito de sus competencias.

Por último, de acuerdo al art. 33 apart.2, corresponde a la autoridad nacional de supervisión civil adoptar las resoluciones previstas en los artículos 31 y 32 en relación con los aeródromos civiles y las instalaciones de navegación aérea civiles, y a dicha autoridad, previo informe del Ministerio de Defensa, respecto a los aeródromos de utilización conjunta.

- **Afección acústica**

- Normativa de aplicación.

Real Decreto 53/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Sevilla (BOE nº 42, de 16 de febrero de 2018).

Real Decreto 630/2023, de 11 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Sevilla (BOE nº 183, de 2 de agosto de 2023).

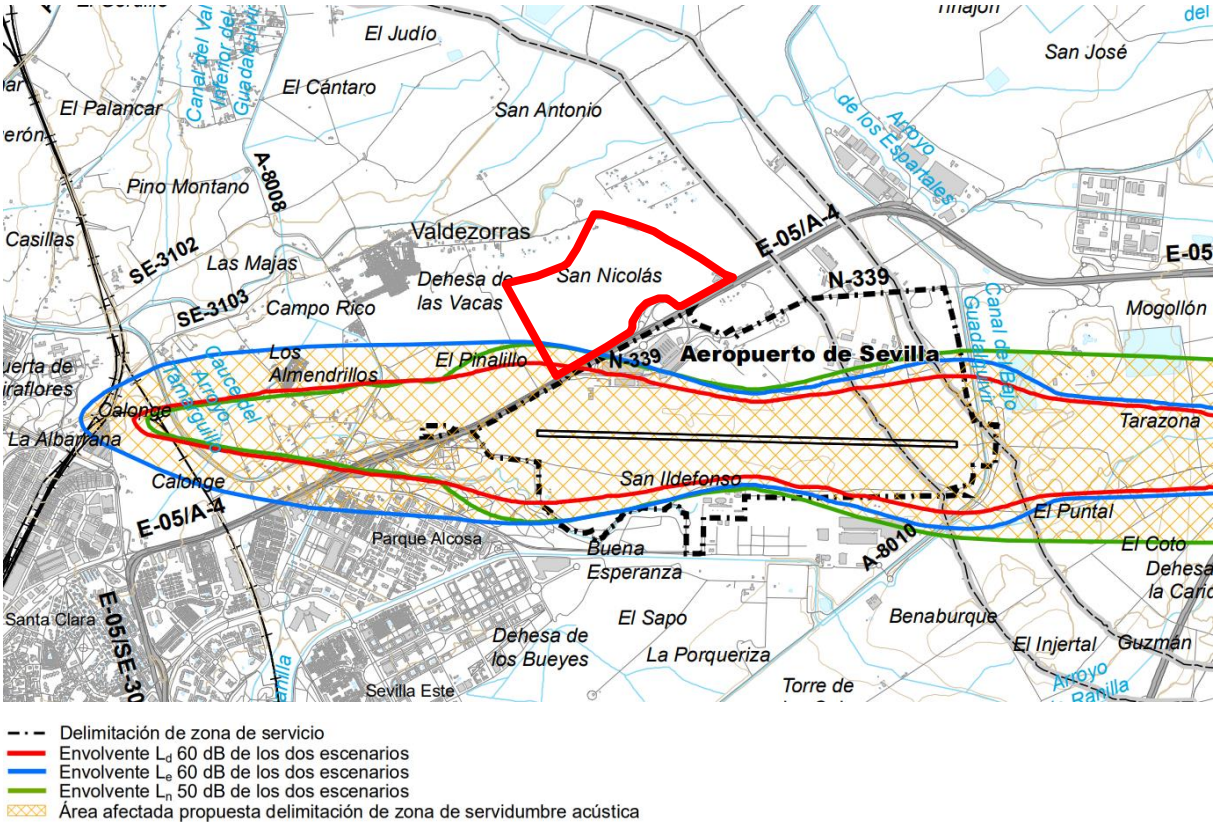
- Incidencia en el ámbito.

De acuerdo al RD 630/2023:

- La zona de servidumbre acústica comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos Ld ≥ 60 dB(A), Le≥ 60 dB(A) y Ln ≥ 50 dB(A), que representan el nivel de ruido generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con el artículo 8 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

- Esta zona de servidumbre se delimita en los mapas de ruido incluidos en el anexo I de dicho RD 630/2023.

- En el interior del perímetro de la zona de servidumbre acústica, las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, por el que se desarrolla la ley del Ruido, mencionada anteriormente.




*RD 630/2023 - Anexo I. Plano 1 Delimitación de servidumbre acústica total* *(plano modificado con indicación del ámbito)*

De la observación de la envolvente se constata que el ámbito **SÍ PRESENTA AFECCIÓN acústica aeroportuaria**, quedando esta localizada en el ángulo inferior suroeste del sector, lo que deberá ser tenido en cuenta de cara a los usos y actividades previstos por la ordenación en esa zona.

Así mismo, las ordenanzas a establecer en fases posteriores de desarrollo del documento del Plan Parcial de Ordenación, deberán determinar los usos compatibles con los niveles de emisión acústica previstos,

e indicar a su vez las medidas obligatorias a adoptar por las edificaciones, para el cumplimiento de las exigencias básicas de protección frente al ruido fijadas por el DB-HR del CTE.

### 8.2.3. VÍAS PECUARIAS

- **Normativa de aplicación:**

  Ley 3/1995 de Vías Pecuarias.

  Decreto 155/1998 del Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

- **Incidencia en el ámbito:**

  En la proximidad del ámbito se localizan las siguientes vías pecuarias:

  Identificador de la vía: 41091022

  Nombre de la vía: VEREDA DE LOS ESPARTALES

  Tipo de tramo: Vereda

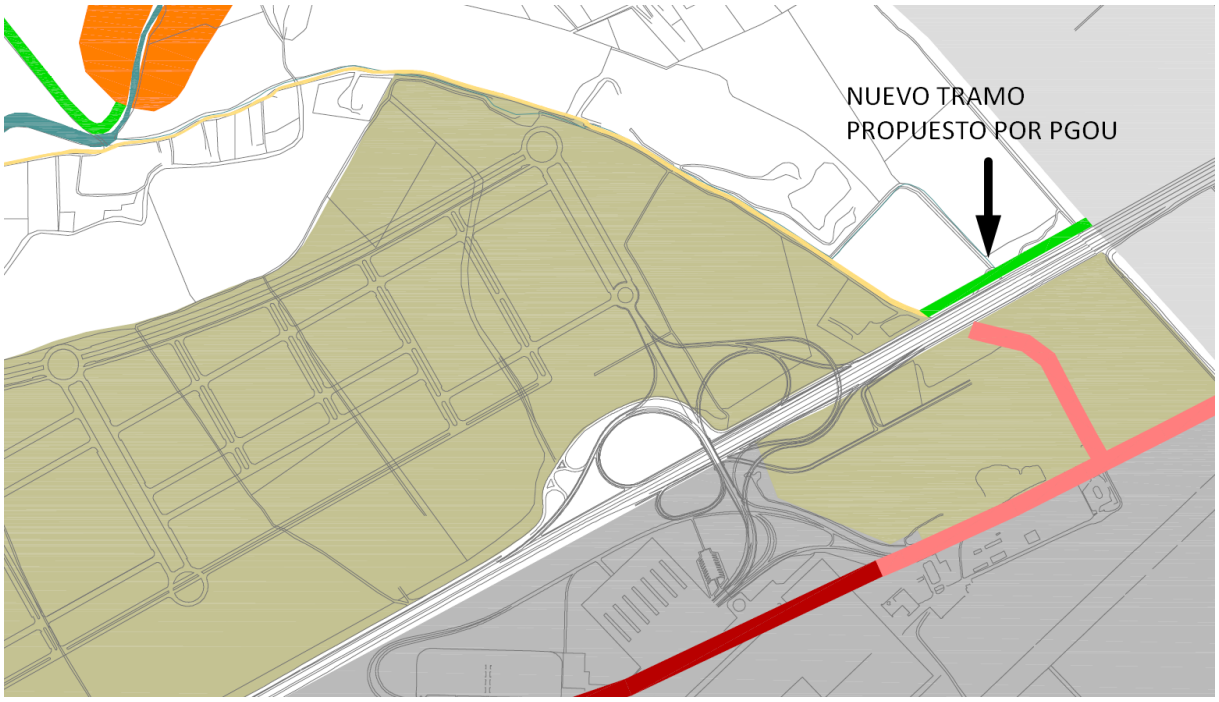
  Ancho legal: 20 metros

  Estado legal de la vía: No deslindada




*Visor REDIAM - Identificación Vereda de los Espartales*

| | |
|---|---|
| Identificador de la vía: | Sin identificar |
| Nombre de la vía: | Sin denominación |
| Tipo de tramo: | Vereda |
| Estado legal de la vía: | Nuevo tramo propuesto por el PGOU de Sevilla |




*PGOU Sevilla - Plano O.E.13 El sistema viapecuario - Identificación del nuevo tramo propuesto*

Ninguna de las 2 vías reseñadas se encuentra de manera efectiva dentro del ámbito del sector, por lo que no suponen afección.

### 8.2.4. OTROS

- INUNDABILIDAD

Según todas las cartografías oficiales consultadas, los suelos analizados no se localizan en la zona inundable con probabilidad baja o excepcional (T=500), que corresponde a la lámina de inundabilidad asociada a un periodo de retorno de 500 años.

- INFRAESTRUCTURAS

En el entorno del sector no se localizan afecciones por trazado de infraestructuras que condicionen su desarrollo.

- CEMENTERIOS

El sector no se encuentra en el ámbito de protección de ningún cementerio o zona libre de construcción conforme al Decreto 95/2001, de 3 abril, por el que se aprueba el Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria, y modificaciones posteriores, de acuerdo a Decreto 62/2012, de 13 de marzo y Decreto 26/2014, de 11 de febrero.

- VEGETACIÓN, PATRIMONIO NATURAL y BIODIVERSIDAD

No existe ninguna afección en cuanto a espacios naturales, ni del patrimonio natural que afecte al ámbito del sector.

- COSTAS

El ámbito del sector no se encuentra dentro de las líneas de dominio público o de servidumbre establecidas por la Ley 22/1988 de Costas.

- MONTE PÚBLICO

En el ámbito del sector no se encuentra ningún Monte Público deslindado de acuerdo a la Ley 43/2003 de Montes, ni a la Ley 2/1992 Forestal de Andalucía.

- PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

En el ámbito de actuación no existe ningún bien arquitectónico patrimonial objeto de protección, que pudiera afectar al desarrollo del sector.

- PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

En el ámbito de actuación no existe ningún bien patrimonial arqueológico objeto de protección, ni indicio alguno, que pudiera afectar al desarrollo del sector.

En cualquier caso, serán de aplicación los artículos 44 de la Ley 16/1985 de Patrimonio Histórico Español y 50 de la Ley 14/2007 de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía, referentes a la notificación inmediata a las administraciones competentes en los casos de hallazgos casuales de restos arqueológicos en el transcurso de obras o remociones de tierra.

La actividad arqueológica aplicable en estos casos dependerá de la naturaleza y valor científico de los restos aparecidos, y tendrá el carácter de urgente a los efectos del artículo 5.4 del Decreto 168/2003, de 17 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas.

- MEDIO AMBIENTE ATMOSFÉRICO

Salvo el aeropuerto, no se encuentra en el sector ni en su entorno, ninguna actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera que deba ser tenida en consideración.

Tampoco existe en el sector ni en sus proximidades ninguna actividad que pueda generar emisiones susceptibles de ocasionar molestias por olores.

- MEDIO ACÚSTICO

Respecto al medio ambiente acústico los terrenos están bajo la influencia del aeropuerto y de la autovía A4. Esta circunstancia se tendrá en cuenta para la elaboración del estudio acústico preoperacional necesario en fases posteriores de desarrollo del documento.