



MASTER PLAN DEL DISTRITO URBANO-PORTUARIO



Puerto de Sevilla
Autoridad Portuaria de Sevilla



**Distrito
Urbano
Portuario**
Puerto
de Sevilla
oficina tecnica

citythinking
by eddea

CBRE

GHENOVA

TEIRLOG

magnum
comunicacion

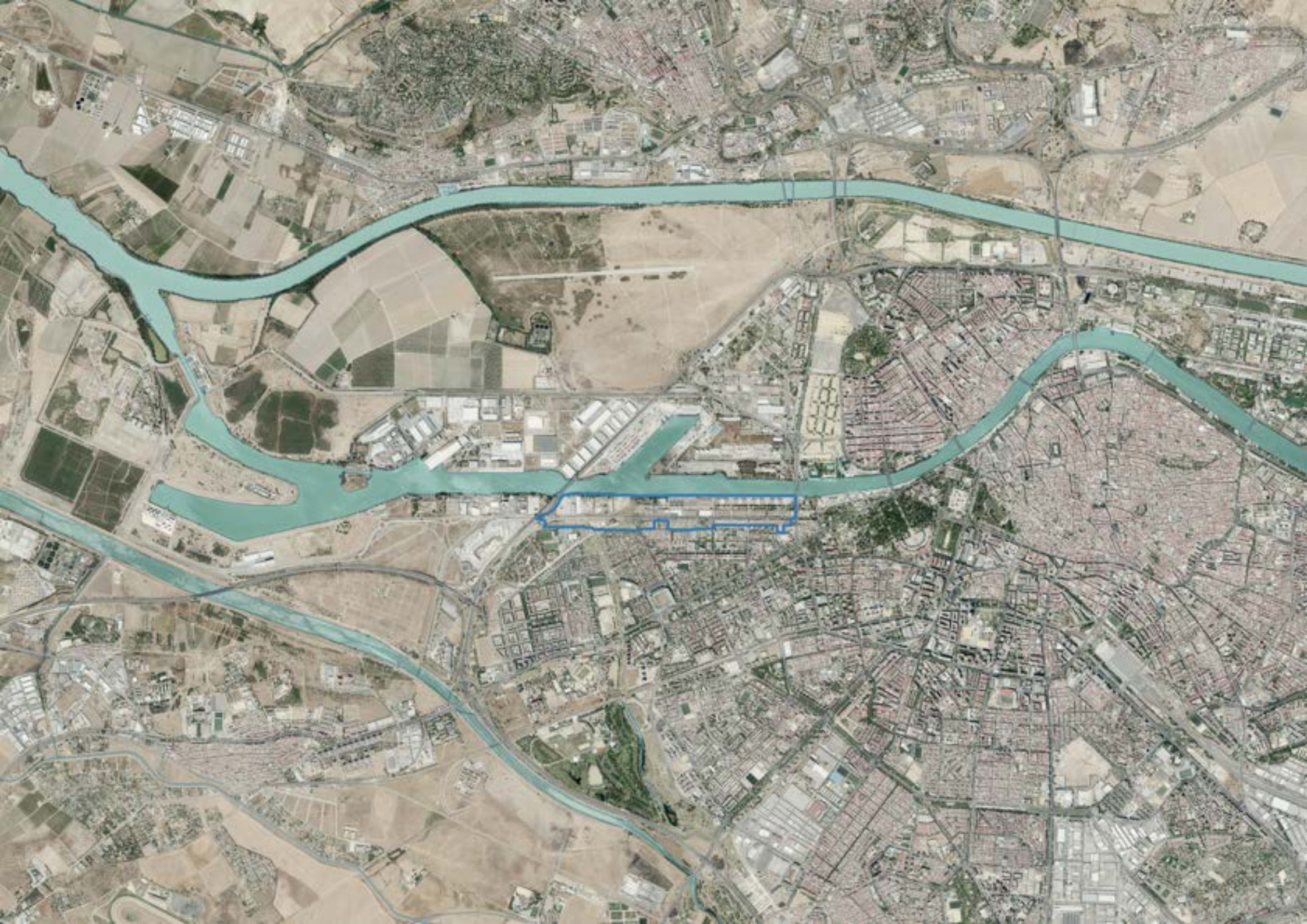
TYPSA

GARRIGUES



1. Vistas de la Giralda desde el Distrito Urbano Portuario

INTRODUCCIÓN	5
1. Antecedentes	7
2. Fases de trabajo y calendario	8
3. Alcance y estructura del master plan	9
4. Redefinición del ámbito Distrito Urbano Portuario	10
5. Equipo de redacción	12
BASES ESTRATÉGICAS	13
1. Introducción	14
2. Objetivos estratégicos	15
3. Mapas y cuadros de acciones	22
ESTRUCTURA URBANA. ORDENACIÓN	31
1. Ordenación General	35
2. Sistema de Espacios Libres	53
3. Sistema de Movilidad	85
ESTRUCTURA URBANA. EDIFICACIÓN	109
1. Equipamientos	113
2. Usos Residenciales y Actividades Económicas	133



DOCUMENTO DE MASTER PLAN INTRODUCCIÓN

1 ANTECEDENTES

Por iniciativa de la Autoridad Portuaria de Sevilla (APS), y como resultado de un procedimiento de licitación promovido por la misma, el equipo liderado por Eddea Arquitectura y Urbanismo SL resultó adjudicatario de la denominada **Oficina Técnica para el desarrollo del Distrito Urbano Portuario de Sevilla (OTDUP)**, con el objetivo de dirigir a nivel técnico las labores necesarias para el lanzamiento del ámbito del Puerto de Sevilla situado entre los puentes de Delicias y el Centenario en la margen izquierda de la dársena.

Tras la firma del contrato el 31 de agosto de 2020 (publicado en el BOE de 3 de septiembre del mismo año), el 12 de noviembre fue presentado el Plan de Proyecto de la OTDUP, dando de esta manera comienzo el desarrollo y redacción de las distintas fases de los trabajos.

La primera fase, denominada "Análisis, Programación y Bases Estratégicas", fue concluida el 13 de mayo de 2021 con la entrega y presentación de la correspondiente documentación.

Por otro lado, el 20 de mayo de 2021 el contrato fue ampliado para incluir la redacción y tramitación de la documentación urbanística necesaria para el desarrollo de los suelos propiedad de la APS que integran el Área de Reforma Interior DBP-08 del Plan General de Sevilla, al este de la avenida de Las Razas.

El presente documento de Master Plan recoge los trabajos de la segunda fase de los trabajos de la OTDUP como desarrollo sin solución de continuidad de la fase de Análisis y Bases Estratégicas.

Se recogen en las próximas páginas los siguientes aspectos generales del encargo :

1. Las etapas en las que se dividen los trabajos y su planificación temporal.
2. El alcance y la estructura de la Fase 2 Master Plan.
3. La definición del ámbito de actuación y su división por zonas.
4. El equipo redactor y colaboradores.

INTRODUCCIÓN

2 FASES DE TRABAJO Y CALENDARIO

De acuerdo con las determinaciones del contrato y el Plan de Proyecto aprobado por la APS en noviembre de 2020, los trabajos se realizarán según cuatro fases principales: Análisis, programación y bases estratégicas, diseño del máster plan, redacción y tramitación de la documentación urbanística, y apoyo en la implementación de la primera fase del desarrollo.

Además de las fases principales, de manera transversal al desarrollo de los trabajos, se mantiene constante una labor de gestión de la comunicación, el contacto con diferentes actores públicos y privados, y un proceso participativo continuo.

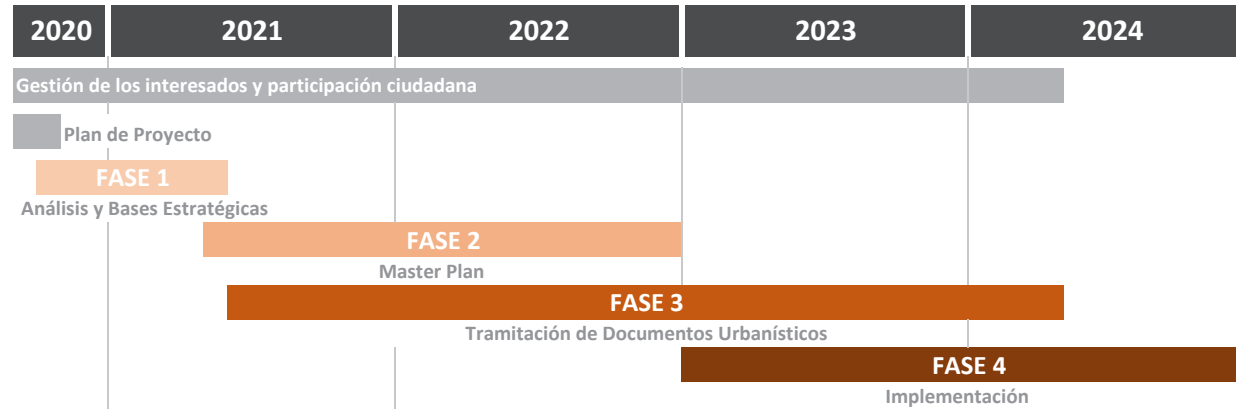


Gráfico 1. Planificación general

Fase 1. Análisis, programación y bases estratégicas.

A partir de un marco de referencia formado por los objetivos y premisas generales, la primera fase comprende los trabajos de recopilación de información y su análisis, para fijar las bases estratégicas sobre las que desarrollar un programa.

Fase 2. Diseño del máster plan.

Con los resultados de la Fase 1, la OTDUP elabora una propuesta de ordenación, concreta los usos, analiza la viabilidad económica y legal para su desarrollo, y enumera y programa los planes urbanísticos que haya que tramitar.

Fase 3. Redacción y tramitación de los documentos urbanísticos.

Una vez definido y consensuado con la APS y las administraciones actuantes el conjunto de documentos urbanísticos que den soporte al nuevo desarrollo, la OTDUP será responsable de su redacción, tramitación, impulso y seguimiento eficaz y eficiente.

Fase 4. Apoyo en la implementación de la primera fase del desarrollo.

Finalmente, consolidada una base urbanística y legal y siguiendo las determinaciones del máster plan, la OTDUP dará soporte a la APS en la preparación y desarrollo del procedimiento de licitación de la primera fase del Distrito Urbano Portuario, concluyendo su trabajo con la adjudicación definitiva.

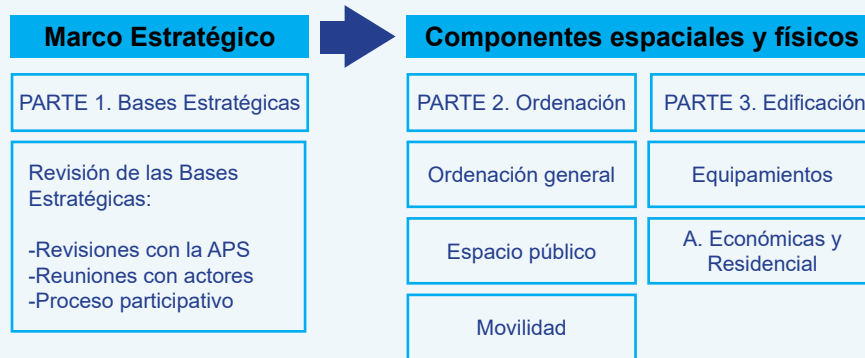


Gráfico 2. Estructura de la Fase 2.

1: BASES ESTRATÉGICAS

Tras la revisión y ampliación del análisis en los campos en los que resultó necesario y la corrección de los posibles errores detectados, se han desarrollado las Bases Estratégicas tras la revisión de propuestas preliminares en las sesiones de trabajo con la APS, la consulta con expertos colaboradores, y el resultado del proceso participativo.

2: ORDENACIÓN

Una vez determinado el marco estratégico y las acciones, éstas se trasladan al plano físico, en el lenguaje propio de los procesos de planificación. Estas capas ofrecen una visión clara del proyecto. En la primera parte, en cuanto al sistema de relaciones y comunicación urbano: El sistema de espacios libres y la movilidad.

3: EDIFICACIÓN

Desarrollado la forma del sistema de relación, se ha trabajado en la determinación y características de los elementos que componen los espacios urbanos, las edificaciones. Se persentan en dos vertientes: aquellas que cumplen una función general de servicio y que se han denominado equipamientos, y las que se prestan a usos residenciales y actividades económicas.

3. ALCANCE Y ESTRUCTURA DEL MASTER PLAN

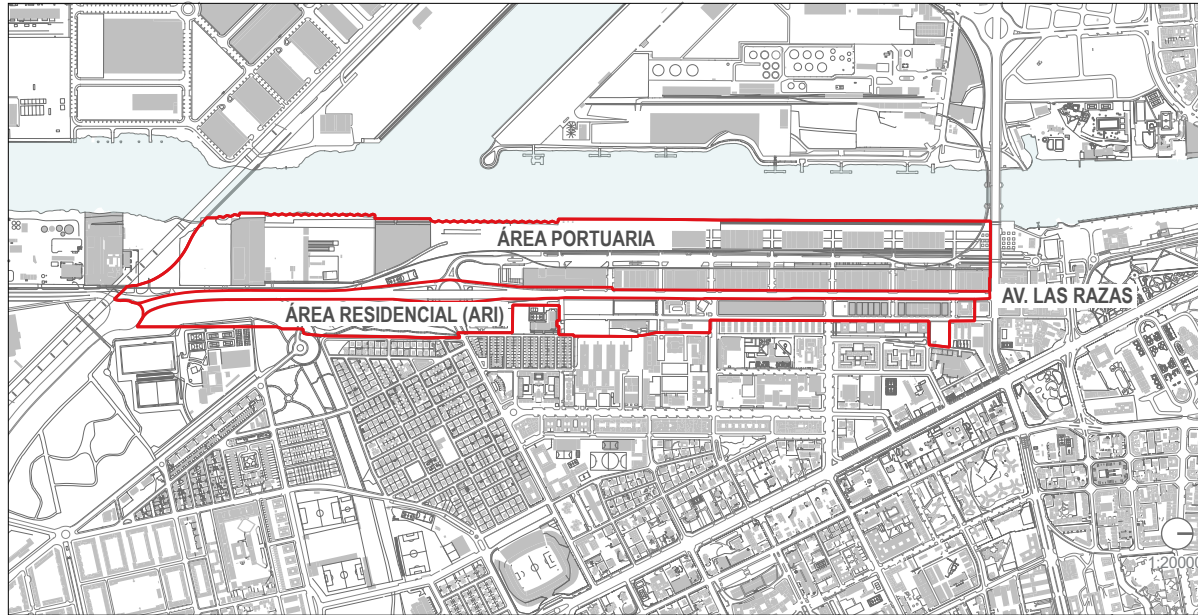
El Master Plan es un documento, resultado de la segunda fase, **dinámico y abierto de planificación a largo plazo** que genera un esquema conceptual para orientar el futuro desarrollo del DUP. Este documento define la relación entre los edificios, el espacio público, la movilidad, el entorno social y el medio ambiente. El contenido de este documento, resultado del análisis, proceso de participación y trabajo de la oficina técnica, establece una serie de **recomendaciones y propuestas** que definen la visión de desarrollo futuro del ámbito.

La estructura del documento se desarrolla en tres partes:

- **Bases estratégicas.**
- **Estructura urbana. Ordenación.**
- **Estructura urbana. Edificación.**

La primera parte corresponde con la creación de un marco estratégico donde se establecen las estrategias y claves para el desarrollo y mejora del ámbito. Aspectos que se trasladan a los elementos físicos y espaciales que componen las capas principales de los procesos de planificación urbana. Estos elementos se desarrollan en las partes 2 y 3. La segunda incluye los aspectos referentes a la ordenación general, el espacio público y la movilidad. La tercera recoge las recomendaciones y aproximaciones ilustrativas como guía al diseño de las arquitecturas que componen el DUP.

INTRODUCCIÓN



2. Ámbito del Distrito Urbano Portuario

4 REDEFINICIÓN DEL ÁMBITO DEL DISTRITO URBANO PORTUARIO

Inicialmente, el ámbito del DUP comprendía una franja de unos 200 metros de anchura desde el margen oeste de la avenida de Las Razas hasta la dársena, a lo largo de 2,2 km de norte a sur entre los puentes de Delicias y del Centenario, lo que suponía una superficie de aproximadamente 40 Ha.

A estos suelos, durante la fase de análisis, se decidió incorporar, como ámbitos anejos, la avenida

de Las Razas y los suelos propiedad de la Autoridad Portuaria al este de la avenida: El área de reforma interior ARI-DBP-08 del plan general de Sevilla. Su tratamiento se consideró indispensable para una integración efectiva del DUP en la ciudad.

El desarrollo del Máster Plan ha evidenciado que más que ámbitos colindantes diferenciados, los tres suelos conforman una unidad integrada. Sus usos son además complementarios, y son funcionalmente dependientes. De esta manera se ha tomado la determinación de **ampliar el ámbito del**

Distrito Urbano Portuario incluyendo el área portuaria, la avenida de las Razas y el área residencial del ARI-DBP-08 del Plan General.

Las características urbanas y los usos principales de cada una de las tres zonas que configuran el Distrito Urbano Portuario son:

- **Área portuaria:** Suelos del Sistema General Portuario (dominio público portuario), para el desarrollo de usos portuarios, actividades económicas y dotaciones.
- **Av. de Las Razas:** Viario público de la ciudad y eje principal que articula la movilidad de todo el DUP y zona de Reina Mercedes y distrito universitario.
- **Área residencial o área de reforma interior:** Suelos urbanos para el desarrollo de viviendas, uso terciario y dotaciones de la ciudad.

Además de esta ampliación, se han realizado algunos ajustes en la delimitación del perímetro del área portuaria: El extremo sur se adapta al trazado previsto en el proyecto de ferrocarril paralelo al puente del Centenario, y en la avenida de Las Razas se ajusta el perímetro de la zona portuaria en el cruce con la avenida Padre García Tejero.

ÁMBITO	SUPERFICIE
Área Portuaria	400.984 m ²
Av. de Las Razas	61.785 m ²
Área Residencial (ARI)	165.698 m ²



3. Plano de Zonas del Distrito Urbano Portuario

Dada la extensión del área portuaria del DUP, con más de 40 Ha, tanto desde el punto de vista funcional y como económico, su desarrollo debe preverse por etapas, y así queda establecido desde el inicio de los trabajos de la OTDUP.

Además estos suelos tienen la consideración legal de "dominio público portuario". Quiere decir que se trata de un espacio regulado por unos documentos específicos que condicionan su transformación urbanística, en este caso, la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (en tramitación), y el Plan Especial del Puerto de Sevilla.

A partir de estos criterios, cuyo análisis más detallado puede encontrarse en los apartados relativos al Marco Normativo y al Programa, y a los criterios

de formalización de la propuesta de intervención de este Master Plan, se ha establecido una división en 5 zonas del área portuaria del DUP:

- Zona 1. Comprende en Muelle de Tablada original, se trata de una zona muy consolidada a nivel urbano con un importante patrimonio arquitectónico.
- Zona 2. La extensión del Muelle de Tablada al sur como prolongación del cantil para la creación de campos de granel. Actualmente, el grado de ocupación por la edificación es menor.
- Zona 3. Un espacio natural sin uso específico, con un borde natural hacia la dársena, donde se ubica el puente de Alfonso XIII.

- Zonas 4 y 5. Conjunto de parcelas de antiguas concesiones que disponen de salida al agua, de carácter residual y en semi-abandono.

ÁMBITO	Denominación actual	SUPERFICIE
Zona 1	Muelle de Tablada	134.405 m ²
Zona 2	Extensión del Muelle de Tablada	98.917 m ²
Zona 3	Espacio natural	51.550 m ²
Zona 4	Área de concesiones	43.408 m ²
Zona 5	Área de concesiones	72.704 m ²
ÁREA PORTUARIA DEL DUP		400.984 m²

INTRODUCCIÓN

5 EQUIPO DE REDACCIÓN

La redacción de este documento ha corrido a cargo del equipo liderado por la consultora EDDEA Arquitectura y Urbanismo S.L.

Han formado parte del equipo redactor la consultora especializada en mercado inmobiliario CBRE, el despacho de asesoría legal Garrigues Abogados, las ingenierías Typsa, Ghenova y Teir-log, y la agencia Magnum Comunicación.

Además, y para la definición de las estrategias, se ha contado con la colaboración de los siguientes especialistas:

- **Salvador Rueda.** Apliación de los criterios del urbanismo ecosistémico
- **Ramón Marrades (Placemaking Europe).** Definición de objetivos
- **José Sánchez (AIVP).** Buenas prácticas en integración Puerto – Ciudad
- **Pablo Sendra (Bartlett Planning School / UCL).** Participación ciudadana
- **Julián Sobrino Simal.** Especialista en patrimonio industrial
- **Juan Luis Pavón (Sevilla World).** Relaciones externas
- **Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico.** Valores patrimoniales

Los trabajos han sido dirigidos por José M^a de Cárdenas Domínguez-Adame de EDDEA, y Rosa Madrid Racero de CBRE.

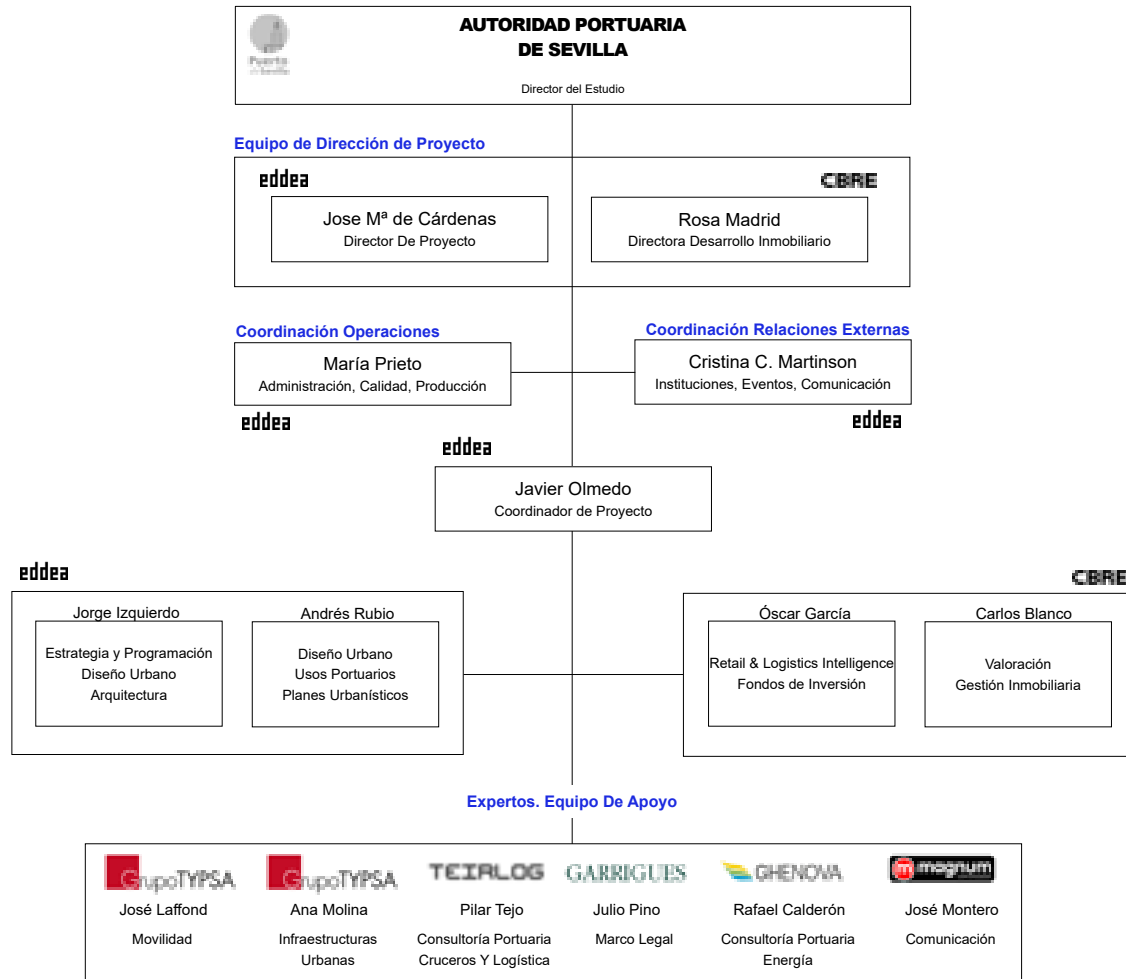


Gráfico 3. Organigrama del equipo de la OTDUP

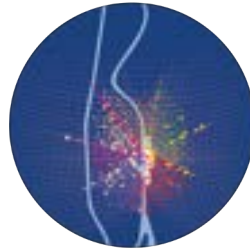
DOCUMENTO DE MASTER PLAN BASES ESTRATÉGICAS

Las Bases Estratégicas establecidas en la primera fase del proyecto se han ido revisado en función de las sesiones de trabajo con la APS, la consulta con expertos colaboradores, y el resultado del proceso participativo.

Se establece así una estructura basada en cuatro **objetivos estratégicos** configurando el DUP como un **Distrito Portuario, Habitable, Inclusivo y Conectado**. A partir de cada uno de ellos se plantean 3 líneas estratégicas, que a su vez se concretan en 3 acciones programáticas a través de las cuales se estructuran los programas-acción. Estas acciones son llevadas al plano definiendo la propuesta del Master Plan para alcanzar los objetivos estratégicos.

Todo ello, ha seguido la visión compartida de crear un territorio atractivo. Un espacio puerto-ciudad donde desarrollar la vida urbana. Atractivo para la gente, atractivo para los ecosistemas naturales, atractivo para las actividades portuarias, en definitiva un espacio para vivirlo, donde la calidad de vida sea la insignia. Como planteaba la urbanista Jane Jacobs con la metodología-proceso que hemos seguido, el Master Plan del DUP define un espacio para todos, creado por todos.

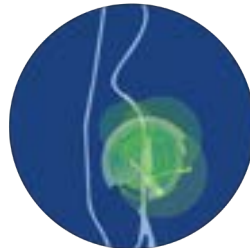
“Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody”



DISTRITO PORTUARIO

Hacer todo con una fuerte identidad, reconocible y valorada, que ponga en valor lo mejor de su presente y pasado portuario.

Construyendo su nueva imagen a partir de la oportunidad que su localización y su patrimonio cultural y portuario conforman para generar un fuerte orgullo de pertenencia.



DISTRITO HABITABLE

Transformar los viejos muelles en parte de una nueva ciudad vibrante sostenible e inclusiva, colocando a Sevilla como nuevo referente de la transformación urbana contra el cambio climático del sur de Europa.

Lo haremos integrando, re-naturalizando y reciclando espacios y construcciones existentes para conseguir un barrio de balance energético neto cero.



DISTRITO INCLUSIVO

Convertir el Distrito Portuario en el nuevo centro del desarrollo social y económico de Sevilla.

Vamos a desarrollar una oferta inédita de espacios públicos y privados, productivos y residenciales, accesibles para todos las clases sociales, gestionados con una gobernanza flexible que garantice la máxima inclusividad.



DISTRITO CONECTADO

Reconectar el Distrito Portuario para reafirmar ese carácter de centralidad metropolitana y local del emplazamiento que ocupa.

Lo haremos abriendo vías, calles y pasos que han aislado los muelles durante años, para que vuelvan a pasar los ciudadanos y las mercancías.

OBJETIVO 1

DISTRITO PORTUARIO



Hacer todo con una fuerte identidad, reconocible y valorada que ponga en valor lo mejor de su presente y pasado portuario.

Construyendo su nueva imagen a partir de la oportunidad que su localización y su patrimonio cultural y portuario conforman para generar un fuerte orgullo de pertenencia.

OBJETIVO 2

DISTRITO HABITABLE



Transformar los viejos muelles en parte de una nueva ciudad vibrante sostenible e inclusiva, colocando a Sevilla como nuevo referente de la transformación urbana contra el cambio climático del sur de Europa.

Lo haremos integrando, renaturalizando y reciclando espacios y construcciones existentes para conseguir un barrio de balance energético neto cero.

SOMOS PUERTO

El ADN del puerto se construye con la triada de puerto, ciudad y ecosistema natural, que reafirma nuestra nueva condición de Puerto.

TENEMOS PATRIMONIO

Valoramos nuestra historia entendiendo su futuro, potenciamos lo que somos y lo que hemos sido para seguir siendo.

HACEMOS BARRIO

Abrimos nuestras puertas, integramos y nos integramos para volver a dialogar con la ciudad y sus habitantes, para ser parte del barrio.

SOMOS VIBRANTES

Construimos un espacio vivo, donde la calidad de vida de los usuarios y residentes es nuestra insignia.

SOMOS SOSTENIBLES

El futuro no se puede entender sin cambiar la manera que vivimos en nuestro territorios, cuidamos nuestras raíces y velando por el futuro.

SOMOS DIVERSOS

Damos cabida a la mezcla, la diversidad, a los espacios inéditos, a un puerto-ciudad que se adapte a la ciudadanía y sus demandas.



ESPACIO PORTUARIO

PUERTA A LA CIUDAD

ECOSISTEMA NATURAL

ESPACIO CON HISTORIA

ATMÓSFERA PORTUARIA

CONSERVAR ES FUTURO

ESPACIO PARA LOS VECINOS

ESCALA HUMANA

NUEVA CENTRALIDAD DEL BARRIO

ESPACIO LIBRE ESTRUCTURANTE

ORDENACIÓN EQUILIBRADA

ESPACIO SALUDABLE

BALANCE CERO

RE-NATURALIZACIÓN

RESILIENCIA AL CAMBIO CLIMÁTICO

PREPARADOS PARA USOS PORTUARIOS Y URBANOS

ESPACIOS INÉDITOS

ESPACIOS DE TODAS LAS TALLAS

OBJETIVO 3

DISTRITO INCLUSIVO



Convertir el Distrito Portuario en el nuevo centro del desarrollo social y económico de Sevilla.

Vamos a desarrollar una oferta inédita de espacios públicos y privados, productivos y residenciales, accesibles para todos las clases sociales, gestionados con una gobernanza flexible que garantice la máxima inclusividad.

OBJETIVO 4

DISTRITO CONECTADO



Reconectar el Distrito Portuario para reafirmar ese carácter de centralidad metropolitana y local del emplazamiento que ocupa, **colocando a Sevilla como nuevo referente de la transformación urbana contra el**

Lo haremos abriendo vías, calles y pasos que han aislado los muelles durante años, para que vuelvan a pasar los ciudadanos y las mercancías.

TENEMOS PROSPERIDAD

Creamos riqueza de manera sostenible, nos abrimos a la colaboración, impulsamos las ideas y el desarrollo de las personas.

SOMOS PARA TODA LA CIUDADANÍA

La accesibilidad universal, la justicia espacial y la seguridad ciudadana como base de la cualquiera de las actuaciones.

TENEMOS GOBERNANZA RENOVADA

Escuchamos y construimos colectivamente integrando diferentes lógicas e intereses.

TENEMOS UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Apostamos por la movilidad del futuro, potenciando el transporte público.

SOMOS CAMINABLES

Las personas primeros, apostamos por una movilidad peatonal que acerque distancias y con un espacio público de calidad.

SOMOS DIGITALES

Un espacio físico en interacción constante con el digital, poniendo la tecnología al servicio de la ciudadanía.



ECONOMÍA RENTABLE Y SOSTENIBLE

COLABORACIÓN PÚBLICO - PRIVADO

INCUBADORA, VIVERO Y ACELERADOR

ESPACIO ACCESIBLE

ESPACIO SEGURO

ESPACIO JUSTO Y EQUITATIVO

GESTIÓN ABIERTA, ADAPTATIVA Y CREATIVA

EXCELENCIA: IDEAS, CULTURA Y EDUCACIÓN

CREAR SINERGIAS

MOVILIDAD PÚBLICA

INTERMODALIDAD

MOVILIDAD INTELIGENTE Y SOSTENIBLE

ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD

CERCANÍA, HIBRIDACIÓN - 5 MINUTOS

INFRAESTRUCTURA VERDE

CIUDADANÍA INTELIGENTE

ESPACIO EN RED

INDICADORES

DISTRITO PORTUARIO

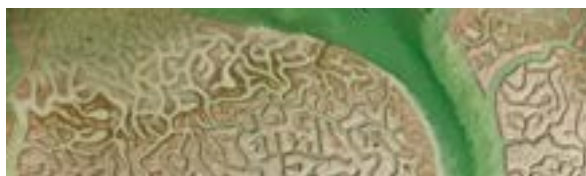
SOMOS PUERTO



01 Espacio Portuario: Mantenemos el carácter de espacio portuario en su nueva condición de espacio de interacción y transición entre ciudad y puerto, destacando la importancia del río Guadalquivir como ruta de enlace entre Sevilla y el mundo.



02 Puerta a la Ciudad: Somos una puerta del mar que contribuyó a la expansión urbana y comercial facilitando la entrada y salida de ideas, personas y mercancías. Constituimos una imagen representativa de acceso a la ciudad, generando nuevas construcciones o espacios con valor paisajístico.



03 Ecosistema Natural: Somos Guadalquivir, formamos parte del sistema fluvial que compone el estuario, un área natural única de esteros y marismas. Significamos nuestra pertenencia y conectividad a esta red de espacios naturales.



TENEMOS PATRIMONIO



04 Espacio con Historia: Contamos nuestra historia, afianzando la difusión y transferencia del patrimonio cultural del puerto, la navegación y su relación con el paisaje histórico urbano.



05 Atmósfera Portuaria: Conservamos y protegemos los elementos paisajístico- patrimoniales que representan la funcionalidad de un puerto: colores, materiales, instalaciones, pavimentos, barcos, sirenas, viajeros, adioses, marineros, estibadores...



06 Conservar es futuro: Ponemos en valor y reactivamos un sistema patrimonial de gran valor y coherencia, relacionado con las actividades portuarias mediante una concepción integral del ámbito: obras de ingeniería, arquitecturas, modos de organización laboral y formas de sociabilidad.



HACEMOS BARRIO



07 Espacio para los vecinos: Recuperamos la dimensión abierta del espacio público en el Distrito portuario. El vecindario dispondrá de lugares para el ocio, la cultura, el trabajo y los servicios avanzados, en un ambiente diseñado para el bienestar.



08 Escala Humana: Diseñamos estrategias y acciones que contribuyen al sentido de lugar, identificación y pertenencia, con un enfoque plural que facilita la integración a diversas escalas de los barrios cercanos.



09 Nueva centralidad del barrio: Formamos parte de la ciudad, estamos en su corazón, y contribuimos a dinamizar su entorno metropolitano desde el contexto productivo portuario y la matriz urbana en la que se inserta.



DISTRITO HABITABLE

SOMOS VIBRANTES



01 Espacio Libre Estructurante: Incorporamos el sistema de espacios libres como corazón y dinamizador del Distrito portuario. Dinamizar, destacando la importancia de estos como elemento de cohesión y escenario para la vida de los usuarios.



02 Ordenación Equilibrada: Desarrollamos una planificación adecuada y un diseño arquitectónico de calidad orientados a la equidad, la sostenibilidad, la flexibilidad y la diversidad.



03 Espacio Saludable: Diseñamos, facilitamos y promocionamos programas y espacios que promuevan la actividad física y el bienestar psicológico y físico de los usuarios.



SOMOS SOSTENIBLES



04 Balance Cero: Programamos un balance cero mediante el reciclado, la reutilización, la reducción del consumo y las emisiones y a través de una estructura de comunidad circular.



05 Re-naturalización: Protegemos y mejoramos los valores ecológicos de la biodiversidad, promoviendo la regeneración de hábitats y el acercamiento y conexión con la naturaleza.



06 Resiliencia al cambio climático: Generamos espacios y estrategias con capacidad de mitigación, adaptación y resiliencia a las consecuencias del cambio climático.



SOMOS DIVERSOS



07 Preparados para Usos portuarios y Urbanos: Fomentamos los usos que coincidan con las demandas socioeconómicas de la ciudad y su área metropolitana, así como del puerto para generar oportunidades de negocio, protegiendo el empleo e impulsando el desarrollo económico.



08 Espacios Inéditos: Ponemos en valor espacios inéditos en la ciudad con características arquitectónicas diferenciales para acoger espacios diversos, multidisciplinares, transversales y/o compartidos, para la investigación, la restauración, venta, producción y desarrollo de otras actividades.



09 Espacios de Todas las Tallas: Favorecemos la flexibilidad de los espacios para alojar diversas escalas de las iniciativas y demandas de los usuarios.



DISTRITO INCLUSIVO

TENEMOS PROSPERIDAD



01 Economía Rentable y Sostenible: Convertimos el Distrito Portuario en un nuevo motor económico para el Puerto y la ciudad de Sevilla, con una planificación económico financiera rentable, innovadora y sostenible.



SOMOS PARA TODA LA CIUDADANÍA



04 Espacio accesible: Garantizamos y desarrollamos la aplicación de la accesibilidad universal física y cognitiva a las instalaciones y servicios.



TENEMOS GOBERNANZA RENOVADA



07 Gestión abierta, adaptativa y creativa: Diseñamos una gestión flexible que tenga capacidad de respuesta a los cambios que se produzcan y que facilite un sistema de toma de decisiones abierto y democrático.



02 Colaboración Público - Privado: Fomentamos la colaboración público-privada dentro del distrito, promoviendo una gestión económica solvente que impulse el beneficio mutuo y aproveche las fortalezas de la comunidad.



05 Espacio seguro: Ofrecemos un espacio seguro para todo tipo de usuarios. Prestando especial atención al género, la infancia y las personas mayores.



08 Excelencia: Ideas, cultura y educación: Implementamos estrategias de gestión y promoción que garanticen un alto valor añadido, compuesto por la ejemplaridad y la excelencia en cualquiera de los ámbitos en los que se interviene.



03 Incubadora, vivero y acelerador: Desarrollamos, atraemos e impulsamos nuevas empresas e inversiones en un entorno competitivo e innovador, entre empresas y emprendedores, donde la colaboración es la base de la prosperidad.



06 Espacio justo y equitativo: Promovemos la capacidad de integración, confortabilidad, acceso y protección de las personas vulnerables, generando un tejido que refuerce el uso público y en el que se inserten equipamientos y servicios a la comunidad.



09 Crear sinergias: Implementamos usos y creamos lugares que fomenten la interacción social, la construcción de comunidad y el intercambio de ideas.



DISTRITO CONECTADO

TENEMOS UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE



01 Movilidad Pública: Proporcionamos y mejoramos las soluciones de movilidad pública garantizando su accesibilidad y asequibilidad reordenando el tráfico rodado y adecuando paisajísticamente las vías de circulación.



02 Intermodalidad: Convertimos el Distrito Portuario en un centro intermodal que permita el cambio de modos de transportes de manera eficiente, cómoda, rápida y sostenible.



03 Movilidad Inteligente y Sostenible: Articulamos la implementación de soluciones tecnológicas eficientes que permitan la gestión inteligente y sostenible de la movilidad.



SOMOS CAMINABLES



04 Espacio público de calidad: Priorizamos el tránsito peatonal a través de una red flexible, accesible y cercana a la ciudadanía mediante espacios públicos interconectados, atractivos, confortables, respetuosos con los usuarios y que fomenten el placer de caminar.



05 Cercanía, Hibridación - 5 minutos: Diversificamos la oferta de usos promoviendo la complementariedad, el acceso y la cercanía a las diversas funcionalidades de los espacios.



06 Infraestructura Verde: Incorporamos los espacios fluviales al servicio de la ciudadanía mejorando la conexión de la ciudad con la red de corredores verdes, las rutas ciclo peatonales y los parques.



SOMOS DIGITALES



07 Ciudadanía inteligente: Facilitamos un sistema de interacción tecnológica abierta que permita a los usuarios acceder a datos, la interacción digital y la regulación y control bajo demanda de los servicios.

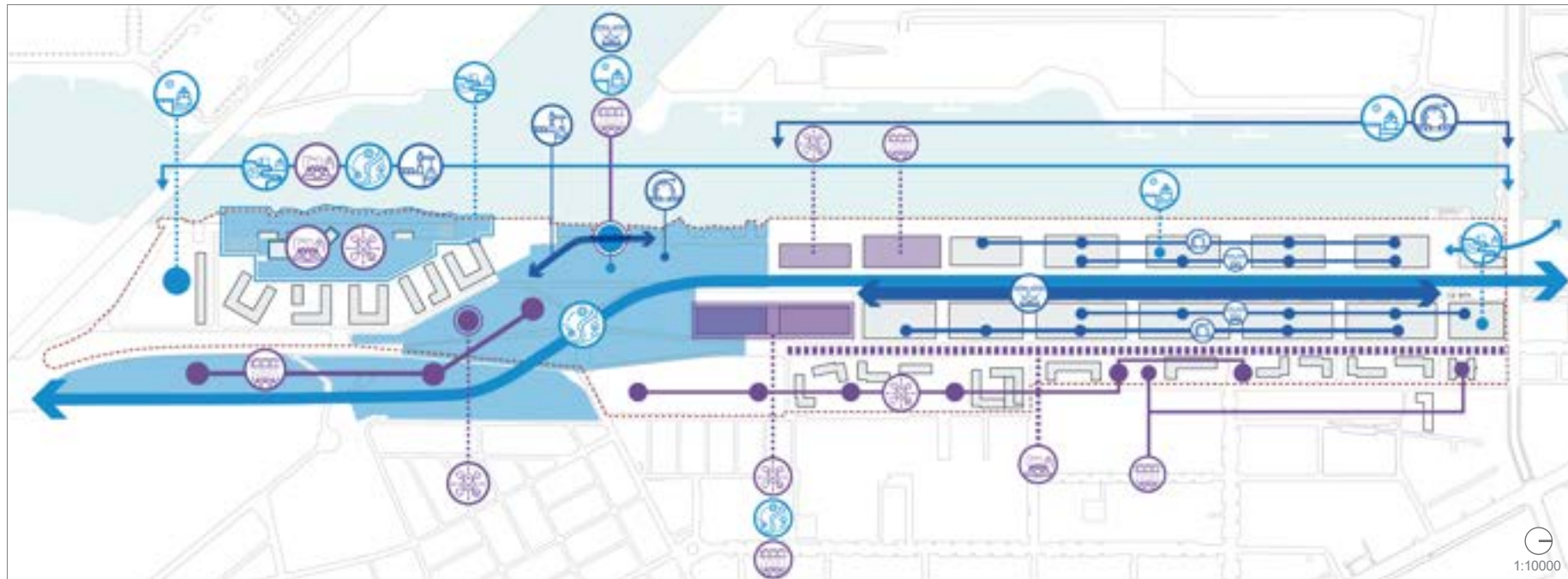


08 Espacio en Red: Fomentamos la adopción e implementación de tecnologías de innovación digital generando un espacio de interacción entre el espacio virtual y el espacio físico generando un espacio compartido, interactivo y transversal.



09 Indicadores: Respondemos y regulamos el Distrito urbano portuario a los cambios y demandas a través de un sistema de KPI e indicadores de seguimientos digitalizados.





4. Acciones Programáticas: Distrito Puerto

SOMOS PUERTO

01 ESPACIO PORTUARIO



Somos espacio de interacción y transición entre ciudad y puerto, destacando el río Guadalquivir como ruta de enlace.

02 PUERTA A LA CIUDAD



Constituimos una imagen representativa de acceso a la ciudad, generando nuevos espacios con valor paisajístico.

03 ECOSISTEMA NATURAL



Formamos parte del sistema fluvial que compone el estuario, un área natural única de esteros y marismas.

TENEMOS PATRIMONIO

04 ESPACIO CON HISTORIA



Contamos nuestra historia, afianzando la difusión y transferencia del patrimonio cultural intrínseco del puerto.

05 ATMÓSFERA PORTUARIA



Conservamos y protegemos los elementos paisajístico - patrimoniales que representan la funcionalidad de un puerto.

06 CONSERVAR ES FUTURO



Ponemos en valor y reactivamos un sistema patrimonial, mediante una concepción integral del ámbito y sus actividades

HACEMOS BARRIO

07 ESPACIO PARA LOS VECINOS



Recuperamos la dimensión abierta del espacio público en el Distrito Portuario, en un ambiente diseñado para el bienestar.

08 ESCALA HUMANA



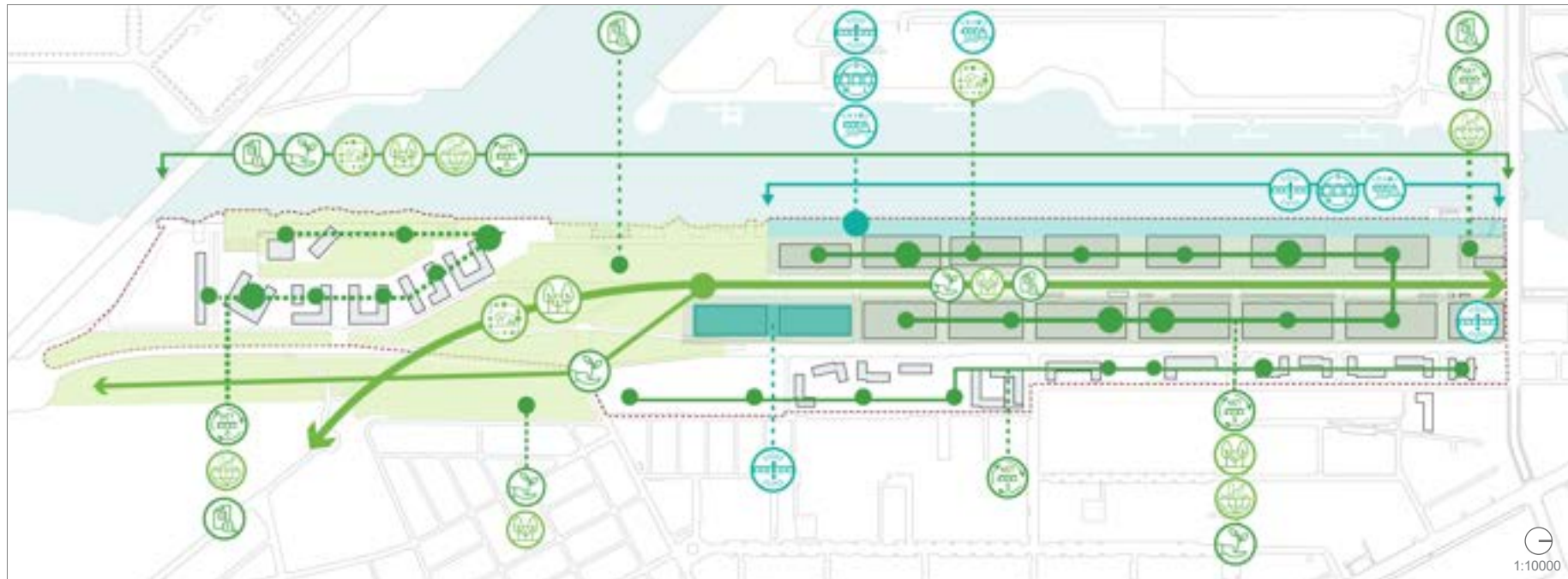
Diseñamos estrategias y acciones que contribuyen al sentido del lugar, identificación y pertenencia, con un enfoque plural.

09 NUEVA CENTRALIDAD DEL BARRIO






Formamos parte de la ciudad, estamos en su corazón, y contribuimos a dinamizar su entorno metropolitano.

OBJETIVO ESTRATÉGICO: IDENTIDAD														
	ACCIONES PROGRAMÁTICAS		1- Adaptación al cambio climático	2- Transición energética y economía circular	3- Movilidad sostenible	4- Gobernanza renovada	5- Invertir en capital humano	6- Cultura portuaria e identidad	7- Circularidad	8- Interfaz Puerto-Ciudad	9- Salud y calidad de vida	10- Proteger la biodiversidad	PROGRAMA	
DISTRITO PORTUARIO	1	SOMOS PUERTO	Espacio Portuario										Cantil de los Muelles, Galería de los Tinglados, Patios de los Tinglados, Muelle de los Remolcadores, La Terminal de Cruceros (Portuario), Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), Muelle de Honor, La Casa de los Estibadores (Centro Cívico), Servicios Nauticos (Portuario), Marina Seca Astilleros (Portuario)	
			Puerta a la Ciudad											Cantil de los Muelles, La Bocana. Delicias, Pasos Entrenaves, Nodo Paez de Ribera, Nodo Padre Garcia Tejero, La Terminal de Cruceros (Portuario), Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), La Casa Azul (Cultura), La Nave Encendida (Social), La Casa de los Estibadores (Centro Cívico)
			Ecosistema Natural											Parque del Puerto, Av de Guadalhorce/Via Verde
	2	TENEMOS PATRIMONIO	Espacio con Historia											Galería de los Tinglados, La Terminal de Cruceros (Portuario), Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), La Nave Encendida (Social), Muelle de Honor, La Casa de los Estibadores (Centro Cívico), Espacios de Trabajo (Terciario), Espacios Maker (Terciario), Distric Retail (Terciario)
			Atmósfera Portuaria											Parque del Puerto, Cantil de los Muelles, Av de Guadalhorce/Via Verde, Galería de los Tinglados, Patios de los Tinglados, Muelle de los Remolcadores, La Terminal de Cruceros (Portuario), Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), La Nave Encendida (Social), Muelle de Honor, La Casa de los Estibadores (Centro Cívico), Espacios de Trabajo (Terciario), Espacios Maker (Terciario), Distric Retail (Terciario)
			Conservar es futuro											Cantil de los Muelles, Galería de los Tinglados, Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), La Nave Encendida (Social), Espacios de Trabajo (Terciario), Espacios Maker (Terciario), Distric Retail (Terciario)
	3	HACEMOS BARRIO	Espacio para los vecinos											Sistemas General Guadaira, Parque del Puerto, Av de Guadalhorce/Via Verde, Muelle de Heliópolis, Plaza de la Exposición, Galería de los Tinglados, Sistemas Locales del ARI, Port Center (Portuario), El teatro del Puente (Cultura), Hub de Aparcamientos, Muelle Deportivo (Deportivo), La Casa de los Estibadores (Centro Cívico), Residencial Libre (Residencial), Residencial VPO (Residencial)
			Escala Humana											Av de Guadalhorce/Via Verde, Muelle de Heliópolis, Plaza de la Exposición, Galería de los Tinglados, Patios de los Tinglados, Pasos Entrenaves, Sistemas
			Nueva centralidad del barrio											Parque del Puerto, La Bocana. Delicias, Muelle de Heliópolis, Plaza de la Exposición, La Casa Azul (Cultura), Hub de Aparcamientos, Muelle Deportivo (Deportivo), Centro de datos US (Educativo), Colegio de Barrio (Educativo), Centro de Formación (Educativo), La Casa de los Estibadores (Centro Cívico), Deporte y Ocio (Terciario)






5. Acciones Programáticas: Distrito Habitable




SOMOS VIBRANTES

- 01 ESPACIO LIBRE ESTRUCTURANTE**
 Incorporamos el sistema de espacios libres como corazón y dinamizador del DUP, como elemento de cohesión.
- 02 ORDENACIÓN EQUILIBRADA**
 Desarrollamos una planificación adecuada y un diseño arquitectónico de calidad, orientados a la equidad entre otros.
- 03 ESPACIO SALUDABLE**
 Diseñamos, facilitamos y promocionamos programas y espacios que promuevan la actividad física y el bienestar.

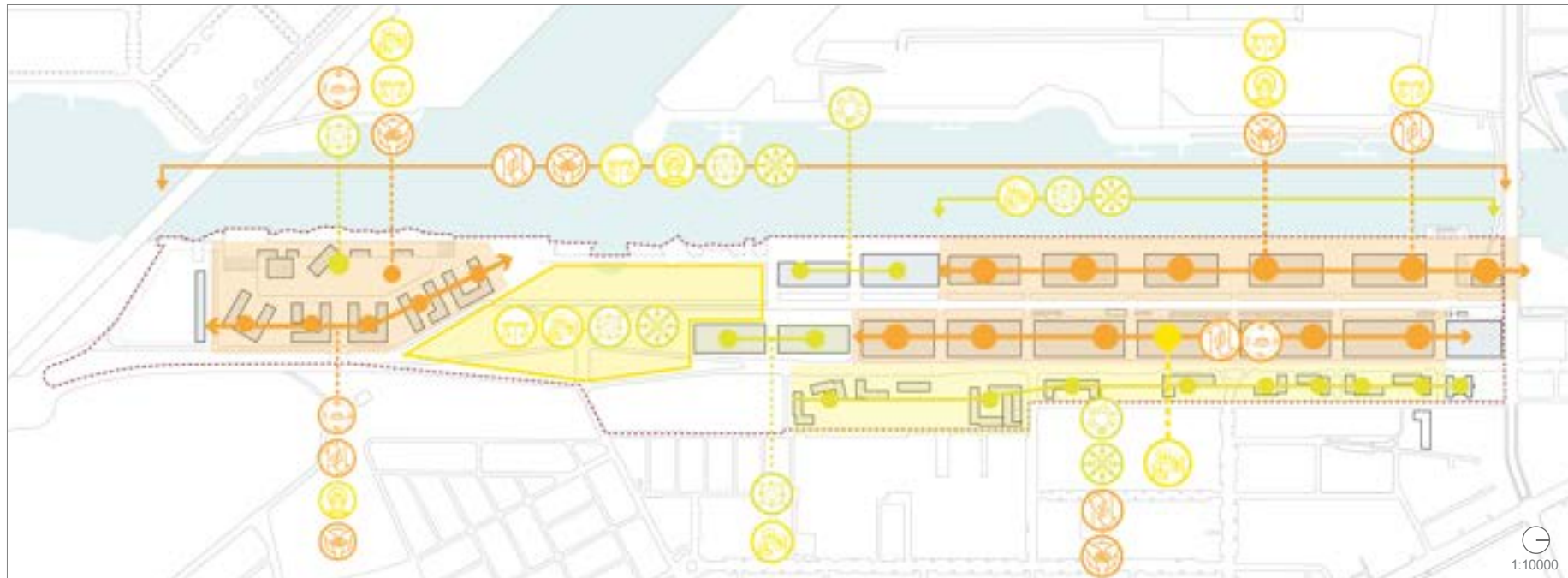
SOMOS SOSTENIBLES

- 04 BALANCE CERO**
 Programamos un balance cero mediante el reciclado, la reutilización, la reducción del consumo y las emisiones.
- 05 RE-NATURALIZACIÓN**
 Protegemos y mejoramos los valores ecológicos de la biodiversidad, promoviendo la regeneración de hábitats.
- 06 RESILIENCIA AL CAMBIO CLIMÁTICO**
 Generamos espacios y estrategias con capacidad de mitigación, adaptación y resiliencia al cambio climático.

SOMOS DIVERSOS




- 07 PREPARADOS PARA USOS PORTUARIOS Y URBANOS**
 Fomentamos los usos que coincidan con las demandas.
- 08 ESPACIOS INÉDITOS**
 Ponemos en valor espacios inéditos en la ciudad con características arquitectónicas diferenciales.
- 09 ESPACIOS DE TODAS LAS TALLAS**
 Favorecemos la flexibilidad de los espacios para alojar diversas escalas de las iniciativas, demandas de los usuarios.

OBJETIVO ESTRATÉGICO: IDENTIDAD												
	ACCIONES PROGRAMÁTICAS										PROGRAMA	
	1- Adaptación al cambio climático	2- Transición energética y economía circular	3- Movilidad sostenible	4- Gobernanza renovada	5- Invertir en capital humano	6- Cultura portuaria e identidad	7- Circularidad	8- Interfaz Puerto-Ciudad	9- Salud y calidad de vida	10- Protección biodiversidad		
DISTRITO HABITABLE	4	SOMOS VIBRANTES	Espacio Libre Estructurante	█	█							Sistemas General Guadaira, Parque del Puerto ,Av de Guadalhorce/Via Verde
			Ordenación Equilibrada							█		Parque del Puerto ,Av de Guadalhorce/Via Verde,La Bocana. Delicias. Muelle de Heliópolis ,Plaza de la Exposición,Sistemas Locales del ARI,Hub de Aparcamientos, Centro de datos US (Educativo) , Colegio de Barrio (Educativo), Centro de Formación (Educativo),La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Residencial Libre (Residencial) ,Residencial VPO (Residencial),Espacios de Trabajo (Terciario),Hotel (Terciario) ,Deporte y Ocio (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
			Espacio Saludable	█				█			█	
	5	SOMOS SOSTENIBLES	Balance Cero	█	█	█				█		La Terminal de Cruceros (Portuario),Hub de Aparcamientos,La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
			Re-naturalización	█						█	█	Av de Guadalhorce/Via Verde
			Resiliencia al cambio climático	█						█	█	Av de Guadalhorce/Via Verde,Galeria de los Tinglados
	6	SOMOS DIVERSOS	Preparados para Usos Portuarios y Urbanos							█		Cantil de los Muelles,Galeria de los Tinglados,La Terminal de Cruceros (Portuario),El teatro del Puente (Cultura),Muelle de Honor,Marina Secca Astilleros (Portuario),Servicios Nauticos (Portuario),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
			Espacios Inéditos							█		Av de Guadalhorce/Via Verde,Galeria de los Tinglados,Patios de los Tinglados, Pasos Entrenaves ,La Terminal de Cruceros (Portuario),El teatro del Puente (Cultura),La Casa Azul (Cultura),Muelle Deportivo (Deportivo) ,La Nave Encendida (Social),La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Residencial Libre (Residencial) ,Residencial VPO (Residencial),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
			Espacios de Todas las Tallas									La Bocana. Delicias.,Residencial Libre (Residencial) ,Residencial VPO (Residencial),Servicios Nauticos (Portuario),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)






6. Acciones Programáticas: Distrito Inclusivo




TENEMOS PROSPERIDAD

- 01 ECONOMÍA RENTABLE Y SOSTENIBLE**
 Convertimos el Distrito Portuario en un nuevo motor económico para el Puerto y la ciudad de Sevilla.
- 02 COLABORACIÓN PÚBLICO - PRIVADO**
 Fomentamos la colaboración público - privada dentro del distrito, promoviendo una gestión económica solvente.
- 03 INCUBADORA, VIVERO Y ACELERADOR**
 Desarrollamos, atraemos e impulsamos nuevas empresas e inversiones en un entorno competitivo e innovador.

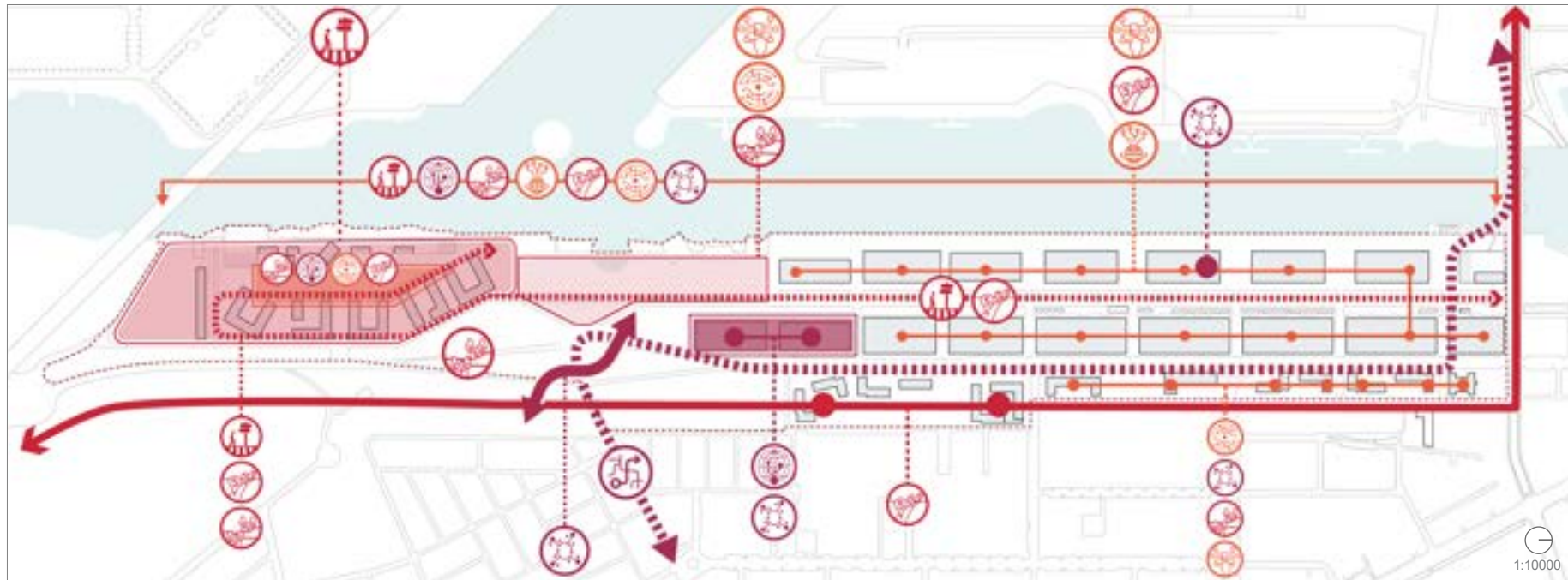
SOMOS PARA TODA LA CIUDADANÍA

- 04 ESPACIO ACCESIBLE**
 Garantizamos y desarrollamos la aplicación de la accesibilidad universal física y cognitiva a las instalaciones y servicios.
- 05 ESPACIO SEGURO**
 Ofrecemos un espacio seguro para todo tipo de usuarios. Especial atención al género, infancia y personas mayores.
- 06 ESPACIO JUSTO Y EQUITATIVO**
 Promovemos la capacidad de integración, confortabilidad, acceso y protección de las personas más vulnerables.

TENEMOS GOBERNANZA RENOVADA

- 07 GESTIÓN ABIERTA, ADAPTATIVA Y CREATIVA**
 Diseñamos una gestión flexible con capacidad de respuesta.
- 08 EXCELENCIA: IDEAS, CULTURA Y EDUCACIÓN**
 Implementamos estrategias de gestión y promoción con valor.
- 09 CREAR SINERGIAS**
 Implementamos usos y creamos lugares que fomenten la interacción social, la construcción de comunidad.

OBJETIVO ESTRATÉGICO: IDENTIDAD														
		ACCIONES PROGRAMÁTICAS	1- Adaptación al cambio climático	2- Transición energética y economía circular	3- Movilidad sostenible	4- Gobernanza renovada	5- Invertir en capital humano	6- Cultura portuaria e identidad	7- Circularidad	8- Interfaz Puerto-Ciudad	9- Salud y calidad de vida	10- Proteger la biodiversidad	PROGRAMA	
DISTRITO INCLUSIVO	7	TENEMOS PROSPERIDAD	Economía Rentable y Sostenible										Espacios de Trabajo (Terciario),Servicios Nauticos (Portuario),Marina Seca Astilleros (Portuario),Deporte y Ocio (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)	
			Colaboración Público-Privado											La Terminal de Cruceros (Portuario)
			Incubadora, Vivero y Acelerador											La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Deporte y Ocio (Terciario),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
	8	SOMOS PARA TODA LA CIUDADANÍA	Espacio Accesible											Cantil de los Muelles,Av de Guadalhorce/Via Verde,Muelle de Heliópolis ,Plaza de la Exposición,Galería de los Tinglados,Patios de los Tinglados,Pasos Entrenaves ,Sistemas Locales del ARI,Carril Bici,La Terminal de Cruceros (Portuario),Centro de datos US (Educativo) ,Colegio de Barrio (Educativo),Centro de Formacion (Educativo),La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Residencial Libre (Residencial) ,Residencial VPO (Residencial),Deporte y Ocio (Terciario),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
			Espacio Seguro											Cantil de los Muelles,Av de Guadalhorce/Via Verde,Muelle de Heliópolis ,Plaza de la Exposición,Sistemas Locales del ARI, Centro de datos US (Educativo) ,Colegio de Barrio (Educativo),Centro de Formacion (Educativo),La Casa de los Estibadores (Centro Civico)
			Espacio Justo y Equitativo											Sistemas Locales del ARI,La Casa de los Estibadores (Centro Civico),Residencial Libre (Residencial) ,Residencial VPO (Residencial),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
	9	TENEMOS UNA GOBERNANZA RENOVADA	Gestión Abierta, Adaptativa y Creativa											
			Excelencia: Ideas, Cultura y Educaión											La Casa Azul (Cultura),Centro de datos US (Educativo) ,Colegio de Barrio (Educativo),Centro de Formacion (Educativo)
			Crear Sinergias											La Casa Azul (Cultura),Muelle Deportivo (Deportivo) ,La Nave Encendida (Social)



7. Acciones Programáticas: Distrito Conectado

TENEMOS UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

01 MOVILIDAD PÚBLICA



Proporcionamos y mejoramos las soluciones de movilidad pública garantizando su accesibilidad y asequibilidad.

02 INTERMODALIDAD



Convertimos el Distrito Portuario en un centro intermodal que permita el cambio de modos de transporte eficientemente.

03 MOVILIDAD INTELIGENTE Y SOSTENIBLE



Articulamos la implementación de soluciones tecnológicas eficientes que permitan la gestión inteligente y sostenible.

SOMOS CAMINABLES

04 ESPACIO PÚBLICO DE CALIDAD



Priorizamos el tránsito peatonal a través de una red flexible, accesible y cercana a la ciudadanía.

05 CERCANÍA, HIBRIDACIÓN - 5 MINUTOS



Diversificamos la oferta de usos promoviendo la complementariedad, el acceso y la cercanía.

06 INFRAESTRUCTURA VERDE



Incorporamos los espacios fluviales al servicio de la ciudadanía mejorando las conexiones con la red verde.

SOMOS DIGITALES

07 CIUDADANÍA INTELIGENTE



Facilitamos un sistema de interacción tecnológica abierta que permita a los usuarios acceder a datos, la interacción digital.

08 ESPACIO EN RED



Fomentamos la adopción e implementación de tecnologías de innovación digital generando un espacio de interacción.

09 INDICADORES



Respondemos y regulamos el Distrito urbano portuario a los cambios y demandas a través de un sistema KPI e indicadores.

		OBJETIVO ESTRATÉGICO: IDENTIDAD											
		ACCIONES PROGRAMÁTICAS	1- Adaptación al cambio climático	2- Transición energética y economía circular	3- Movilidad sostenible	4- Gobernanza renovada	5- Invertir en capital humano	6- Cultura portuaria e identidad	7- Circularidad	8- Interfaz Puerto-Ciudad	9- Salud y calidad de vida	10- Proteger la biodiversidad	PROGRAMA
DISTRITO CONECTADO	10	TENEMOS UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE											Nodo Delicias (La Bocana),Nodo Paez de Ribera,Nodo Padre Garcia Tejero ,Bus Autónomo
		Intermodalidad											Nodo Delicias (La Bocana),Nodo Paez de Ribera,Nodo Padre Garcia Tejero ,Vehículos Privados Carga y Descarga,Bus Autónomo,La Terminal de Cruceros (Portuario),Hub de Aparcamientos
		Movilidad Inteligente y Sostenible											Carril Bici,Nodo Profesor Garcia Gonzalez,Nodo Padre Garcia Tejero ,Nodo Prolog. Las Razas,Vehículos Privados Carga y Descarga,Bus Autónomo,Hub de Aparcamientos
	11	SOMOS CAMINABLES											Parque del Puerto ,Av de Guadalhorce/Via Verde,Muelle de Heliópolis ,Plaza de la Exposición,Galeria de los Tinglados,Patios de los Tinglados,Pasos Entrenaves ,Muelle de los Remolcadores,Sistemas Locales del ARI,El teatro del Puente (Cultura)
		Cercanía, Hibridación - 5 Minutos											Carril Bici,Vehículos Privados Carga y Descarga,Hub de Aparcamientos
		Infraestructura Verde											Sistemas General Guadaira,Parque del Puerto ,Av de Guadalhorce/Via Verde
	12	SOMOS DIGITALES											Av de Guadalhorce/Via Verde,Bus Autónomo,Hub de Aparcamientos,Centro de datos US (Educativo) ,Colegio de Barrio (Educativo),Centro de Formacion (Educativo),Deporte y Ocio (Terciario),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
		Espacio en Red											Av de Guadalhorce/Via Verde,Bus Autónomo,La Terminal de Cruceros (Portuario),Hub de Aparcamientos,La Nave Encendida (Social),Espacios de Trabajo (Terciario),Espacios Maker (Terciario) ,Distric Retail (Terciario)
		Indicadores											

DOCUMENTO DE MASTER PLAN ESTRUCTURA URBANA. ORDENACIÓN

**ESTRUCTURA URBANA.
ORDENACIÓN**

INTRODUCCIÓN	33
1. ORDENACIÓN GENERAL	35
1.1. Introducción	37
1.2. Edificabilidades Globales del DUP	39
1.3. Plano de Usos del Suelo	40
1.4. Plano de Ordenación no Vinculante	42
2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES	53
2.1. Estrategia	55
2.2. Estructura de Espacios Libres	59
2.3. Fichas de los ámbitos de intervención	60
2.4. Resumen de parámetros	82
3 SISTEMA DE MOVILIDAD	85
3.1. Estrategia	87
3.2. Redes de Movilidad	91
3.3. Nodos Principales	102

Esta parte del documento desarrolla el plano de usos y superficies del Master Plan del DUP a través de una propuesta ordenación del conjunto del ámbito que se presentará por zonas siguiendo la división descrita al inicio de este documento.

A partir de una ordenación general se analizan las estrategias seguidas en la definición de la estructura de espacios libres y la movilidad en el ámbito, ejes fundamentales en la ordenación y que se fijan en un primer lugar para dar paso sobre estas redes a los equipamientos y espacios destinados a usos lucrativos.

Se establecen los principios y estrategias de diseño que se han tenido en cuenta a la hora de abordar los espacios públicos y la movilidad. A continuación, se sitúa en un plano base el sistema espacial adoptado en la estructura de cada uno de estos ejes, clasificándolos en una escala de mayor a menor importancia dentro de la malla de espacios libres o de la red de movilidad.

Cada uno de estos espacios o redes se describen en detalle posteriormente, analizando, a través de fichas, los criterios y principios determinantes de los distintos elementos. Dentro de estas fichas se incluyen los datos generales del espacio concreto, se realiza una descripción del mismo, y se determinan sus principios de diseño.

Todo ello, se acompaña de material gráfico en el que se muestra, a modo de opción, una imagen alternativa para dichos espacios o elementos.

1. ORDENACIÓN GENERAL



1. Esquema ordenación general

1.1. INTRODUCCIÓN

El Distrito Urbano Portuario se encuentra en una posición estratégica de la ciudad y próximo a todas las redes de transporte principales metropolitanas, actuales o futuras. Las actividades desarrolladas hasta ahora, de carácter estrictamente portuarias, han condicionado la permeabilidad y conexión de este espacio desconectándolo de su entorno.

Tenemos ahora la oportunidad de abrir este ámbito y conectarlo de nuevo con la ciudad a través de un planteamiento novedoso. La nueva ordenación tiene como objetivos reconvertir el Muelle de Tablada, incorporando la nueva terminal de cruceros, generando un espacio de oportunidad para

el desarrollo de nuevas actividades productivas, culturales y comerciales, que sirva de atractivo para la ciudad.

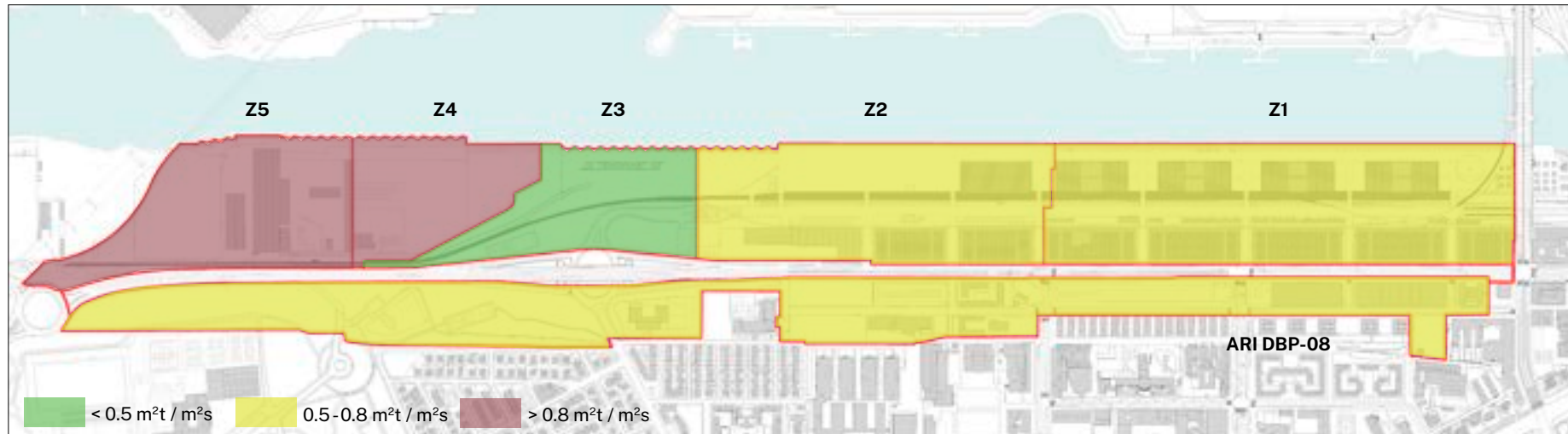
Una de las principales estrategias que busca la ordenación de este ámbito es el establecimiento de condiciones de ordenación flexibles y adaptables a un contexto económico y social fluctuante. El cierre de manera excesivamente detallada una fórmula de desarrollo para un espacio puede impedir su viabilidad futura, obligando a nuevas modificaciones.

Se trata por tanto de identificar cuáles son los elementos articuladores o estructurantes, los pará-

metros básicos, y los criterios de desarrollo, sin impedir la adaptabilidad de estos ámbitos dentro de un marco general de desarrollo.

Además, las actuaciones que plantea la ordenación respetan y ponen en valor el patrimonio arquitectónico e industrial del Puerto, identificando los espacios aptos para nuevas edificaciones de manera integrada.

Por último, estos trabajos cuentan con un enfoque participativo que busca involucrar tanto a la sociedad civil, como a las entidades económicas y sociales interesadas en el buen funcionamiento del Puerto, definiendo un nuevo modelo de gestión.



1.2. EDIFICABILIDADES GLOBALES DEL DUP

Definimos las superficies construidas que se desarrollarán de manera que se consiga un equilibrio entre ocupación de suelo, redes de comunicación, espacios libres y equipamientos. A partir de ahí se establecen unos índices de edificabilidad global en cada una de las zonas en las que se divide el DUP.

- Las zonas 1, 2 y el área residencial, como espacios de ciudad existente mantienen la edificabilidad ya construida, redensificándose en los espacios vacantes para consolidar estas áreas urbanas. Sus edificabilidades se mantienen relativamente bajas y oscilan entre 0,59 y 0,76 m²t / m²s.

Áreas del Distrito Urbano Portuario	Usos		Superficie (m ² s)	Edificabilidad	
	Uso Global	Uso Pormenorizado		Coef.	Superficie (m ²)
Z1. Muelle de Tablada	ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y SERVICIOS TERCIARIOS	Industria y almacenamiento, Servicios avanzados, Servicios terciarios	140.224	0,66	93.241
Z2. Ampliación del Muelle de Tablada			103.046	0,76	77.907
Z3. Parque del Puerto	DOTACIONAL	Espacios libres, equipamientos, viario y transporte e infraestructuras básicas	60.606	0,21	12.888
Z4. Distrito Azul (norte)	ACTIVIDADES PRODUCTIVAS Y SERVICIOS TERCIARIOS	Industria y almacenamiento, Servicios avanzados, Servicios terciarios	50.959	1,03	52.477
Z5. Distrito Azul (sur)			78.020	0,92	71.421
Total ÁREA PORTUARIA			432.855	0,71	307.934
ARI-DBP-08 Las Razas	RESIDENCIAL	Residencial, Servicios terciarios	165.698	0,59	98.000
SUPERFICIE TOTAL			598.553	0,68	405.934

- La zona 3 actúa como espacio de transición y de conexión del parque del Guadaira hacia la dársena. A nivel de superficie construida tiene asignada una edificabilidad muy baja en torno a 0,20 m²t / m²s.
- A partir de la zona 3 hacia el sur, las zonas 4 y 5 son ámbitos que deben renovarse de

forma global, generando espacios urbanos ex novo que admiten unos desarrollos más densos, previéndose unos índices entre 0,92 y 1,03 m²t / m²s.

Con carácter general, la edificabilidad obtenida en el conjunto del DUP se mantiene en el entorno de las zonas consolidadas al norte.



2. Plano usos del suelo

1.3. PLANO DE USOS DEL SUELO

Las actividades que conformarán el Distrito Portuario vendrán dictadas por las diversas iniciativas públicas y privadas que a lo largo de los años vayan ocupando los espacios de las naves, los tinglados y las nuevas edificaciones, a medida que se integren en la ciudad.

Para el área portuaria, al abrir el Puerto de Sevilla estos suelos a las actividades urbanas futuras del Distrito Portuario, es necesario referirnos al PGOU de Sevilla vigente para entender el marco normativo en materia de usos urbanos. A los efectos de la calificación, el PGOU establece los siguientes Usos Globales:

- Uso residencial
- Uso de Actividades Productivas
- Uso Terciario
- Uso Dotacional
- Uso Agropecuario

Ni el uso residencial ni el agropecuario se establecen como permitidos en la zona portuaria. En cuanto al resto, todos tienen inicialmente cabida: Actividades Productivas, Terciario y Dotacional.

■ Espacios Libres	■ Residencial
■ Equipamientos Existentes	■ Terciario Uso Hotelero
■ Equipamientos Proyectados	■ Terciario Actividades Económicas

ÁREA PORTUARIA	Superficie (m2s)		Edificabilidad	
	Superficie (m2s)	Coef.	Superficie (m2t)	Coef.
ESPACIOS LIBRES	200.178	46%	0,11	22.787
VIARIO	28.080	6%	-	-
PARCELAS LUCRATIVAS	204.597	44%	1,39	285.146
EQUIPAMIENTO	40.128	9%	1,70	68.069
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	164.469	38%	1,32	217.077
TOTAL	432.855		0,71	307.933

ARI-DBP-08 LAS RAZAS	Superficie (m2s)		Edificabilidad	
	Superficie (m2s)	Coef.	Superficie (m2t)	Coef.
ESPACIOS LIBRES	79.326	48%	-	-
VIARIO	38.868	23%	-	-
EQUIPAMIENTO	14.125	9%	-	-
INFRAESTRUCTURAS	158	0,1%	2,20	348
RESIDENCIAL	33.221	20%	2,95	RES 82.000
TERCIARIO				TER 16.000
TOTAL	165.698		0,59	98.000



3. Plano usos del suelo con zonas

ZONAS

A la hora de definir las posibles actividades del Distrito Portuario, hemos excluido todas las que en el plan general se definen como actividades incompatibles con el modelo territorial y el medio urbano del municipio de Sevilla y que de ninguna forma se permitirán en el ámbito.

Por otra parte la incorporación del ARI-DBP-08 al ámbito del proyecto introduce la posibilidad de incluir 700 viviendas entre libres y de protección, además de una parcela destinada preferentemente a uso hotelero.

La inclusión del uso residencial potencia la cualidad 24/7 del Distrito.

		Superficie (m2s)		Edificabilidad total	
				Coef.	Superficie (m2t)
A1	ESPACIOS LIBRES	52.436	37%	0,00	0
	INF. DE COMUNICACIÓN	9.571	7%	0,00	0
	EQUIPAMIENTO	12.868	9%	0,99	12.761
	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	65.349	47%	1,23	80.479
	TOTAL ZONA 1	140.224		0,66	93.241
A2	ESPACIOS LIBRES	52.322	51%	0,05	2.847
	VIARIO	5.559	5%	0,00	0
	EQUIPAMIENTO	27.260	26%	2,03	55.308
	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	17.905	17%	1,10	19.752
	TOTAL ZONA 2	103.046		0,76	77.907
A3	ESPACIOS LIBRES	60.606	100%	0,21	12.888
	TOTAL ZONA 3	60.606		0,21	12.888
A4	ESPACIOS LIBRES	15.696	31%	0,26	4.007
	VIARIO	11.028	22%	0,00	0
	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	24.235	48%	2,00	48.470
	TOTAL ZONA 4	50.959		1,03	52.477
	A5	ESPACIOS LIBRES	19.118	25%	0,16
VIARIO		1.922	2%	0,00	0
ACTIVIDADES ECONÓMICAS		56.980	73%	1,20	68.376
TOTAL ZONA 5		78.020		0,92	71.421

- Espacios Libres
- Equipamientos Existentes
- Equipamientos Proyectados
- Residencial
- Terciario Uso Hotelero
- Terciario Actividades Económicas

ÁREA PORTUARIA	Superficie (m2s)		Edificabilidad	
			Coef.	Superficie (m2t)
ESPACIOS LIBRES	200.178	46%	0,11	22.787
VIARIO	28.080	6%	-	-
PARCELAS LUCRATIVAS	204.597	44%	1,39	285.146
EQUIPAMIENTO	40.128	9%	1,70	68.069
ACTIVIDADES ECONÓMICAS	164.469	38%	1,32	217.077
TOTAL	432.855		0,71	307.933

ARI-DBP-08 LAS RAZAS	Superficie (m2s)		Edificabilidad	
			Coef.	Superficie (m2t)
ESPACIOS LIBRES	79.326	48%	-	-
VIARIO	38.868	23%	-	-
EQUIPAMIENTO	14.125	9%	-	-
INFRAESTRUCTURAS	158	0,1%	2,20	348
RESIDENCIAL	33.221	20%	2,95	RES 82.000
TERCIARIO			TER 16.000	
TOTAL	165.698		0,59	98.000

ÁREA PORTUARIA + ARI	Superficie (m2s)	Coef.	Superficie (m2t)
VIARIO (Av. de Las Razas)	61.785	9%	-
TOTAL	660.338	0,61	405.933



4. Plano de ordenación no vinculante

1.4. PLANO DE ORDENACIÓN NO VINCULANTE

El ámbito del Master Plan se compone por un lado de los suelos comprendidos en la margen izquierda de la dársena, entre el puente de las Delicias y el puente del Centenario, con una superficie de más de 40 ha, y por otro del área de reforma interior DBP-08 Avenida de Las Razas,

con una superficie de 165.698 m² situado en la margen oriental de la avenida de Las Razas, a lo largo de unos 2 kilómetros de longitud.

Estas dos zonas van a estar fuertemente marcadas por los usos predominantes: Además de un gran porcentaje de suelos destinados a dotaciones en ambos casos (espacios libres y equipamientos), en el área portuaria se man-

tienen aquellos usos portuarios compatibles con la ciudad (cruceros, grandes yates, etc.), y aquellos usos lucrativos permitidos por la Ley de Puertos, mientras que en el ARI-DBP-08 predominará el uso residencial.

Ambos espacios quedan divididos en zonas según se ha descrito en la primera parte de este documento, para su desarrollo por etapas.



5. Plano de ordenación con actividades no vinculante

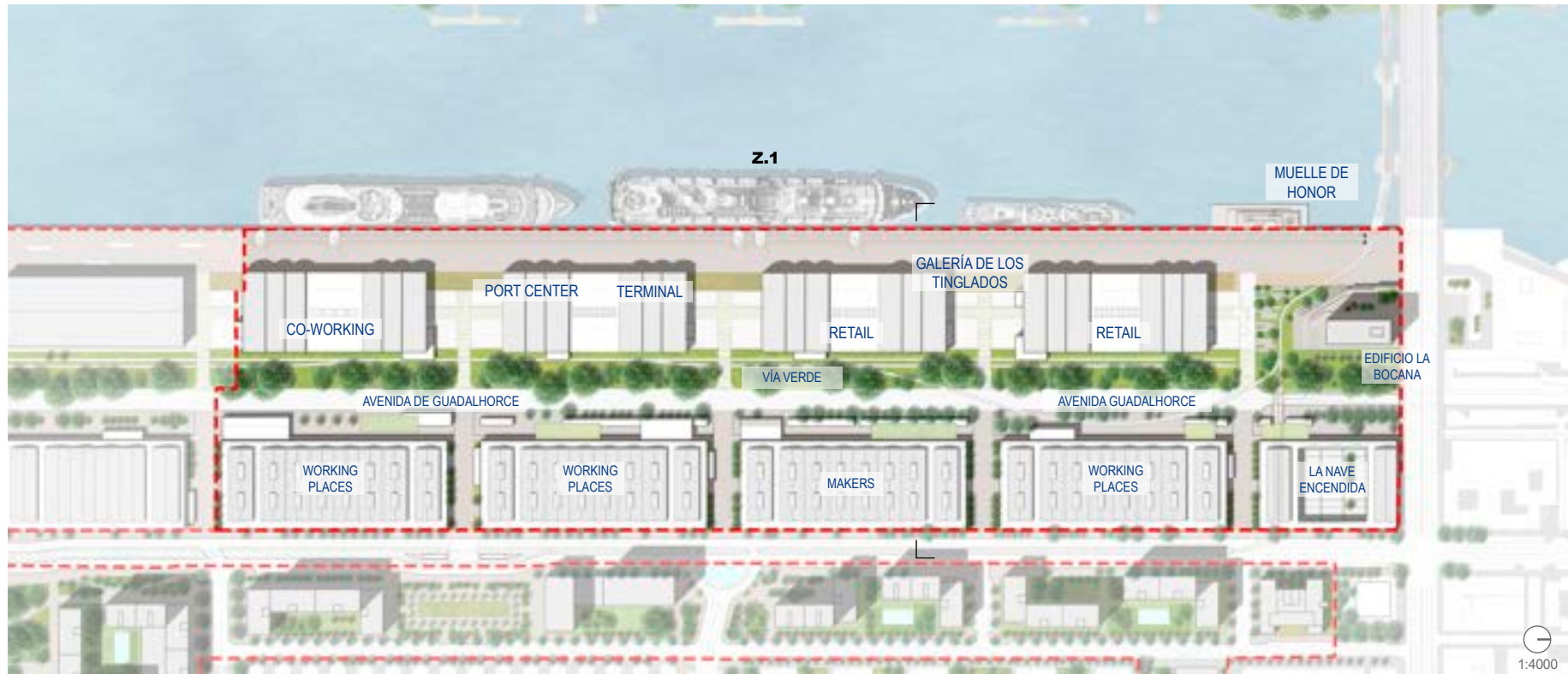
ZONAS MASTER PLAN

La ordenación propuesta en este Master Plan tiene como objetivo abrir los suelos del Puerto a la ciudad, para ello se conectan los espacios libres existentes en el entorno con las áreas libres del ámbito. El Parque del Puerto será el nodo vertebrador de la ordenación enlazando con la avenida del Guadalhorce hacia el norte.

A un lado y a otro del Parque del Puerto se concentran las dos grandes bolsas de espacios de trabajo, revalorizando las naves y tinglados existentes al norte y creando el denominado Distrito Azul al sur.

En la margen este de la Av. de Las Razas, se desarrollan las edificaciones residenciales.

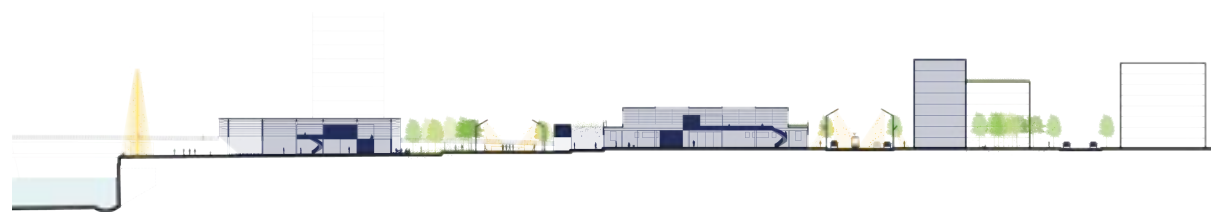
- | | | |
|----------------------------|--------------------------|------------------------|
| ① Edificio la Bocana | ⑪ Port Center | ⑳ HUB |
| ② La Nave Encendida | ⑫ Moda Lab | ㉑ Colegio de Barrio |
| ③ Muelle de Honor | ⑬ Avenida Guadalhorce | ㉒ Teatro del Puente |
| ④ Retail | ⑭ Plaza de la Exposición | ㉓ Parque del Puerto |
| ⑤ Via Verde | ⑮ Co-Working | ㉔ Parque Guadaira |
| ⑥ Working Places | ⑯ Guma | ㉕ Muelle de Heliópolis |
| ⑦ Residencial | ⑰ Residencial VP | ㉖ Oficinas |
| ⑧ Galería de los Tinglados | ⑱ Gamer Lab | ㉗ Distrito Azul |
| ⑨ Makers | ㉀ Muelle Deportivo | ㉘ Servicios Náuticos |
| ⑩ Terminal | ㉁ Faro de Tablada | ㉙ Marina Seca |



6. Plano de ordenación no vinculante, zona 1

PLANO DE ORDENACIÓN: ZONA 1

Área más consolidada dentro del DUP, donde se encuentran la mayoría de edificios catalogados y que muestran la sección histórica del muelle de Tablada desde el Cantil hasta la Av. de las Razas. El eje norte-sur de la Av. Guadalhorce será clave, conectándose al norte por la Bocana (nueva edificación) hacia el muelle de las Delicias.



7. Sección transversal DUP, zona norte

E 1:2000



8. Imagen zona norte Distrito Urbano Portuario



9. Plano de ordenación no vinculante, zona 2

PLANO DE ORDENACIÓN: ZONA 2

En esta zona la ordenación reinterpreta la distribución de usos de la zona 1, manteniendo el eje de la Av. Guadalhorce-Vía Verde. Aunque se añaden elementos con una mayor altura que serán determinantes en el uso futuro del DUP, como el Hub de aparcamientos o el Faro de Tablada, edificio destinado a usos culturales.



10. Sección transversal Parque del Puerto

E 1:2000



11. Imagen general Distrito Urbano Portuario



12. Plano de ordenación no vinculante, zona 3

PLANO DE ORDENACIÓN: ZONA 3

El Parque del Puerto es la zona verde de donde parten los diferentes espacios libres de la ordenación. Punto central que articula la zona norte con la sur, y el margen oeste con el ARI-DBP-08 y el barrio de Heliópolis. Además en esta zona se pone en valor el puente de Alfonso XIII, devolviendo a la ciudad esta estructura histórica.

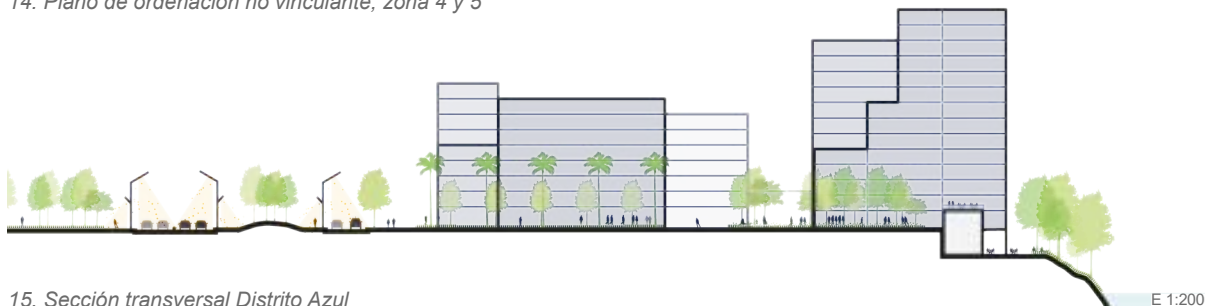


13. Sección transversal Puente Alfonso XIII

E 1:2000



14. Plano de ordenación no vinculante, zona 4 y 5



15. Sección transversal Distrito Azul

PLANO DE ORDENACIÓN: ZONA 4 Y ZONA 5

Aquí se sitúa el nuevo Distrito Azul que será el contrapeso en la ordenación con las zona 1 y 2, albergando el 40% de la edificabilidad del área portuaria. Se crea un nuevo espacio público accesible desde el barrio de Heliópolis que lo conecta a la dársena.

PLANO DE ORDENACIÓN: EL ARI DBP-08 LAS RAZAS

Se busca un modelo que favorezca la integración de la ciudad y el puerto a través de esta pieza urbana, para lo cual la conectividad transversal es clave.

En este sentido se tendrán en cuenta las condiciones de borde de los diferentes elementos de la ciudad, y principalmente su grado de permeabilidad, Introduciendo nuevos usos pormenorizados que aumenten la diversidad urbana y la mezcla de usos.

El ARI como espacio intermedio entre la ciudad y área portuaria puede contribuir a incrementar la densidad residencial de esta zona hasta alcanzar una valor que permita el desarrollo de un tejido urbano óptimo.

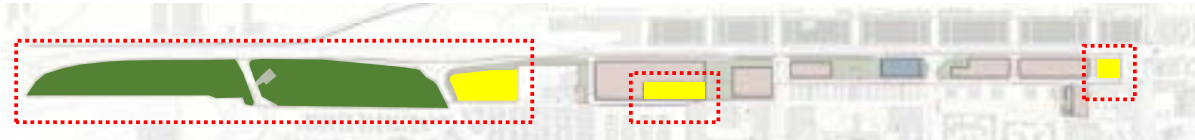
Además del uso residencial, se incluye un porcentaje de uso terciario, cuya posición idónea vendrá definida por los ejes viarios principales.



16. Imagen general Distrito Urbano Portuario desde el sur



17. Plano de ordenación no vinculante ARI-DBP-08



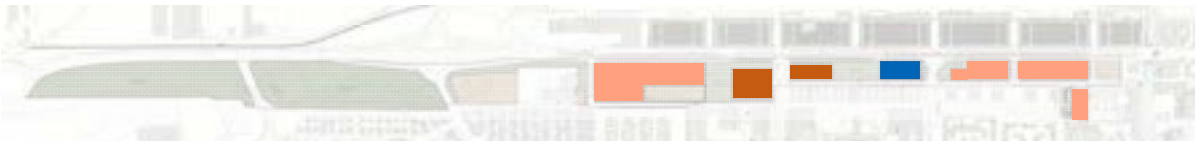
18. Esquema sistema general espacios libres + equipamientos



19. Esquema sistema local de espacios libres



20. Esquemas alineaciones + puerta de entrada



21. Esquema usos lucrativos

Estrategia 1

La ampliación del Sistema General de Espacios Libres permite completar la cabecera del Parque del Guadaira. Estos suelos forman parte de un sistema estructurante de la ciudad.

Estrategia 2

La red de espacios libres locales se ha proyectado con dos objetivos principales: Establecer una serie de ámbitos de conexión transversal, y permitir el registro longitudinal del ARI.

Estrategia 3

Se amplía este nodo espacial y visualmente mediante el retranqueo de las nuevas parcelas, buscando la alineación de los bloques de Tarfia, y centrando el nudo con el acceso al área portuaria.

Estrategia 4

Una vez establecidas las redes dotacionales, de movilidad y los puntos de centralidad del ámbito, se obtiene el conjunto de parcelas destinadas a usos residenciales y terciarias.



2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

2.1. ESTRATEGIA

El Distrito Urbano Portuario se encuentra en una posición estratégica de la ciudad, próximo al Campus de Reina Mercedes y a barrios como Heliópolis o los Bermejales. Tenemos ahora la oportunidad de abrir este ámbito y conectarlo de nuevo con la ciudad a través de un planteamiento novedoso en materia de espacios libres que, siguiendo las directrices marcadas en el documento de análisis, tendrá estas 3 líneas estratégicas básicas:

1. **Atmósfera portuaria.**
2. **Re-naturalización vs Cambio climático.**
3. **Completar el anillo verde de la ciudad / Integración al barrio.**

Estos espacios libres además van a crear las condiciones necesarias en el interior del DUP para asegurar un re-naturalización del distrito y una ordenación equilibrada.

También se puede intervenir en la percepción que se tiene de los espacios libres a una escala mayor, completando con la cabecera del parque del Guadaira incluida en este Master Plan, un sistema estructurante de la ciudad de más de 60 mil metros de superficie.

Por último, la estructura de espacios libres servirá como elemento conector transversal de la zona de Reina Mercedes hacia el río.



22. Imagen aérea actual del Distrito Urbano Portuario

ESTRATEGIA 1: ATMÓSFERA PORTUARIA

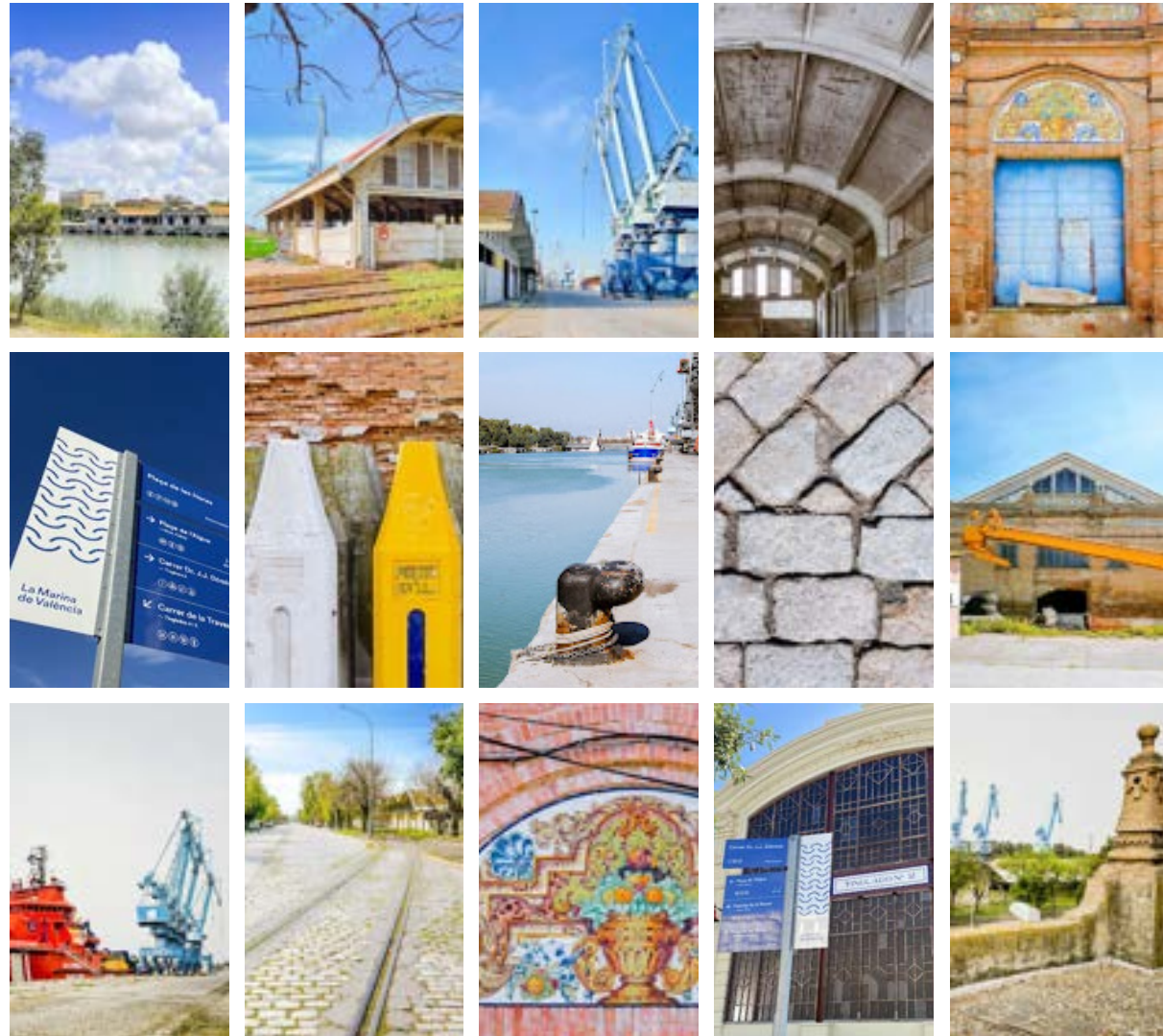
Mantenemos el carácter de espacio portuario en su nueva condición de área de interacción y transición entre ciudad y puerto, preservando la memoria del río Guadalquivir como ruta de enlace entre Sevilla y el mundo.

El nuevo espacio libre que se abre delante de la dársena tiene que mantener su carácter portuario, haciéndolo accesible al usuario y creando las condiciones necesarias para que se pueda disfrutar. Estas acciones se resumen en :

1. **Conservación** y puesta en valor de los **elementos portuarios**,
2. Dotación de un **sistema de sombras** que protejan al peatón en el Cantil,
3. **Utilización del agua**: Tanto por la accesibilidad al agua, como mediante su integración en la ordenación.

Conservamos y protegemos los elementos paisajístico-patrimoniales (materiales e inmateriales) que representan la funcionalidad de un puerto: Colores, instalaciones, pavimentos, barcos, sirenas, viajeros, adioses, marineros, estibadores...

La conservación y puesta en valor del patrimonio portuario va a conferir un carácter único a estos suelos dentro de la ciudad, incrementando su atractivo y diversificando la oferta cultural, patrimonial y social de la misma.



23. Composición de imágenes del lugar, mostrando la atmósfera industrial y portuaria



24. Esquema zonas verdes zona sur Sevilla y composición de imágenes de referencia



**ESTRATEGIA 2:
RE-NATURALIZACIÓN VSW CAMBIO CLIMÁTICO**

Protegemos y mejoramos los valores ecológicos de la biodiversidad, promoviendo la regeneración de hábitats y el acercamiento y conexión con la naturaleza.

Estos espacios libres van a apoyarse en diferentes estructuras existentes que los van a enriquecer y afianzar en su entorno:

1. **Calles peatonales** Campus Reina Mercedes: Estructura existente de recorridos peatonales que habrá que integrar en el DUP.
2. **Cabecera del parque de Guadaira:** Extremo oeste de este parque que, tras un recorrido de más de 3 km, desemboca en el centro del nuevo distrito portuario.
3. **Avenida de Guadalhorce:** Pulmón verde del DUP que sirve de eje principal en la mitad norte del distrito y conexión entre el Parque del Guadaira con la estructura de espacios libres de la ciudad.
4. **Vegetación existente de Ribera** en la dársena: Oportunidad de acercamiento al agua conectando al usuario con el hábitat existente.
5. **Elementos de sombra:** Como la Galería de los Tinglados, la vía verde o las conexiones transversales, para favorecer el confort climático de estos espacios.

ESTRATEGIA 3:

COMPLETAR EL ANILLO VERDE / INTEGRACIÓN AL BARRIO

Tenemos la oportunidad de **cerrar el anillo verde junto al río**.

La puesta en valor del hábitat existente y la incorporación de una nueva red de espacios libres vegetales entorno a la Av. de Guadalhorce van a posibilitar este objetivo. Además nos integraremos con el barrio de Reina Mercedes. Todo ello con dos puntos de vital importancia:

- El **nodo norte** en conexión con el Muelle de Delicias: **la Bocana**.
- El **Parque del Puerto** que conectará con el existente del Guadaira mediante el **punte verde en la Avenida de Las Razas**.

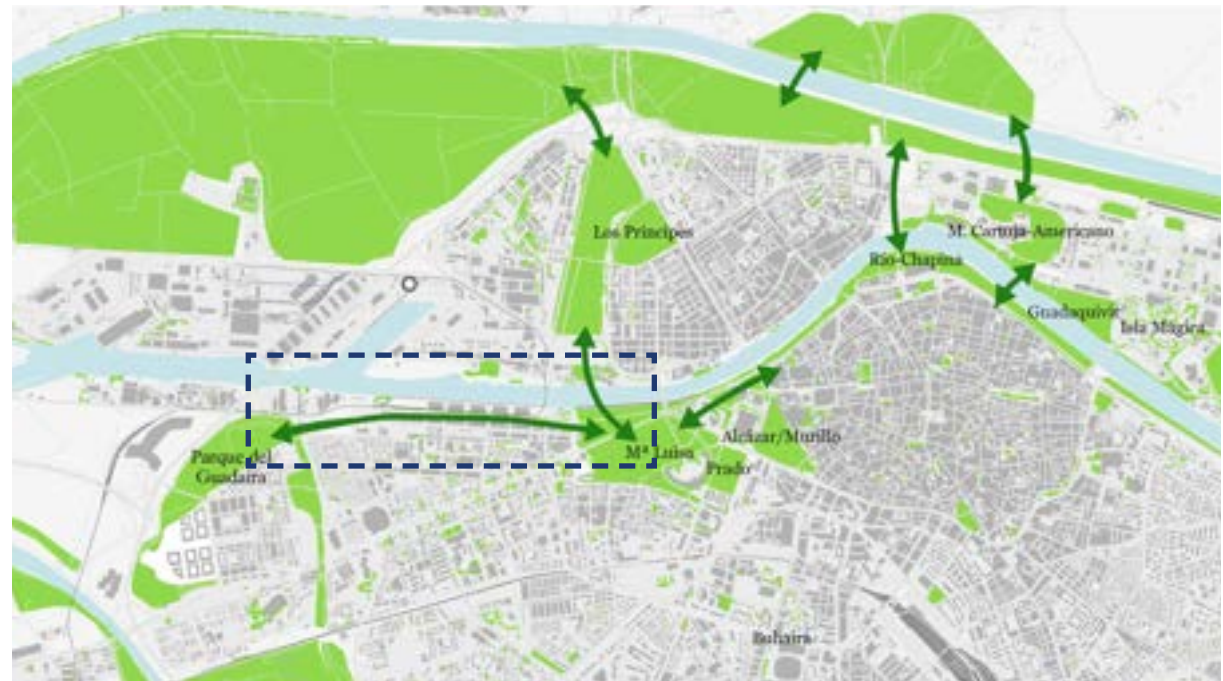
La posibilidad de conectar el parque del Guadaira con el parque del Puerto mediante la renaturalización de una infraestructura viaria es una experiencia contrastada en otros lugares. Reutilizar el viaducto sobre la rotonda de conexión con Padre García Tejero es una alternativa viable.

En este caso se podría cerrar este anillo que conectaría desde el parque de San Jerónimo al norte, con el parque del Guadaira al sur, haciendo registrable toda la margen este de la dársena.

A escala de barrio, se da respuesta a una demanda histórica del barrio de Heliópolis, abriendo un este acceso al río.



25. Proyectos paisajísticos de referencia



26. Plano de espacios libres de la zona oeste de Sevilla



27. Esquema estructura de Espacios Libres del DUP

2.2. ESTRUCTURA ESPACIOS LIBRES

A partir de las tres estrategias principales para la definición de los espacios libres se configuran los elementos que forman parte de esta red.

Tanto por su función, como por su configuración espacial, estos elementos pueden ser considerados como articuladores y de centralidad, y así sucede con el parque del Puerto, o como elementos conectores, transversales y longitudinales, que recuperan espacios portuarios clave, como por ejemplo la Av de Guadalhorce o el propio cantil del muelle. Otros espacios sin embargo tienen un carácter singular específico: La Bocana, el Puente Verde, Muelle de Helópolis...

A nivel jerárquico, dentro de los distintos ámbitos que componen los espacios libres, hemos diferenciado tres categorías: Estructurantes, básicos y elementales en función de su importancia en la ciudad.

Estructurantes. Trascienden el ámbito y los barrios colindantes, se relaciona con la escala regional-territorial-urbana.

Básicos. Se centra en el distrito y los barrios, aunque algunos de ellos pueden relacionarse con estructuras a nivel ciudad.

Elementales. Son los espacios libres cuyo rol principal es servir al propio ámbito de actuación, conectando diferentes ámbitos entre sí, o como elementos singulares.



2.3. FICHAS DE LOS ÁMBITOS DE INTERVENCIÓN

Para cada una de las áreas delimitadas en el esquema anterior se han generado unas fichas que establecen los parámetros principales y las condiciones de desarrollo.

Las fichas están compuestas por una parte escrita que se encuentra en los extremos de las páginas que incluyen los siguientes puntos:

Datos:

- Código de identificación de las parcelas (ID)
- Tipo de espacio
- Zona en la que se encuentra el elemento
- Superficie de suelo, en metros cuadrados
- Carácter del elemento

Criterios de diseño:

En este apartado se explica las motivaciones del Master Plan para cada uno de los elementos descritos.

Referencias:


Imágenes o proyectos de referencia que inspiran la ordenación de cada uno de los elementos que componen los espacios libres.

Principios de diseño:

Se estipulan las premisas a tener en cuenta de estos espacios, como los acabados, la vegetación y el agua y los equipamientos que incluyen.

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES
PARTE 2. ESTRUCTURA URBANA. ORDENACIÓN

VÍA VERDE



Datos E 1:10000



ID: 02-9 Tipo: Parque lineal
 Zonas: 1-2 Área: 21.812 m²
 Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño


La Vía Verde se trata del verdadero eje vertebrado del área portuaria. Este parque lineal aprovecha el espacio dejado por las vías del ferrocarril del puerto, para crear una serie de espacios que se van concatenando a lo largo de la avenida Cuadalupe.

Además este espacio va a poner en relación las actividades de los edificios con la avenida central del Muelle, abriendo en muchos casos las actividades que se producen en el interior y dibujando los límites tan marcados que existen en la actualidad.


Referencias


25. Completado parque lineal, High Line Nueva York




30. Recreación Vía Verde




21. Sección estado actual Vía Verde E 1:100



22. Sección propuesta Vía Verde E 1:100




23. Planta estado actual Vía Verde E 1:100



24. Planta propuesta Vía Verde E 1:100

60 Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Fase 2. Master Plan



PARTE 2. ESTRUCTURA URBANA. ORDENACIÓN

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

VÍA VERDE

Principios de Diseño

Acabados
En cuanto a los acabados de este área, los zonas permeables serán mayoritarias, respetando las zonas ya vegetadas y creando nuevos superficies para completar este espacio a lo largo de la avenida Guadalupe. Se incluyen elementos móviles que sirven como conectores transversales entre los edificios y la avenida.

Vegetación y Agua
La arbolada existente representa un 25% del total del área de este espacio libre, además se incrementa en un 30% más para dar al DUP de un verdadero corredor verde que permita el paso de los peatones en los meses de calor. También se incorporan áreas con agua para refrescar la temperatura ambiente.

Equipamiento
Este espacio libre tiene también un fuerte carácter estacional, incorporando distintos mobiliarios urbanos que potencian distintas actividades y zonas de reposo para el disfrute de los usuarios. Las actividades que se desarrollan en los edificios podrán ocupar parcialmente este espacio complementando las actividades dentro del mismo.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ARBOLADO	Permeable		100	17.000 m ²
	Sin permeable	Área permeable	100	3.000 m ²
	Área			3.000 m ²
VOLUMENES Y ÁREAS	Área permeable	Área permeable	100	6.500 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	3.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²
EQUIPAMIENTO	Área permeable	Área permeable	100	1.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²
LUMENARIOS	Área permeable	Área permeable	100	1.000 m ²
	Área impermeable	Área impermeable	100	1.000 m ²

33. Planta parcelar Mastropian Vía Verde

Oficina Técnica del Distrito Urbano Portuario
Fase 2. Master Plan

Estimación de componentes:

Estas tablas recogen los porcentajes o unidades de las que están compuestas estos espacios, marcando una estimación del coste total de cada una de estas áreas.

En cuanto a la parte gráfica de las fichas, se han estructurado de la siguiente manera:

Para los espacios libres en el que se desarrollan dos fichas la primera parte contendrá:

- Una imagen general de la propuesta mostrando las intenciones de cada uno de los elementos,
- Secciones, alzados o plantas generales.

La segunda hoja de la ficha muestra:

- Una planta planta general con la ordenación no vinculante de cada uno de los espacios.
- Diferentes esquemas o secciones que muestran las actividades que se desarrollarán en cada una de las áreas.
- Podrá venir acompañado de imágenes que apoyen las propuestas indicadas en los planos.

Las elementos que se describen en una sola ficha han sido condensados, indicando los datos generales de cada espacio, los criterios de diseño y las referencias en la parte escrita.

Con respecto a la zona gráfica se incluye una imagen de referencia además de una planta.

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

VÍA VERDE



Datos

E 1:50000

ID: EL- 8 **Tipo:** Parque lineal
Zonas: 1-2 **Área:** 21.512 m2
Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

La Vía Verde se trata del verdadero eje vertebrador del área portuaria del distrito. Este parque lineal aprovecha el espacio ocupado por las vías del ferrocarril del puerto para crear una serie de ámbitos que se van concatenando a lo largo de la avenida de Guadalhorce.

Además, este espacio va a poner en relación las actividades de los tinglados permitiendo la apertura de su fachada este a la avenida, dilatando en muchos casos las actividades que se producen en el interior y diluyendo los límites.

Referencias



28. Ejemplo de parque lineal, High line Nueva York



29. Recreación Vía Verde



30. Sección estado actual Vía Verde

E 1:500



31. Sección propuesta Vía Verde

E 1:500



32. Planta estado actual Vía Verde

E 1:500



33. Planta propuesta Vía Verde

E 1:500



34. Planta parcial Master Plan Vía Verde

Principios de Diseño

Acabados

En cuanto a los acabados, las zonas permeables serán mayoritarias, respetando las zonas vegetales y creando nuevas superficies para completar este eje blando a lo largo de la avenida Guadalhorce. Se incluyen elementos con un mayor grado de pavimentación que sirven como conectores transversales entre los tinglados y la avenida.

Vegetación y Agua

La arboleda existente representa un 25% del total del área de este espacio libre, además se incrementa en un 30% más para dotar al DUP de un corredor verde que posibilite el uso peatonal en los meses de calor. También se incorporarán áreas con agua para bajar la temperatura ambiente.

Equipamiento

Este espacio lineal tiene también un fuerte carácter de estancia, incorporando distintos mobiliarios urbanos que potencien actividades y zonas de reposo.

Las actividades que se desarrollen en los tinglados podrán ocupar parcialmente este espacio complementando las actividades que desarrollen.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	75%	17.162 m2
	Semi-permeable		10%	2.288 m2
	Duro		15%	3.432 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	25%	5.721 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	30%	6.865 m2
	Paisajismo		50%	11.441 m2
	Lámina de agua		5%	1.144 m2
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	6,0 Ud.	137 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	5,0 Ud.	118 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	2,0 Ud.	5 Ud.
	Juego de niños / Deporte		0,5 Ud.	1 Ud.
	Zonas de servicio y restauración		1,5 Ud.	3 Ud.
Cerramientos	ml / ml perimetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	2,0 Ud.	2 Ud.

PARQUE DEL PUERTO



Datos

E 1:50000

ID: EL- 11

Tipo: Parque urbano

Zonas: 2 - 3

Área: 70.528 m2

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

Zona verde central de la ordenación, el Parque del Puerto constituye el foco de conexión del resto de espacios libres. Este nodo natural del Master Plan contiene dos espacios de diferente carácter, por un lado una serie de áreas libres naturalizadas que incluirán espacios para el desarrollo de actividades temporales o zonas de experimentación en relación con la lucha contra los efectos del cambio climático, y la línea de ribera, que incorpora el puente de Alfonso XIII y lo pone en valor con la creación del Teatro del Puente.

Referencias



35. Ejemplo parques urbanos



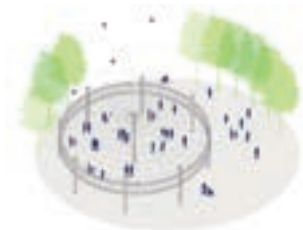
36. Imagen propuesta Parque del Puerto



37. Sección transversal Parque del Puerto y Teatro del Puente

E 1:1000

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES PARQUE DEL PUERTO



① Eventos Efímeros



② Zona Experimental



③ Respuesta Climática



④ Espectáculos



⑤ Pabellones



⑥ Competiciones Deportivas



38. Planta Master Plan Parque del Puerto

Principios de Diseño

Acabados

Espacio mayoritariamente blando, donde la vegetación se mezcla con los suelos permeables y duros, creando una malla verde que predomina en la ordenación del parque.

Vegetación y Agua

Área con un gran potencial paisajístico que se pone en valor con la incorporación de nuevas masas arbóreas, complementando a las ya existentes en torno al puente de Alfonso XIII. La integración del agua en la ordenación y la creación de diferentes paisajes confieren una flexibilidad al conjunto que permite la creación de escenarios y actividades diversas.

Equipamiento

El alumbrado de este espacio marcará claramente los recorridos y las zonas de estancia, dejando las zonas de mayor vegetación con una luz menor reduciendo la contaminación lumínica. Se incluirá equipamiento que posibilite la celebración de actividades efímeras, deportivas, experimentales, etc. siempre teniendo en cuenta la prevalencia de lo natural.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	80%	64.418 m ²
	Semi-permeable		10%	8.052 m ²
	Duro		10%	8.052 m ²
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	10%	8.052 m ²
	Arboleda prevista	Área prevista	40%	32.209 m ²
	Paisajismo		25%	20.131 m ²
	Lámina de agua		4%	3.221 m ²
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m ²	5,0 Ud.	403 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	6,0 Ud.	112 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	1,0 Ud.	8 Ud.
	Juego de niños / Deporte		0,5 Ud.	4 Ud.
	Zonas de servicio y restauración		0,2 Ud.	2 Ud.
Cerramientos	ml / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	4,0 Ud.	4 Ud.

EL CANTIL



Datos

E 1:50000

ID: EL- 1

Tipo: Paseo fluvial

Zonas: 1-2

Área: 33.884 m2

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

El Cantil cuyo papel principal es la actividad portuaria de cruceros o cualquier otro que sea compatible con el desarrollo del DUP, también ejerce como elemento esencial de contacto del ámbito con el río, supeditando el uso público de mismo en función de los requerimientos portuarios. Conservará la memoria del Puerto manteniendo las infraestructuras que fueron necesarias para la actividad de los buques e incorporando nuevos espacios dedicados al tránsito de los pasajeros de los cruceros.

Este espacio será la imagen de referencia del ámbito desde la margen opuesta o desde la dársena, siendo una nueva fachada de la ciudad. Se potencia el ritmo de su construcciones con la incorporación de una iluminación integrada con las mismas.

Referencias



39. Ejemplo cantil, Hafften City, Zaha Hadid



40. Recreación alzado de los tinglados desde la dársena del Guadalquivir



41. Planta Master Plan zona del Cantil



42. Alzado Master Plan del Cantil

E 1:4000



43. Alzado Master Plan, Grúas y norays: Atmósfera portuaria

E 1:2500



44. Alzado Master Plan, Iluminación: El cantil encendido

E 1:2500



45. Alzado Master Plan, Tinglados: Arquitectura portuaria

E 1:2500



46. Alzado Master Plan, Vía Verde: Fondo vegetal

E 1:2500



47. Sección transversal Cantil

E 1:2500

Principios de Diseño

Acabados

En el Cantil se conservan la mayoría de los acabados existentes manteniendo carácter y uso portuario de este área: Adoquines y pavimentos de hormigón, y en la medida de lo posible, los raíles para el desplazamiento de las grúas móviles.

Vegetación y Agua

Carece de vegetación en la actualidad y el Master Plan no prevé su introducción este área, únicamente será posible mediante elementos que no interfieran en las actividades portuarias. No está prevista la incorporación de agua.

Equipamiento

Se mantienen los elementos portuarios del Cantil, mejorando su conservación, especialmente grúas y norays. Se incorpora un sistema de iluminación para potenciar la imagen de este espacio desde la ciudad, creando una referencia paisajística en la percepción del ámbito. También se desarrollará un sistema de cerramiento flexible que delimite la zona de seguridad para el atraque de buques y que se detalla en el apartado de la terminal.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	10%	3.285 m2
	Semi-permeable		10%	3.285 m2
	Duro		80%	26.278 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente		
	Arboleda prevista			
	Paisajismo	Área prevista	20%	6.570 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	2,0 Ud.	66 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	2,0 Ud.	47 Ud.
	Zonas de estancia		0,5 Ud.	2 Ud.
	Juego de niños / Deporte	Ud./ Ha		
	Zonas de servicio y restauración			
	Cerramientos	ml / m perímetro	0,3 m	710 ml
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades		

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

LA BOCANA + MUELLE DE HONOR



E 1:50000

Datos

ID: EL- 3 **Tipo:** Zonas verdes
Zonas: 1 **Área:** 3.103 m2
Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

Punto de conexión peatonal al norte de la ordenación, la Bocana funciona como puerta de entrada desde el muelle de Delicias y la avenida Cardenal Bueno Monreal.

Este espacio libre rodea la nueva edificación prevista como continuación de la vía verde. Servirá para establecer el acuerdo entre las cotas del cantil y la Av. de Guadalhorce. Preverá la posibilidad de utilización del trazado del ferrocarril para una línea de transporte público.

Junto al cantil se diseñará un muelle que permitirá el acceso al agua de manera puntual.

Referencias



48. Paseos fluviales



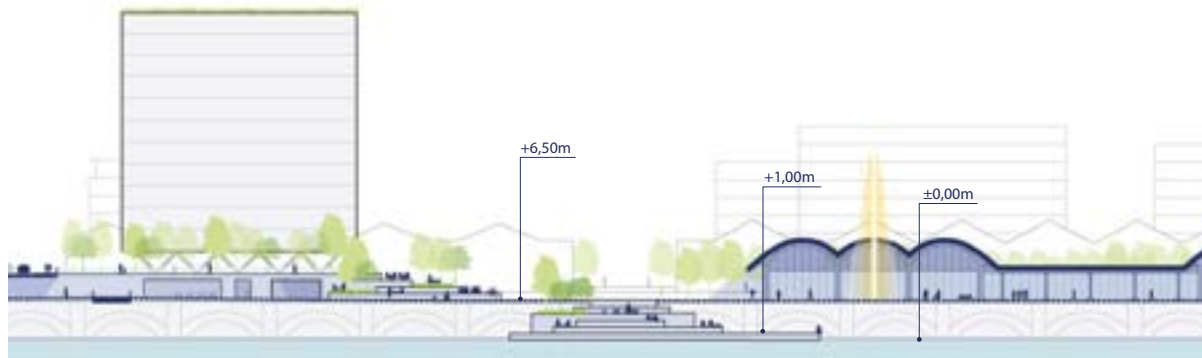
49. Imagen Master Plan La Bocana



50. Sección transversal propuesta La Bocana

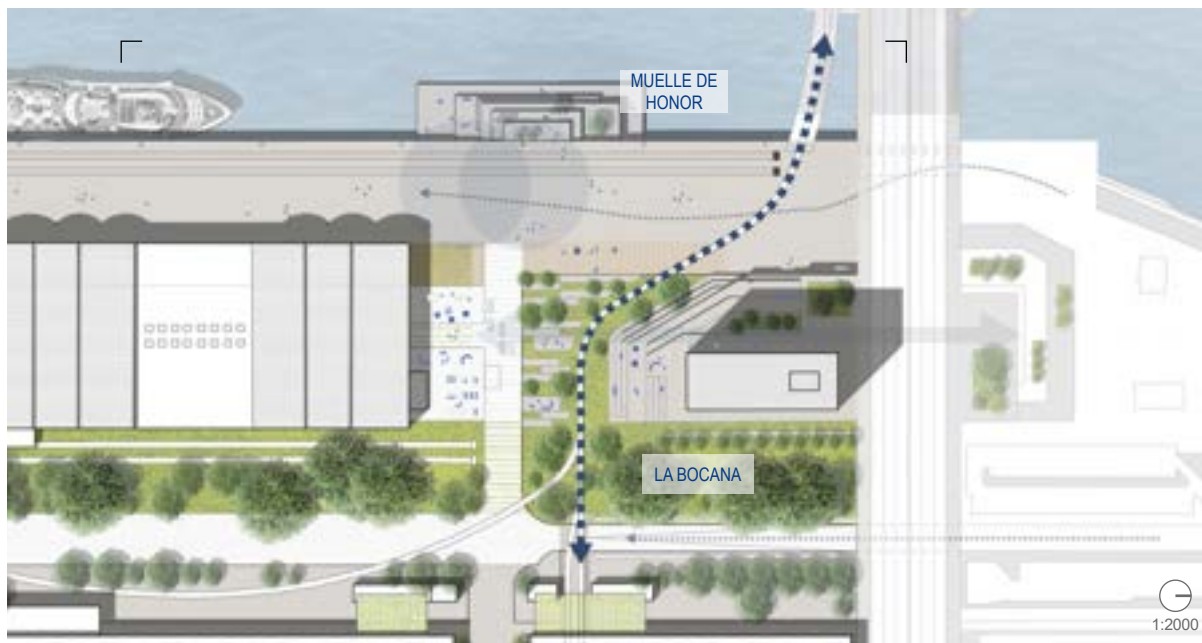
E 1:1000

LA BOCANA + MUELLE DE HONOR



51. Alzado propuesta La Bocana

E 1:1000



52. Planta Master Plan zona La Bocana

Principios de Diseño

Acabados

Continuación de la Vía Verde, este espacio estará algo más urbanizado y contará con un porcentaje algo mayor de acabados semi-permeables y duros, aunque siga siendo en su mayor parte un acabado permeable.

Vegetación y Agua

Mantendrá en lo posible la arboleda y vegetación existente, continuación de la AV. de Guadalhorce, incorporando nuevos espacios verdes.

No hay previstos elementos de agua.

Equipamiento

Los equipamientos estarán enfocados a la estancia en este espacio, manteniendo un nivel de iluminación y mobiliario similar a la Vía Verde.

No se contemplan zonas de juego o deportivas, ni espacios de servicio y restauración.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	60%	1.845 m2
	Semi-permeable		20%	615 m2
	Duro		20%	615 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	10%	308 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	15%	461 m2
	Paisajismo		30%	923 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	4,0 Ud.	12 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	3,0 Ud.	10 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	7,0 Ud.	2 Ud.
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración			
Cerramientos	ml / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	1,0 Ud.	1 Ud.

PUENTE VERDE



Datos

E 1:50000

ID: EP - Razas **Tipo:** Pasarela peatonal
Zonas: Av. de las Razas **Área:** -
Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

Conexión peatonal al sur de la ordenación con la ciudad. Se reutiliza el viaducto existente de la avenida de Las Razas a su paso por Padre García Tejero, y se transforma en una pasarela para peatones y espacio verde, conectando la cabecera del parque del Guadaira con el parque del Puerto.
 El tráfico de vehículos en Las Razas discurrirá por la parte inferior de manera obligada, lo que también facilitará una reducción en la velocidad y un cambio a partir de este punto en el carácter de la avenida, transformándose en una avenida totalmente urbana integrada en un entorno residencial.

Referencias



54. Garden Bridge en Londres (T. Heatherwick)



53. Imagen Master Plan Puente Verde



55. Planta Master Plan Puente Verde

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES DEL ARI-DEBP-08



56. Imagen Master Plan Sistema General EL.LL del ARI-DBP-08



57. Planta Master Plan Sistema General EE.LL. del ARI-DBP-08



Datos

E 1:50000

ID: SGEL-01/02

Tipo: Parque metropolitano

Fases: ARI-DBP-08

Área: 60.766 m2

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

Cabecera del Parque del Guadaira que está situada dentro del ámbito del área de reforma interior. La transformación urbanística del ARI consolida clasificación urbanística de este espacio, cuyo desarrollo a nivel de urbanización se encuentra prácticamente consolidada.

Articula el ámbito del ARI desde Padre García Tejero hacia el sur, sirve de cabecera oeste del Parque del Guadaira, y de enlace de este último con el Parque del Puerto a través del "Puente Verde".

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	75%	45.575 m2
	Semi-permeable		10%	6.077 m2
	Duro		15%	9.115 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	10%	6.077 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	40%	24.306 m2
	Paisajismo		5%	3.038 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	4,0 Ud.	243 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	3,0 Ud.	58 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	1,0 Ud.	6 Ud.
	Juego de niños / Deporte		0,3 Ud.	2 Ud.
	Zonas de servicio y restauración			
	Cerramientos		m / m perímetro	
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	2,0 Ud.	2 Ud.

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

GALERÍA DE LOS TINGLADOS



Datos

E 1:50000

ID: EL- 2

Tipo: Paseo cubierto

Zonas: 1

Área: 6.950 m2

Carácter: Básico

Criterios de Diseño

Dado el carácter portuario que mantiene el cantil, y que por tanto impide la creación de estructuras de sombra que puedan interferir en su actividad, se reserva la primera crujía de los tinglados para la creación de un espacio público a modo de paseo cubierto a lo largo del cantil, pero fuera de la banda destinada a actividades portuarias.

Las fachadas de los cuerpos cerrados de los tinglados se retranquea a la segunda crujía, creándose un ámbito intermedio que puede albergar también parte de la actividad que se desarrolle en los tinglados, siempre que mantenga libre la circulación peatonal.

Referencias



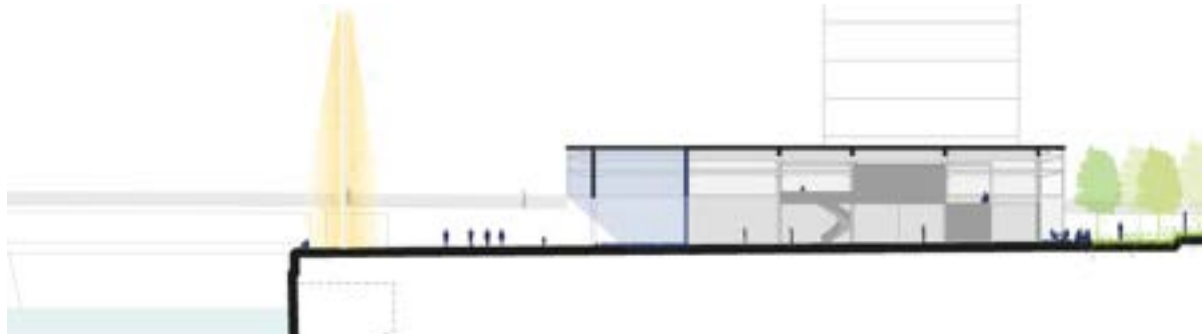
58. Referencia zonas porticadas



59. Imagen Master Plan Galería de los Tinglados

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

GALERÍA DE LOS TINGLADOS



60. Sección propuesta del Cantil + Galería de los Tinglados + Tinglados

E 1:750

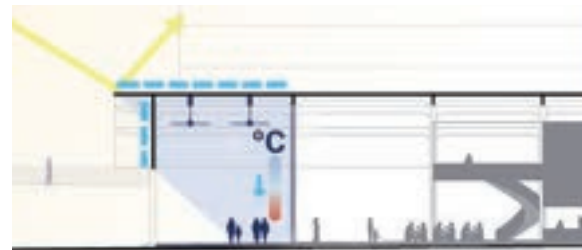


61. Axonometría propuesta Galería de los Tinglados



62. Sección: Permeabilidad

E 1:500



63. Sección: Protección contra las inclemencias

E 1:500

Principios de Diseño

Acabados

Los materiales utilizados en la Galería de los Tinglados mantendrán una estética común a lo largo de toda la galería para identificar este espacio, más allá de las diferentes soluciones que puedan aparecer en la rehabilitación de los diferentes tinglados. Tendrá un acabado acorde con el entorno portuario y con la memoria de los tinglados.

Vegetación y Agua

Vegetación y agua no tendrán un papel principal en la configuración de este espacio más allá de algunos elementos puntuales que puedan aparecer de manera singular.

Equipamiento

El paseo estará equipado con infraestructuras de iluminación y sombra que permitan una utilización segura y confortable del espacio. El diseño y acabados deberán asimismo asegurar la accesibilidad de los recorridos.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	10%	731 m ²
	Semi-permeable		10%	731 m ²
	Duro		80%	5.845 m ²
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente		
	Arboleda prevista	Área prevista		
	Paisajismo		100%	7.306 m ²
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m ²	6,0 Ud.	44 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	3,0 Ud.	40 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha		
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración			
Cerramientos	ml / m perímetro	0,4 m	532 ml	
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades		

MUELLE DE HELIÓPOLIS



Datos

E 1:50000

ID: EL- 12

Tipo: Parque Urbano

Zonas: 4 - 5

Área: 28.193 m2

Carácter: Básico

Criterios de Diseño

Este espacio se configura como elemento de transición hacia la dársena del Distrito Azul, y como prolongación del Parque del Puerto. De esta manera permite una continuidad de la red de espacios libres.

El frente fluvial se adaptará a la topografía generando varias terrazas que permitan una mayor proximidad al agua, y la creación de un borde de rivera vegetal naturalizado en contacto con la dársena.

Referencias



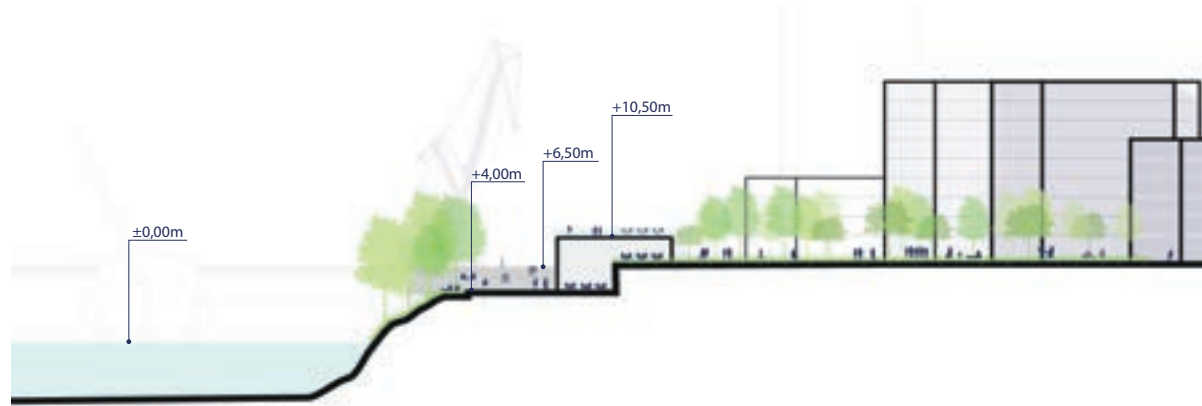
64. Imagen referencia waterfront



65. Imagen Master Plan Muelle de Heliópolis

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

MUELLE DE HELIÓPOLIS



66. Sección transversal propuesta Muelle de Heliópolis

E 1:2000



67. Planta Master Plan zona Muelle de Heliópolis

1:2500

Principios de Diseño

Acabados

Espacio equilibrado en cuanto al carácter de sus acabados (permeables, naturales, urbanizados) y grado de urbanización, diferenciando una zona de parque más urbano, una zona de paseo paralela a la ribera, y el borde naturalizado en contacto con la dársena.

Vegetación y Agua

Se conserva la vegetación existente en el margen del río y se incorporan nuevas masas vegetales en la zona en contacto con las edificaciones previstas del Distrito Azul, creando una transición entre la zona construida y la lámina de agua.

Equipamiento

En la zona más elevada se incorporarán equipamientos que permitan el uso de este espacio por los usuarios de las edificaciones terciarias (zonas de estancia, paseo, reuniones), mientras que el paseo y el borde de ribera, estarán equipados como continuidad del Parque del Puerto, con la prolongación de recorridos deportivos, etc.

Estimación de Componentes

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	45%	12.687 m2
	Semi-permeable		10%	2.819 m2
	Duro		45%	12.687 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	5%	1.410 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	40%	11.277 m2
	Paisajismo		20%	5.639 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	5,0 Ud.	141 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	4,0 Ud.	58 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	1,0 Ud.	3 Ud.
	Juego de niños / Deporte		0,7 Ud.	2 Ud.
	Zonas de servicio y restauración		0,2 Ud.	1 Ud.
Cerramientos	m / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	3,0 Ud.	3 Ud.

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

PLAZA DE LA EXPOSICIÓN



Datos

E 1:50000

ID: EL- 17 **Tipo:** Plaza pública
Zonas: ARI-DBP-08 **Área:** 4.286 m2
Carácter: Básico

Criterios de Diseño

La plaza de la Exposición recupera parte del espacio original de la histórica plaza de los Conquistadores, como espacio de acceso a las galerías comerciales en la Exposición Iberoamericana de 1929.

Espacio público central de la zona norte del área de reforma interior, servirá además para generar una apertura de la calle Tarfia entre Páez de Ribera y Profesor García González.

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	15%	543 m2
	Semi-permeable		20%	724 m2
	Duro		65%	2.353 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente		
	Arboleda prevista	Área prevista	20%	724 m2
	Paisajismo		35%	1.267 m2
	Lámina de agua		10%	362 m2
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	6,0 Ud.	22 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	6,0 Ud.	16 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	10,0 Ud.	4 Ud.
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración			
Cerramientos	m / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	2,0 Ud.	2 Ud.



68. Imagen Master Plan Plaza de la Exposición



69. Planta Master Plan Plaza de la Exposición

SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES DEL ARI



70. Imagen Master Plan Sistema Local EE.LL ARI-DBP-08



71. Planta Master Plan Sistema Local EE.LL ARI-DBP-08



E 1:50000

Datos

ID: EL-14,15,16,18,19 **Tipo:** Zonas verdes
Fases: ARI-DBP-08 **Área:** 13.894 m2
Carácter: Elemental

Criterios de Diseño

El sistema local de espacios libres del ARI-DBP-08 responde a diferentes estrategias puntuales de pequeña escala: Ampliación del espacio de conexión Páez de Ribera - Las Razas, facilitar conectividades longitudinales o transversales, o la preservación de elementos vegetales existentes como los árboles existentes en la actual Delegación Provincial de Costas.

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	60%	10.908 m2
	Semi-permeable		20%	3.636 m2
	Duro		20%	3.636 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	10%	1.818 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	30%	5.454 m2
	Paisajismo		20%	3.636 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	5,0 Ud.	91 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	3,0 Ud.	57 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	1,0 Ud.	2 Ud.
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración			
Cerramientos	ml / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	4,0 Ud.	4 Ud.

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

PATIOS DE LOS TINGLADOS



Datos

E 1:50000

ID: EL- 4,5,6,7,9

Tipo: Zona ajardinada

Zonas: 1-2

Área: 5.758 m²

Carácter: Elemental

Criterios de Diseño

Estos espacios, denominados tradicionalmente patios de los tinglados y utilizados para el acopio de mercancías, mantendrán su función de conectores entre Guadalhorce y el cantil, y servirán como zonas de extensión al aire libre de las actividades de los tinglados. Podrán albergar construcciones ligeras para actividades temporales.

El acabado será principalmente duro, con el mantenimiento de los trazados adoquinados existentes, y podrán incorporar algún elemento añadido de vegetación.

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	15%	864 m ²
	Semi-permeable		20%	1.151 m ²
	Duro		65%	3.742 m ²
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente		
	Arboleda prevista	Área prevista	15%	864 m ²
	Paisajismo		20%	1.151 m ²
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m ²	6,0 Ud.	35 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	3,0 Ud.	20 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	6,0 Ud.	3 Ud.
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración		6,0 Ud.	3 Ud.
	Cerramientos	ml / m perímetro		
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades	6,0 Ud.	6 Ud.



72. Imagen Master Plan Patios de los Tinglados



73. Sección Patio de los Tinglados: Volúmenes continuos

E 1:750



74. Sección Patio de los Tinglados: Volúmenes independientes

E 1:750



75. Sección Patio de los Tinglados: Espacio capable

E 1:750



2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

PASOS ENTRE EDIFICIOS



76. Imagen Master Plan Pasos entre edificios



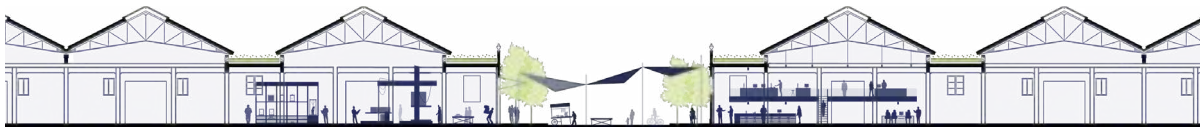
77. Sección Pasos entre edificios: Conexión entre Naves

E 1:750



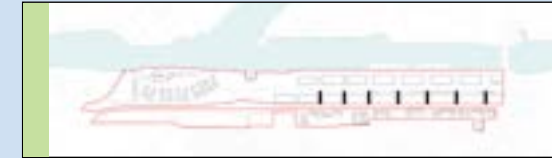
78. Sección Pasos entre edificios: Continuidad hacia el exterior

E 1:750



79. Sección Pasos entre edificios: Espacio libre

E 1:750



Datos

E 1:50000

ID: EP- 1,7

Tipo: Espacio libre asociado

Zonas: 1-2

Área: 6.515 m2

Carácter: Elemental

Criterios de Diseño

Estos pasos deben favorecer la conectividad transversal, es decir, la integración del DUP en la ciudad. De esta forma, se prevé eliminar el cerramiento existente y recuperar el tránsito. Funcionalmente resolverán la accesibilidad de los diferentes servicios. Mantendrán el carácter portuario de los acabados, facilitando los usos peatonales y el mantenimiento o reposición de árboles. El uso de las naves podrá abrirse a estos espacios de forma controlada favoreciendo la continuidad hacia el exterior de sus actividades, incluso proyectando conexiones entre los grupos.

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	20%	1.303 m2
	Semi-permeable		20%	1.303 m2
	Duro		60%	3.908 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	10%	651 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	20%	1.303 m2
	Paisajismo		20%	1.303 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	5,0 Ud.	33 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	2,0 Ud.	26 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha		
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración		10,0 Ud.	7 Ud.
Cerramientos	ml / m perímetro			
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades		

2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

BANDA DE PROTECCIÓN



Datos

E 1:50000

ID: EL- 13 **Tipo:** Parque lineal
Zonas: 1-2 **Área:** 6.938 m2
Carácter: Elemental

Criterios de Diseño

Espacio de separación entre Las Razas y el Distrito Azul. Permite la protección del viario interior del Distrito y la prolongación hacia el sur de recorridos peatonales y de bicicleta al margen de Las Razas.

Tendrá un carácter preferentemente permeable, con alineaciones de árboles para la formación de pantallas vegetales, y puede albergar el trazado lineal de infraestructuras.

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Permeable	Área prevista	60%	4.163 m2
	Semi-permeable		20%	1.388 m2
	Duro		20%	1.388 m2
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	1%	69 m2
	Arboleda prevista	Área prevista	50%	3.469 m2
	Paisajismo		5%	347 m2
	Lámina de agua			
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m2	3,0 Ud.	21 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	1,0 Ud.	9 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha		
	Juego de niños / Deporte			
	Zonas de servicio y restauración			
	Cerramientos		ml / m perímetro	
LANDMARKS	Fuentes / Pérgolas / Arte urbano	Unidades		



80. Imagen Master Plan Banda de Protección



81. Planta Master Plan Banda de Protección



2. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES

2.4. RESUMEN DE PARÁMETROS DE ZONAS VERDES

La tabla de parámetros para la urbanización de los espacios libres arroja una visión general del carácter de estos espacios. Además, permite realizar una estimación rápida de los costes de urbanización.

De este resumen de parámetros de espacios libres se pueden destacar los siguientes resultados:

Acabados

Las áreas blandas o naturalizadas ocupan más de la mitad del total de la superficie, alcanzado un porcentaje del 60%, frente al 30% de suelos más duros.

Vegetación y Agua

Cerca de un 40% del espacio proyectado está ocupado por zonas arbóreas (incluidas las arboledas existentes), y otro 20% zonas de vegetación con un tratamiento paisajístico.

El espacio de agua está principalmente concentrado en el Parque del Puerto, habiéndose previsto también algunas zonas en la Vía Verde.

Equipamiento y Landmarks

El nivel de equipamiento alcanzado como media es similar a una zona urbana consolidada, destaca principalmente la iluminación, como factor importante de integración y de seguridad (4,4 Ud/1000 m² de media).

ESPACIO	01. GUADALHORCE - VÍA VERDE	02. PARQUE DEL PUERTO	03. EL CANTIL
AREA	22.882 m ²	80.523 m ²	32.848 m ²
PERÍMETRO	2.361 ml	1.859 ml	2.368 ml
ZONA DE AGUA	-	2.482 m ²	-
ZONA DEPORTIVA	-	-	-

CLASE	TIPO	DESCRIPCIÓN	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL
ACABADO	Blando / Natural	Área prevista	75%	17.162 m ²	80%	64.418 m ²	10%	3.285 m ²
	Flexible		10%	2.288 m ²	10%	8.052 m ²	10%	3.285 m ²
	Duro		15%	3.432 m ²	10%	8.052 m ²	80%	26.278 m ²
VEGETACIÓN Y AGUA	Arboleda existente	Área existente	25%	5.721 m ²	10%	8.052 m ²		
	Arboleda prevista	Área prevista	30%	6.865 m ²	40%	32.209 m ²		
	Paisajismo		50%	11.441 m ²	25%	20.131 m ²	20%	6.570 m ²
	Lámina de agua		5%	1.144 m ²	4%	3.221 m ²		
EQUIPAMIENTO	Iluminación	Ud./1000 m ²	6,0 Ud.	137 Ud.	5,0 Ud.	403 Ud.	2,0 Ud.	66 Ud.
	Mobiliario urbano	Ud./100 ml	5,0 Ud.	118 Ud.	6,0 Ud.	112 Ud.	2,0 Ud.	47 Ud.
	Zonas de estancia	Ud./ Ha	2,0 Ud.	5 Ud.	1,0 Ud.	8 Ud.	0,5 Ud.	2 Ud.
	Juego de niños / Deporte		0,5 Ud.	1 Ud.	0,5 Ud.	4 Ud.		
	Zonas de servicio y restauración		1,5 Ud.	3 Ud.	0,2 Ud.	2 Ud.		
	Cerramientos	ml/ml perímetro					0,3 m	710 ml
LANDMARKS	Fuentes/Pérgolas/Arte urbano	Unidades	2,0 Ud.	2 Ud.	4,0 Ud.	4 Ud.		

Permeable 10-20% impermeable
 Semi-permeable 30-50% impermeable
 Duro 75-100% impermeable

Urban Small Sites Best Management Practice Manual (www.urbanforestrysouth.org)

2.4. RESUMEN DE PARÁMETROS DE ZONAS VERDES

04. LA BOCANA	06. SISTEMA GENERAL DE EE. LL. DEL ARI	07. GALERÍA DE LOS TINGLADOS	08. MUELLE DE HELIOPOLIS	09. PLAZA DE LA EXPOSICIÓN	10. SISTEMALOCAL DE EE. LL. DEL ARI	11. PATIOS TINGLADOS	12. PASOS ENTRE EDIFICIOS	13. BANDA DE PROTECCIÓN
3.075 m2	60.766 m2	7.306 m2	28.193 m2	3.620 m2	18.180 m2	5.757 m2	6.514 m2	6.938 m2
321 ml	1.926 ml	1.330 ml	1.462 ml	272 ml	1.906 ml	678 ml	1.283 ml	906 ml
-	-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-	-

FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL	FACTOR	TOTAL		
60%	1.845 m2	75%	45.575 m2	10%	731 m2	45%	12.687 m2	15%	543 m2	60%	10.908 m2	15%	864 m2	20%	1.303 m2	60%	4.163 m2
20%	615 m2	10%	6.077 m2	10%	731 m2	10%	2.819 m2	20%	724 m2	20%	3.636 m2	20%	1.151 m2	20%	1.303 m2	20%	1.388 m2
20%	615 m2	15%	9.115 m2	80%	5.845 m2	45%	12.687 m2	65%	2.353 m2	20%	3.636 m2	65%	3.742 m2	60%	3.908 m2	20%	1.388 m2
10%	308 m2	10%	6.077 m2			5%	1.410 m2			10%	1.818 m2			10%	651 m2	1%	69 m2
15%	461 m2	40%	24.306 m2			40%	11.277 m2	20%	724 m2	30%	5.454 m2	15%	864 m2	20%	1.303 m2	50%	3.469 m2
30%	923 m2	5%	3.038 m2	100%	7.306 m2	20%	5.639 m2	35%	1.267 m2	20%	3.636 m2	20%	1.151 m2	20%	1.303 m2	5%	347 m2
								10%	362 m2								
4,0 Ud.	12 Ud.	4,0 Ud.	243 Ud.	6,0 Ud.	44 Ud.	5,0 Ud.	141 Ud.	6,0 Ud.	22 Ud.	5,0 Ud.	91 Ud.	6,0 Ud.	35 Ud.	5,0 Ud.	33 Ud.	3,0 Ud.	21 Ud.
3,0 Ud.	10 Ud.	3,0 Ud.	58 Ud.	3,0 Ud.	40 Ud.	4,0 Ud.	58 Ud.	6,0 Ud.	16 Ud.	3,0 Ud.	57 Ud.	3,0 Ud.	20 Ud.	2,0 Ud.	26 Ud.	1,0 Ud.	9 Ud.
7,0 Ud.	2 Ud.	1,0 Ud.	6 Ud.			1,0 Ud.	3 Ud.	10,0 Ud.	4 Ud.	1,0 Ud.	2 Ud.	6,0 Ud.	3 Ud.				
		0,3 Ud.	2 Ud.			0,7 Ud.	2 Ud.										
						0,2 Ud.	1 Ud.					6,0 Ud.	3 Ud.	10,0 Ud.	7 Ud.		
				0,4 m	532 ml												
1,0 Ud.	1 Ud.	2,0 Ud.	2 Ud.			3,0 Ud.	3 Ud.	2,0 Ud.	2 Ud.	4,0 Ud.	4 Ud.	6,0 Ud.	6 Ud.				

3. SISTEMA DE MOVILIDAD

3.1. ESTRATEGIA

El Distrito Urbano Portuario se encuentra en una posición estratégica de la ciudad y próximo a todas las redes de transporte principales de la ciudad, actuales o futuras. Las actividades desarrolladas hasta ahora, de carácter meramente portuarias han condicionado la permeabilidad y conexión de este espacio desconectándolo de su entorno. Tenemos ahora la oportunidad de abrir este ámbito y conectarlo de nuevo con la ciudad a través de un planteamiento novedoso en materia de movilidad que, siguiendo las directrices marcadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla (PMUS), tendrá estas 3 líneas básicas estratégicas:

1. Distrito abierto y conectado. La reconstrucción de la proximidad y la mejora de la caminabilidad de los espacios urbanos. El restablecimiento de las conexiones con la ciudad en los bordes del DUP.

2. El peatón en el centro de la movilidad del DUP. Fomento e incremento de medios de transporte sostenibles; la limitación y reducción de la dependencia del automóvil; la apuesta por la movilidad peatonal y ciclista; y consecuentemente la recuperación de la convivencia en el espacio público.

3. Distrito 5 Minutos. La articulación de las redes internas de transporte para garantizar la accesibilidad desde cualquier punto a otro en un tiempo corto sin utilizar el vehículo privado.



82. Infografía Avenida de Las Razas.



83. Infografía Avenida Guadalhorce

ESTRATEGIA 1: DISTRITO ABIERTO Y CONECTADO

El DUP solo podrá ser motor de desarrollo social económico y natural de Sevilla si se reconecta con el entorno en todos estos ejes:

- **Circuitos peatonales. Anillo verde.**
- **Transporte Público. Transporte discrecionales**
- **Redes de Bicicleta y de nueva movilidad sostenible** de acciones en relación a los siguientes aspectos para fomentar y mejorar este tipo de movilidad.
- **Vehículos privados.** Transporte y suministros. Emergencia

Tenemos la oportunidad de abrir esta nueva zona de la ciudad a los barrios más próximos y al resto de Sevilla, creando nuevo pasos peatonales que conecten lo existente con la nueva zona residencial y portuaria.

Se plantea una ordenación cómoda para el ciudadano, dónde los espacios de sombra se combinen con los principales ejes peatonales, complementándolos con la versatilidad que aportan los transportes alternativos que tendrán un papel muy importante en el ámbito de actuación.

Los vehículos privados tendrán un rol secundario, aunque se tendrá en cuenta los recorridos de logística y emergencias necesarios para el correcto desarrollo de las actividades.



84. Composición de imágenes del lugar, mostrando los espacios de comunicación del Distrito



85. Diagrama Caminabilidad.

**ESTRATEGIA 2:
PEATÓN EN EL CENTRO DE LA
MOVILIDAD DEL DUP**

El objetivo es establecer un nuevo modelo accesibilidad restringida al DUP, para conseguir que el vehículo privado no tenga prioridad sobre el peatón.

1 INTEGRACIÓN EN EL FUTURO MODELO DE LAS SUPERMANZANAS

- **Supermanzana DUP:** Ámbito definido entre el puente de las Delicias, la Av. de las Razas y el puente del Centenario.
- **Organizará el tráfico** en la Av. de las Razas transformando su carácter de viario periférico en una nueva calle central más amable con el peatón.
- **Aumentará la calidad del espacio público** del DUP en términos de accesibilidad y caminabilidad, situando al peatón en el centro.

2 GESTIÓN DEL TRÁFICO INTERNO DEL DUP

- **Gestión de accesos.** Control de entradas, salidas y tiempos de estancias
- **Gestión de aparcamientos.** Categorizados en función de sus usuarios y con tiempos máximos de estancia
- **Plan específico de emergencias** y suministros.



ESTRATEGIA 3: DISTRITO CINCO MINUTOS

El éxito de la movilidad dentro del DUP pasa por una buena conexión interna. La ambición del distrito 5 minutos busca articular las redes internas de transporte para garantizar la accesibilidad desde cualquier punto a otro en un tiempo corto sin utilizar el vehículo privado. Este objetivo de distrito 5 minutos se va a apoyar en dos medios de transporte principalmente:

- El **Driverless bus** en el eje norte-sur del DUP.
- La **prolongación de la red de carril bici** existente en la ciudad dentro del DUP y el uso de los sistemas de **transporte alternativos**

Para lograr este distrito 5 minutos es necesario tensionar las actividades, creando un tejido diverso, con una densidad equilibrada, donde la digitalización y los nuevos sistemas de movilidad jugarán un papel muy importante. En el Master Plan se localizarán puntos de conexión importante que enlazarán los distintos transportes alternativos.

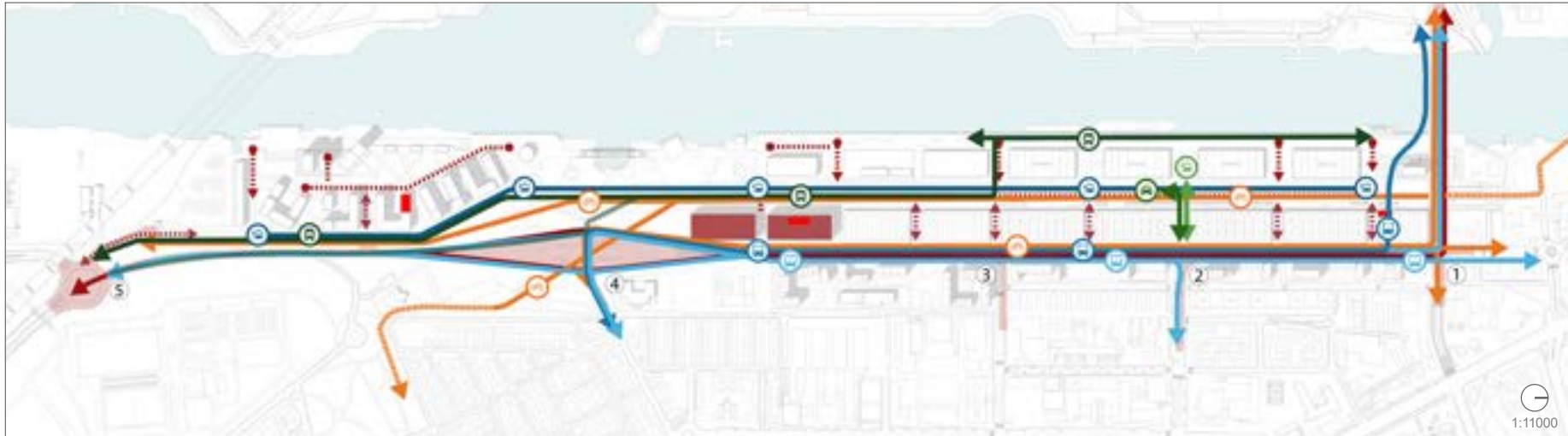
Estas experiencias se están desarrollando en otras ciudades europeas como París, donde se está apostando por crear barrios de 15 minutos con todos los servicios al alcance de los ciudadanos.



86. Composición de imágenes, mostrando los elementos que posibilitan el distrito 5 minutos.



87. Composición de imágenes, mostrando los elementos que posibilitan el distrito 5 minutos.



88. Esquema sistema de movilidad del DUP

3.2. REDES DE MOVILIDAD

Definimos el papel del **transporte privado** dentro del DUP, viendo cómo funciona y como se complementa con el **transporte público**, estudiando las conexiones a las redes exteriores y cómo nos conectamos a ella. Analizando las infraestructuras existentes y las proyectadas a corto y medio plazo en la ciudad.

También abordamos las redes interiores y su interacción con las redes exteriores, explicando las nuevas modalidades del **transporte alternativo** dentro de la ordenación tanto en la avenida Guadalhorce como en el resto del ámbito. Estas redes son fundamentales para lograr un distrito 5 minutos.

En este apartado tratamos las nuevas secciones proyectadas para la Avenida de Las Razas y la Avenida de Guadalhorce, en ellas se muestran los espacios que se reservan para los peatones, el transporte público y los vehículos privados. Mientras que las secciones de Las Razas tienen un carácter más urbano, que interacciona con la ciudad, en las secciones de Guadalhorce, se estudia como una plataforma única donde los distintos medios de transportes comparten este eje norte-sur fundamental en la movilidad del DUP.

Por último nos centraremos en los principales **nodos de conexión** que presenta la avenida de Las Razas y su conexión con el barrio.

TRANSPORTE PRIVADO	■ Coches
	● Carga y Descarga / Emergencias
	■ Parking
TRANSPORTE PÚBLICO	■ Conexión futura de transporte público
	■ Conexión Bus Urbano
	■ Conexión Bus Rapid Transit
	■ Driveless Bus
TRANSPORTE ALTERNATIVO	■ Conexión Carril Bici
ACTIVIDAD PORTUARIA	■ Servicio de asistencia logística a la Terminal
	■ Autobús Terminal
	■ Taxi Terminal
NODOS DE CONEXIÓN	① Nodo Delicias
	② Nodo Páez de Rivera
	③ Nodo Profesor García González
	④ Nodo Padre García Tejero
	⑤ Nodo Prolongación Avda. de las Razas

3. SISTEMA DE MOVILIDAD

TRANSPORTE PRIVADO

El ámbito de actuación se sitúa dentro de un concepto de **supermanzanas en los barrios de Reina Mercedes y Heliópolis**.

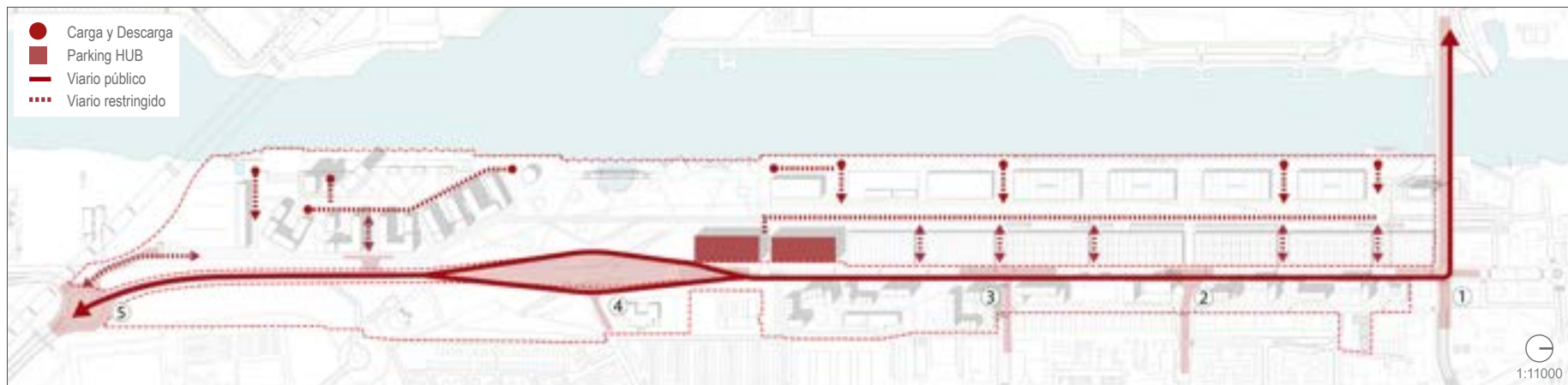
La ordenación plantea dos supermanzanas, separadas por el parque del Puerto que actúa como espacio de transición.

Este Master Plan limita la presencia de vehículos dentro del área portuaria, **se rediseña la Avenida de Las Razas**, dotándola de un carácter más urbano, con velocidades más limitadas. Se plantea un **Hub de aparcamientos**, edificio en altura que condesa la mayoría del aparcamiento necesario.

El **transporte privado** podrá entrar dentro del área portuaria **con carácter restringido**, a excepción de emergencias y la logística.



89. La movilidad en el ámbito del DUP del vehículo privado a escala urbana



90. La movilidad en el DUP del vehículo privado



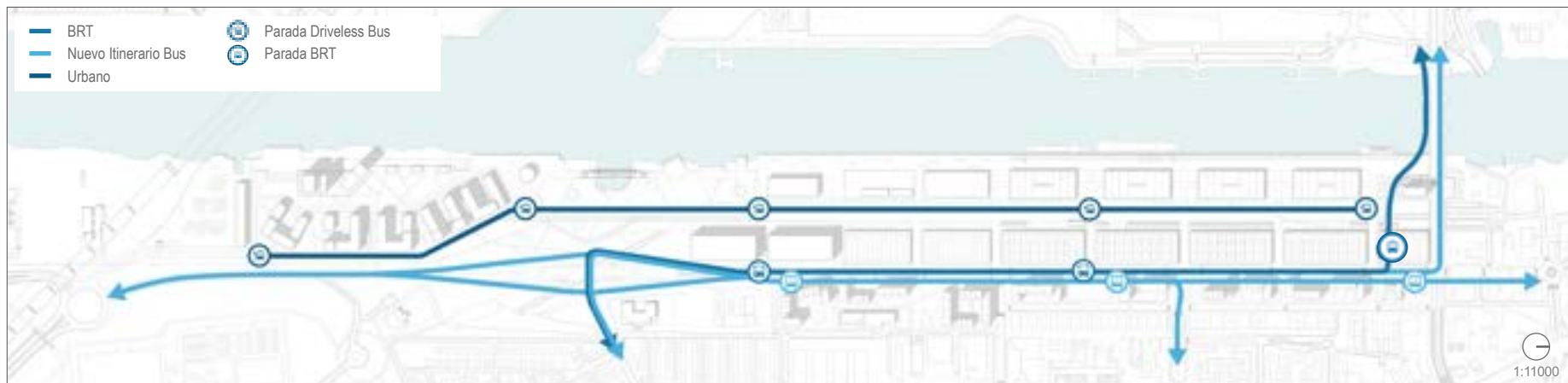
91. Redes de transporte público en el ámbito DUP a escala urbana

TRANSPORTE PÚBLICO

El transporte público en la actualidad no llega a dar servicio al DUP, no existiendo líneas de autobús que circulen por la Avenida de Las Razas.

Por todo ello y de acuerdo con las intenciones del PMUS de peatonalizar la Av. Reina Mercedes **proponemos, inicialmente, modificar el recorrido de 2 de las 4 líneas de TUSAM que pasan en la actualidad por Reina Mercedes hacia la Av. de las Razas.**

La plataforma reservada de transporte público en Las Razas podría utilizarse por las líneas de autobuses urbanos hasta la ejecución de una futura red de transporte público, combinándose con la red interior del Driverless bus mediante la disposición de las paradas en la ordenación.



92. Redes de transporte público en el DUP

ALTERNATIVO + PEATÓN

Para hacer un DUP más atractivo se plantea una movilidad autónoma en el interior que posibilite el desarrollo del Distrito 5 Minutos.

Para la OT hay dos modos de transporte que van a hacer posible esta premisa:

- El **driverless bus** que transcurrirá por el eje norte-sur en el DUP.
- La **conexión con la red de carriles bici existentes** a través del DUP.

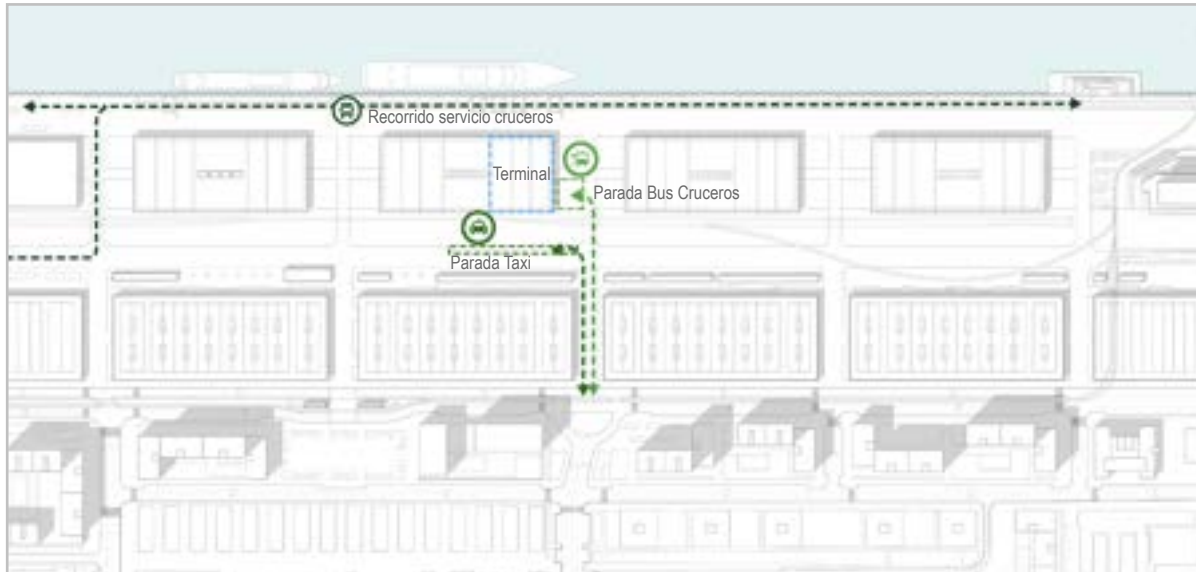
Para ello proponemos conectarnos **al sur mediante la plataforma verde en el cruce con Padre García Tejero**, en el **extremo norte** la conexión con el **carril bici existente en el Puente de las Delicias y hacia el norte por el paseo**.



93. Redes de carriles bici en el ámbito DUP a escala urbana



94. Redes de carril bici y flujos peatonales en el DUP



95. Redes de movilidad de asistencia a la actividad portuaria del DUP

MOVILIDAD DE ASISTENCIA A LA ACTIVIDAD PORTUARIA.

La movilidad relativa a la actividad portuaria de la terminal de cruceros se ha planificado, por una parte, en todo lo relacionado con el abastecimiento de los buques, para lo que se determina un acceso restringido por franjas horarias, de manera que la circulación de transporte pesado no afecte a la pacificación de la movilidad prevista para el ámbito. Los accesos se han previsto al sur con dos accesos en función de la fase de desarrollo.

Por otra parte, el transporte de pasajeros a través de autobús o taxi se produce con una entrada al ámbito en la continuación de Páez de Rivera con zonas de estacionamiento específicas en el entorno de la terminal.



96. Redes de movilidad de asistencia a la actividad portuaria del DUP

APARCAMIENTO

Las hipótesis de aparcamiento es un juego abierto de combinaciones para alcanzar los requisitos que se definan, en este caso se han establecido cuatro hipótesis a modo ilustrativo.

La primera plantea plazas de aparcamiento para la zona 1 considerando las posibilidades de aparcamiento en superficie, bajo rasante en las naves y el provisional sur del Cantil. **La segunda** explora también las posibilidades de la zona 1, en este caso, agregando una oportunidad subterránea en la Av. Guadalhorce, y la parcela de la Bocana. **La tercera y la cuarta** estudian el ámbito completo, variando con la introducción del HUB, los provisionales o la oportunidad subterránea de Guadalhorce.

TIPO	ZONA	SUPERFICIE (m2)	PLANTAS	SUP. PLAZAS (m2)	PLAZAS	H1	H2	H3	H4
SUPERFICIE	ARI DBP-08	6825	1	15	455			455	455
	Transversales Naves	1240	1	15	83	83	83	83	83
	Guadalhorce	2620	1	15	175	175	175	175	175
	Distrito Financiero	5645	1	15	376			376	376
OPORTUNIDAD SUBTERRÁNEO	Guadalhorce	8330	1	33	252		252	252	
SUBTERRÁNEO	ARI DBP-08	31050	1	33	941			941	941
	Naves	14400	1	33	436	436	436	436	436
	Distrito Financiero	17870	1	33	542			542	542
PARKING HUB	HUB	9365	5	33	1419				1419
PROVISIONAL EVENTUAL	Norte Cantil	3145	1	33	95		95		
	Sur Cantil	13170	1	33	399	399	399	399	
	Oeste	39660	1	33	1202			1202	
TOTAL DE PLAZAS						1093	1441	4861	4426
RATIO DE M2T POR PLAZA						107.23	81.35	90.96	99.89

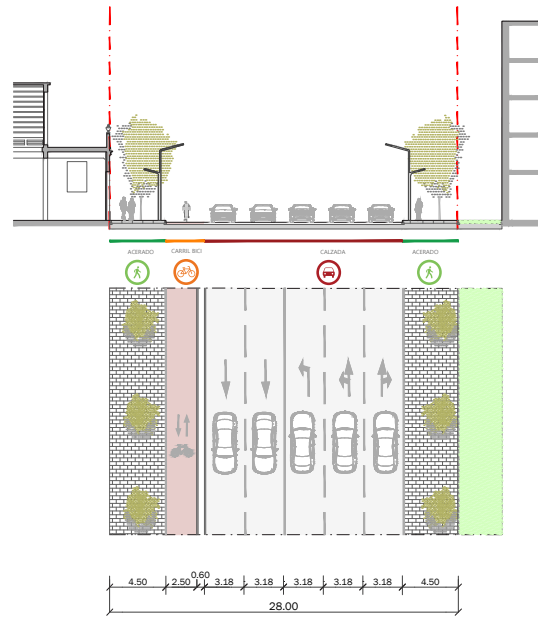
97. Tabla hipótesis de plazas de aparcamiento



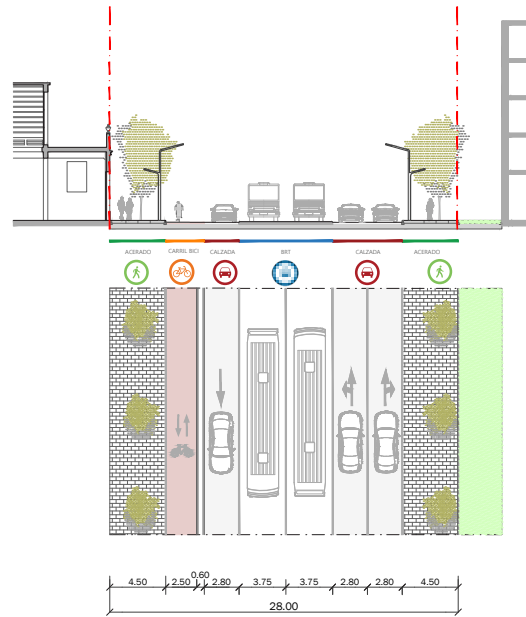
98. Áreas de aparcamiento en el DUP

SECCIÓN 1 1:600

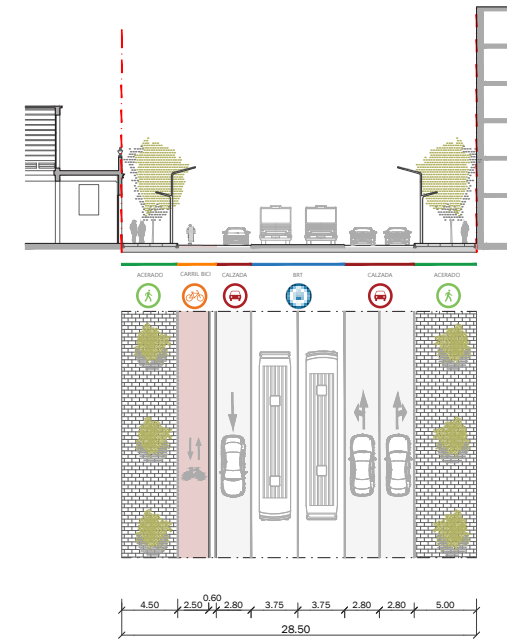
OPCIÓN 1



OPCIÓN 2



SECCIÓN 2 1:600



99. Secciones transversales y plantas de la Avenida de Las Razas

SECCIONES AV. DE LAS RAZAS

Se plantea una nueva Av. de Las Razas, cambiando las secciones de la avenida en su tramo norte hasta el cruce con la calle Padre García Tejero.

Se dota a esta arteria de un carácter más urbano y no tanto el de una barrera, tal y como es percibida en la actualidad, para ello la presencia del transporte público con la incorporación de una plataforma reservada y la creación de espacios

más confortables para el peatón marcarán el nuevo perfil de esta vía.

Se crean espacios peatonales continuos y amplios en la acera oeste, abriendo las nuevas actividades de las naves a la calle, para que el peatón cruce hacia el río y rompa con esta barrera.

Se sustituye la mediana que en la actualidad presenta la avenida en ciertos tramos para sustituirlo por una plataforma reservada central que aco-

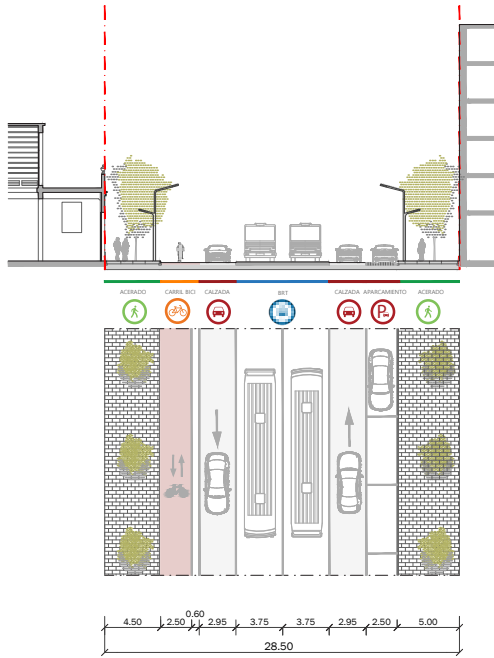
gerá el transporte público. Las paradas de este transporte se harán en el centro, creando zonas más amplias y adaptando las vías de circulación. Con esta modificación se consigue acabar con la linealidad actual de la avenida, que favorece las altas velocidades de los coches y que dificultan el paso hacia el área portuaria.

Gracias al ensanche de la Avenida de Las Razas en su tramo central, se crean carriles de espera para girar, haciendo más fluido el tráfico.

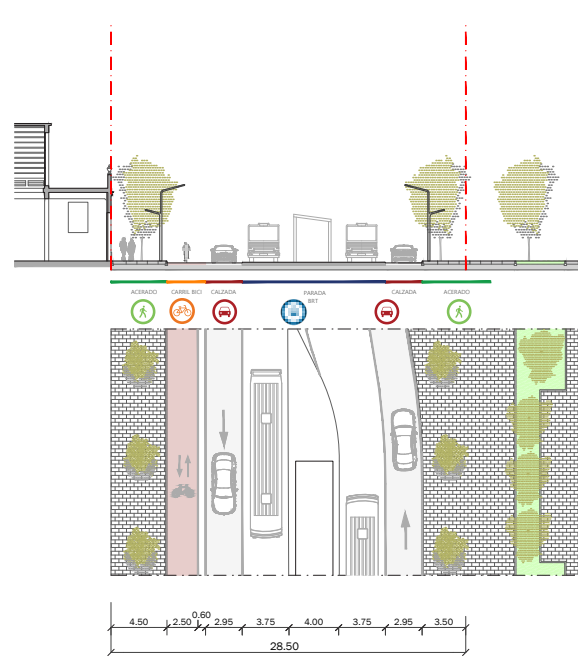
3. SISTEMA DE MOVILIDAD

ESTRUCTURA URBANA. ORDENACIÓN

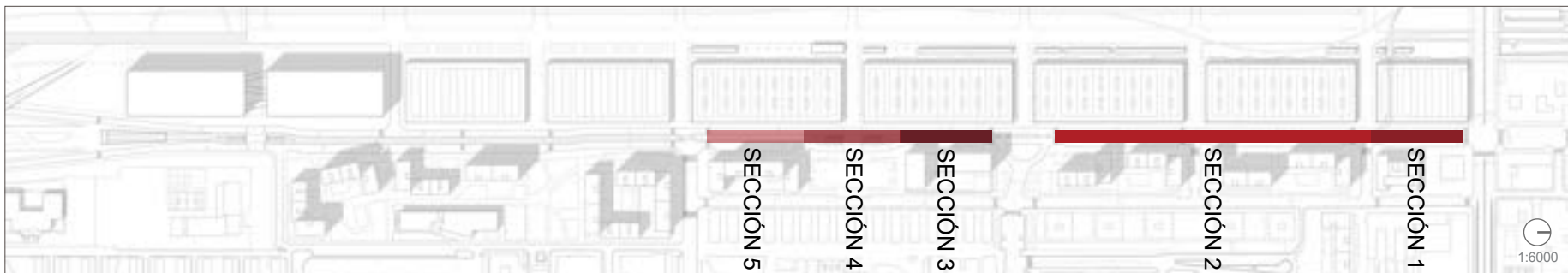
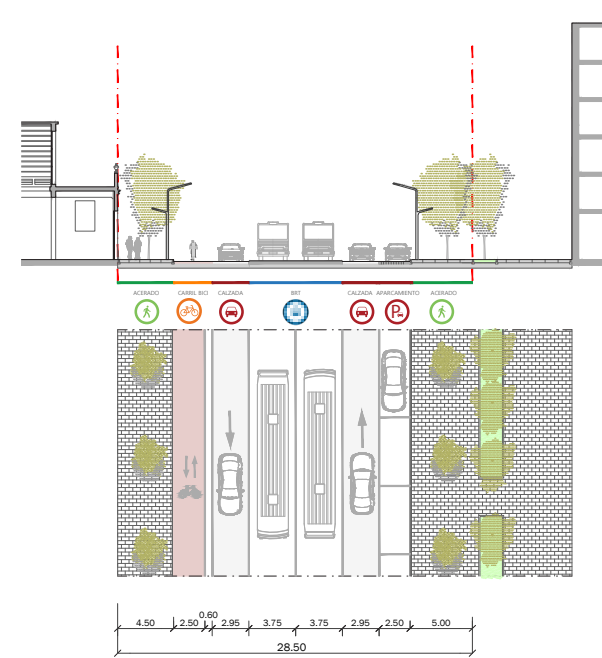
SECCIÓN 3 1:600



SECCIÓN 4 1:600



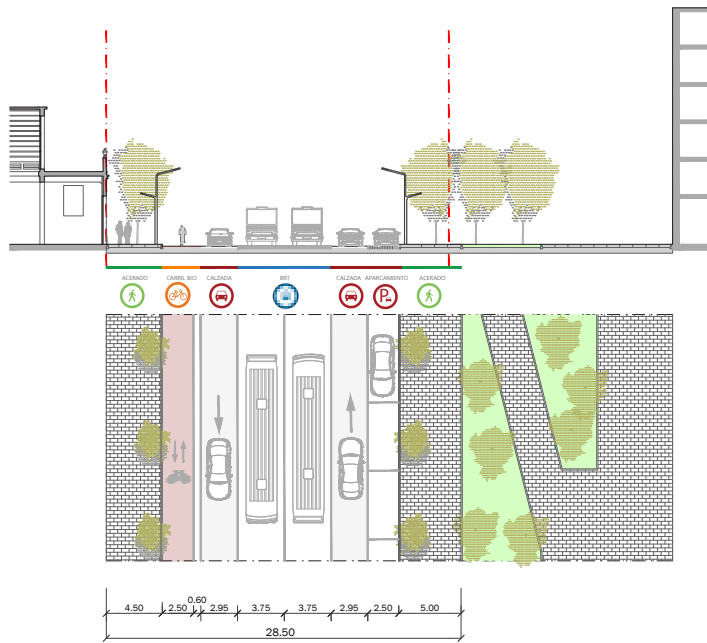
SECCIÓN 5 1:600



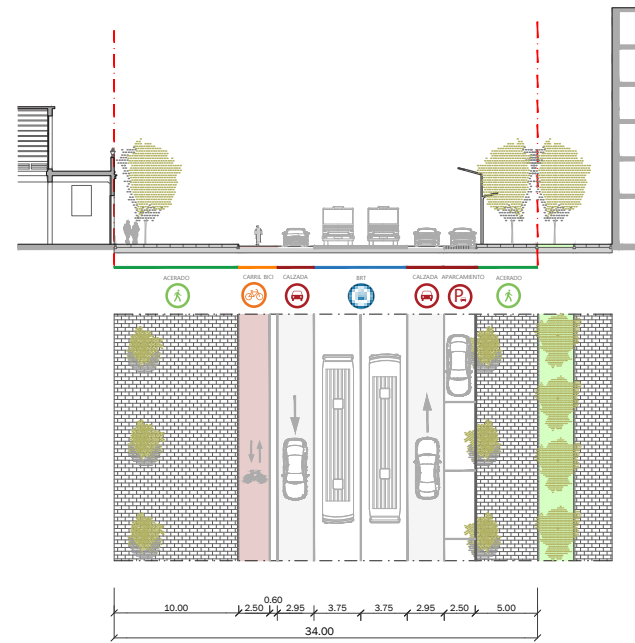
100. Planta tramo norte Avenida de Las Razas



SECCIÓN 6 1:600

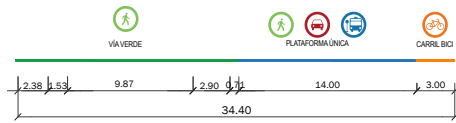
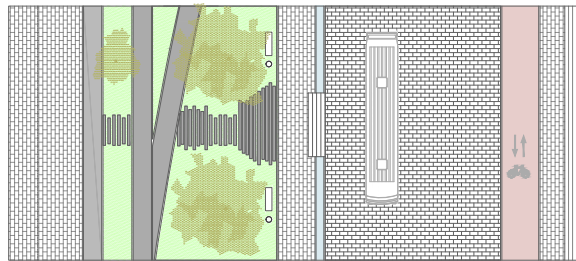
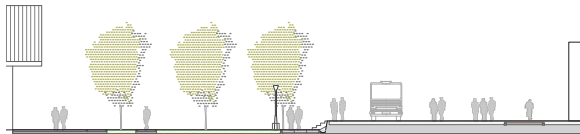


SECCIÓN 7 1:600

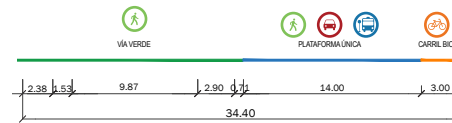
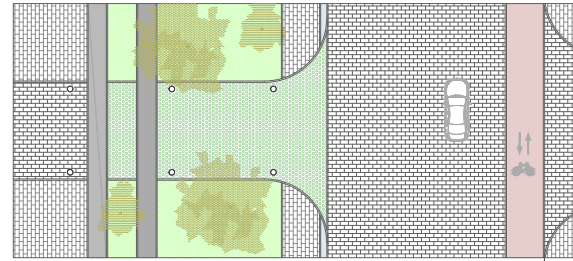
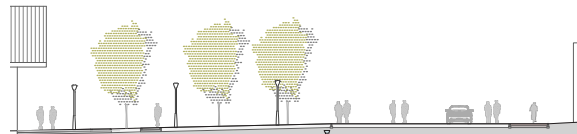


101. Planta tramo norte Avenida de Las Razas

SECCIÓN 8 1:600



SECCIÓN 9 1:600



SECCIONES AV. GUADALHORCE

Este espacio juega un doble rol como espacio libre y como espacio para la movilidad peatonal y de vehículos de forma restringida. **Eje esencial de conexión en el Muelle de Tablada** que mantiene su carácter histórico vertebrador del área portuaria y así se recoge en el Master Plan, priorizando la presencia del peatón y potenciando el eje verde ya existente.

Funcionará como una plataforma única donde circulen los vehículos con acceso restringido, dando servicios a las actividades dentro del área portuaria, así como el punto por donde pasarán los autobuses y taxis que recojan a los pasajeros de los cruceros. Todo ello se deberá combinar con la presencia de medios de transportes alternativos.

La Avenida de Guadalhorce se conecta al norte hacia el paseo de Delicias mediante la Bocana y los pasos subterráneos existentes y al sur hacia el Parque del Puerto.

102. Secciones transversales y plantas de la Avenida Guadalhorce



103. Planta Avenida Guadalhorce



104. Planta esquemas nodos estratégicos

3.3. NODOS PRINCIPALES

Los principales puntos de conexión de la avenida de Las Razas con su entorno más próximo se dividen en los siguientes nodos estratégicos:

- Al norte el nodo de Delicias
- A continuación el Nodo Páez de Rivera
- En el centro el nodo de Prof. García Tejero
- El nodo Padre García Tejero a la altura de la pasarela verde
- Al sur el nodo de prolongación de la Av. de Las Razas.

Se han trabajado estos cruces según las necesidades de cada tramo para conseguir una movilidad más fluida y respetuosa con el peatón.

En la zona norte, se han estudiado los nodos para integrar la plataforma reservada con los flujos importantes de vehículos privados que pasan por este tramo, además se ha estudiado el cruce entre la Avenida de Las Razas y el puente de Delicias, proponiendo una alternativa a la propuesta que da el PMUS actualmente.

Otro punto importante ha sido el cambio de la circulación que pasa en la actualidad por el viaducto de la Avenida de las Razas, priorizando la conexión verde y peatonal entre el Parque del Guadaira y el área portuaria, y estudiando los recorridos de los vehículos y el transporte público que pasan hacia la calle Padre García Tejero.

- NODOS DE CONEXIÓN
- ① *Nodo Delicias*
 - ② *Nodo Páez de Rivera*
 - ③ *Nodo Profesor García González*
 - ④ *Nodo Padre García Tejero*
 - ⑤ *Nodo Prolongación Avda. de las Razas*

Al sur tratamos los accesos al nuevo Distrito Azul, para no congestionar este tramo de la Avenida de Las Razas, y para asegurar un buen funcionamiento de las instalaciones de esta nueva zona de actividad de la ciudad.

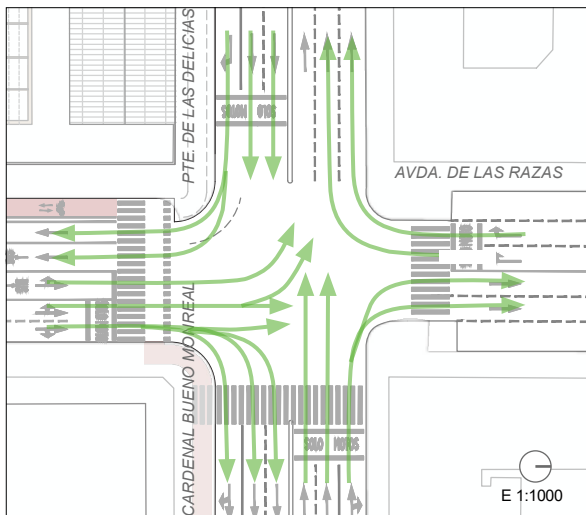
Todo ello va a conseguir cambiar la imagen de esta avenida, y la conectividad este-oeste entre el área residencial y el área portuaria.



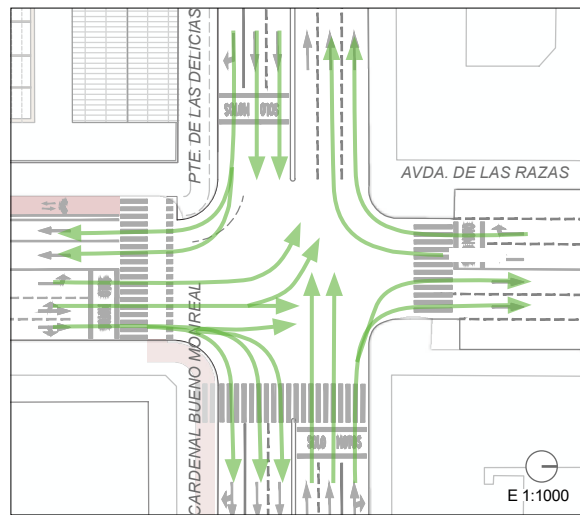
105. Estado actual



106. Estado Modificado



107. Detalle de intersección. Opción 1



108. Detalle de intersección. Opción 2

NODO 1: DELICIAS

La potenciación de la “2ª ronda exterior” prevista por el PMUS supone un aumento del tráfico en el tramo de la avenida de Las Razas entre Páez de Rivera y Bueno Monreal. Situación que entra en conflicto con la estrategia de situar al peatón en el centro de la movilidad, reducir el tráfico de vehículos y aumentar el espacio público destinado a los desplazamientos no motorizados.

Además, si tenemos en cuenta el carácter patrimonial del conjunto del DUP, un incremento del tráfico motorizado en este tramo tendría consecuencias negativas en este sentido.

Como alternativa a la propuesta del PMUS, para reducir parcialmente el tráfico de este tramo de la avenida de Las Razas, se propone eliminar el tráfico proveniente del norte de la avenida, dirigiendo el tráfico de la Av. de Moliní sólo hacia el puente.

También se plantea la posibilidad de aprovechar la infraestructura del paso del ferrocarril por el puente de Delicias y conectarla con una plataforma reservada de transporte público en la avenida de Las Razas.

Esta plataforma se incorpora en la avenida después del carril de giro a la izquierda, que se alarga para aumentar su capacidad.

Por último, desde el puente de las Delicias se pasa de un solo carril de giro a la derecha, hacia el sur, que existe en la actualidad, a dos, reduciendo el tiempo de espera.

3. SISTEMA DE MOVILIDAD

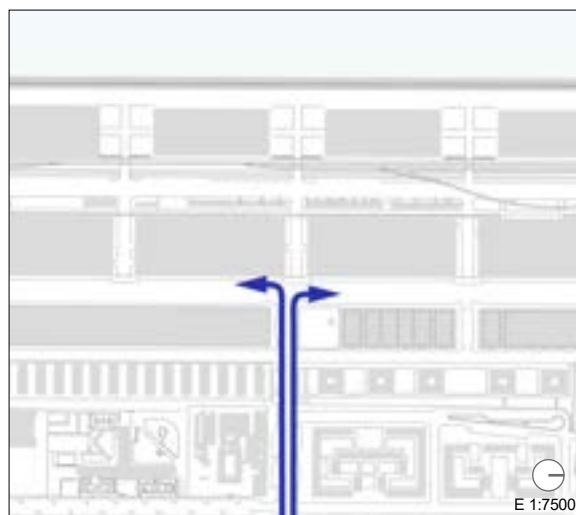
NODO 2: PÁEZ DE RIVERA

Páez de Rivera es considerada la **principal conexión transversal del DUP con la ciudad**, por eso en el nudo con la Av. de las Razas se ha considerado especialmente:

- La conectividad peatonal desde Páez de Rivera al DUP
- El diseño de la intersección en relación con la calle transversal del DUP entre los grupos 3 y 4 de naves
- El acceso a la terminal de cruceros ubicada en el tinglado 3 (y el tráfico que genera en cuanto a autobuses y taxis)

Además se trata de un **recorrido reforzado a nivel de tráfico en el PMUS como parte de la 2ª ronda exterior**, por lo que este cruce ha sido diseñado teniendo especialmente en cuenta la circulación Páez de Rivera - Av. de las Razas - Puente de Delicias.

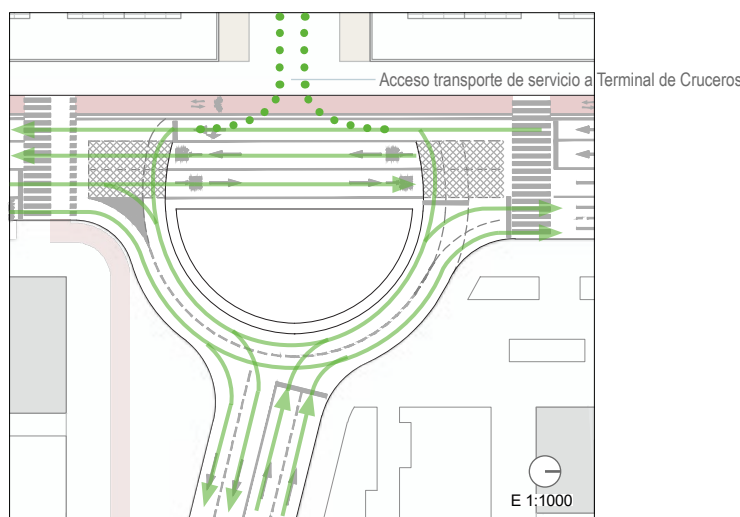
En relación con el transporte público, esta intersección integra un **trazado de la plataforma reservada con prioridad de paso**. Esta plataforma se amplía a partir del grupo 4, proyectándose una **parada de transporte público junto a la plaza prevista por el ARI-DBP-08 en el espacio donde se encontraba originalmente la Plaza de los Conquistadores, a través de la que se prevé un acceso peatonal al DUP** recuperando la entrada original de la Exposición Iberoamericana hacia las gaelrías de las naves de Las Razas.



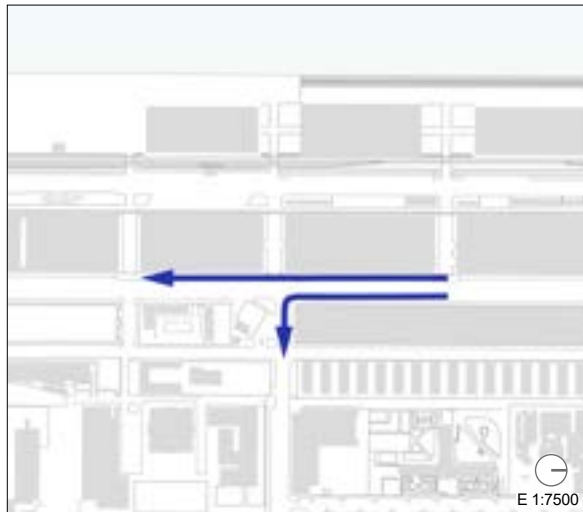
109. Estado actual



110. Estado Modicado



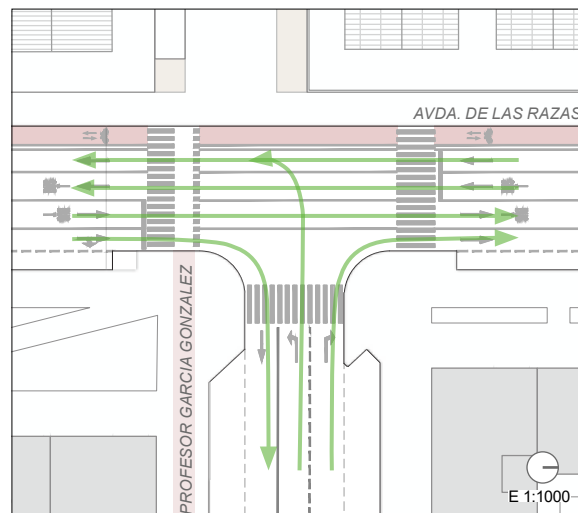
111. Detalle de intersección



112. Estado actual



113. Estado Modicado



114. Detalle de interseccion y Avenida de las Razas

NODO 3: PROFESOR GARCÍA GONZÁLEZ

La calle Profesor García González se configura como una importante conexión peatonal transversal entre el Campus Universitario de Reina Mercedes, la nueva zona residencial del ARI-DBP-08 y el área portuaria.

La propuesta mantiene la sección actual de la calle, dando prioridad a la continuidad del tráfico de la Av de las Razas.

La peatonalización de Reina Mercedes prevista reducirá el tráfico hacia el Este, por lo que se elimina el giro a la izquierda desde el norte hacia Profesor Gcía. González, redirigiendo este tráfico por rutas alternativas (Páez de Rivera y Padre García Tejero), para facilitar la fluidez y reducir las fases semafóricas.

Se incluye una parada de transporte público al sur en un punto que de nuevo favorece la conectividad peatonal transversal entre el DUP y el barrio a través de los espacios públicos previstos. A partir de esta parada, el trazado del transporte público se deriva hacia Padre García Tejero.

En la ordenación del ARI-DBP-08 se ha adaptado el ancho de sección en la Av. de las Razas, permitiendo que el tramo desde el cruce con Prof. García González hacia el sur incorpore una parada de transporte público y aumente el espacio junto al Hub de aparcamientos para facilitar la entrada y salida de vehículos.

NODO 4: PADRE GARCÍA TEJERO

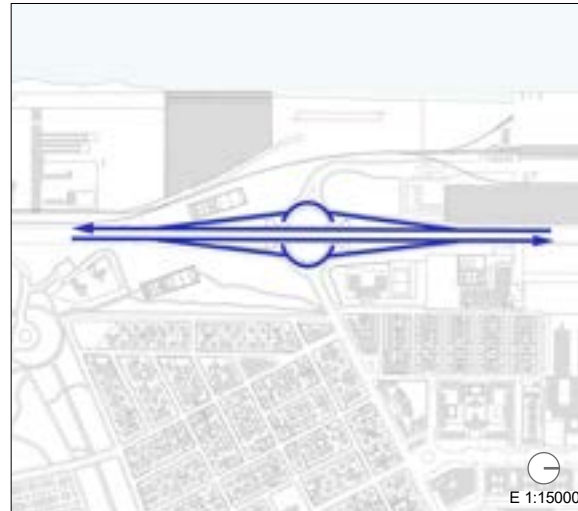
La estrategia de transformar el DUP en un distrito abierto y conectado pasa por una **reconversión del viaducto de las Razas en una plataforma vegetal y peatonal** con los siguientes objetivos:

- Resolver la continuidad del Parque del Guadaira con la red de espacios libres del río.
- Asomar los barrios de Reina Mercedes y Heliópolis al río.
- Conectar la red peatonal y de carriles bici del DUP con la red urbana y territorial.

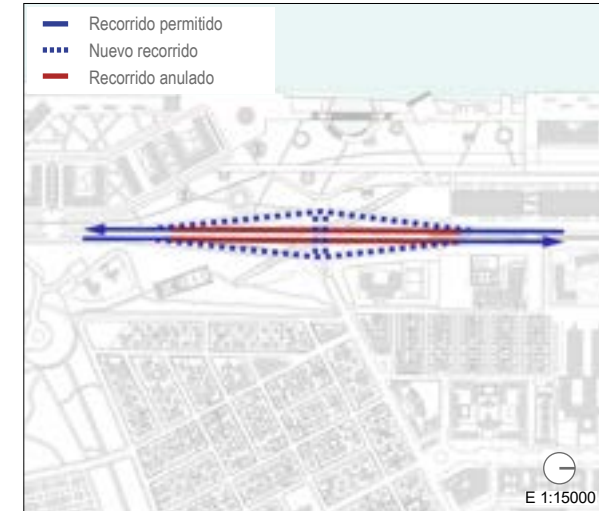
El tráfico de vehículos se resolverá en la zona baja del viaducto y transformando la geometría del enlace como cruce semafórico en lugar de rotonda. Esto permitirá:

- Un cambio en el tipo de vía en las Razas, transformándola en una vía más urbana a partir de este punto y hacia el norte.
- Resolver tanto los movimientos necesarios entre las Razas y Padre García Tejero, como los accesos a la zona sur del DUP y al Hub de aparcamientos.

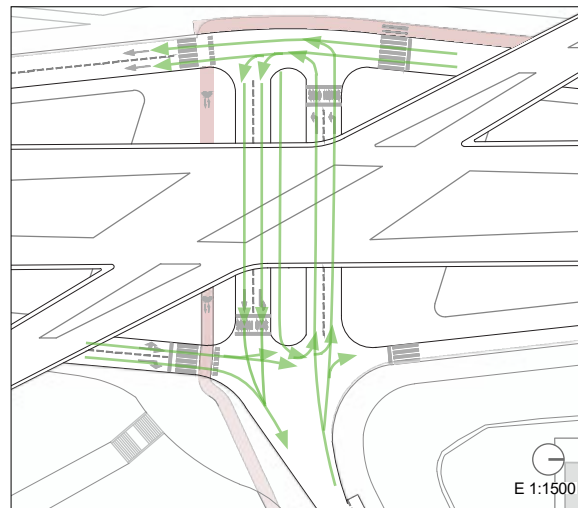
La transformación del viaducto de Las Razas en un espacio peatonal permitiría resolver la continuidad del corredor verde del río conectando el Parque del Guadaira con la dársena a través del Parque del Puerto



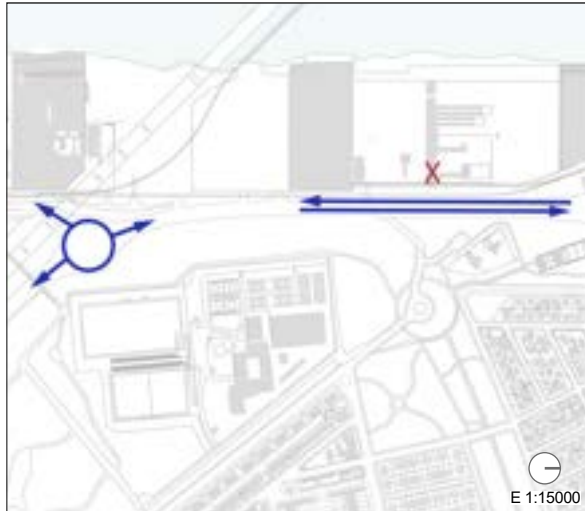
115. Estado actual



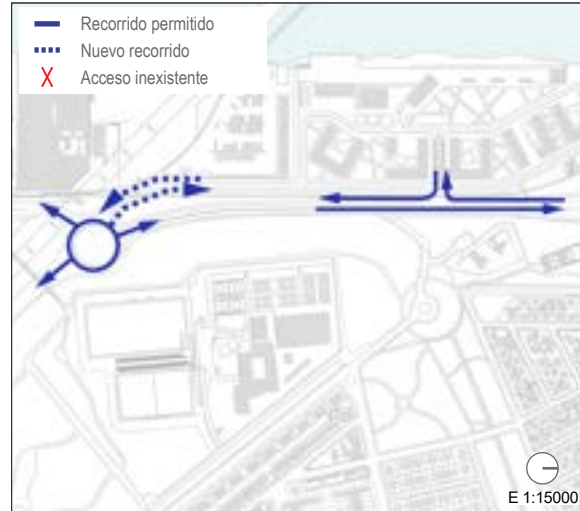
116. Estado modificado



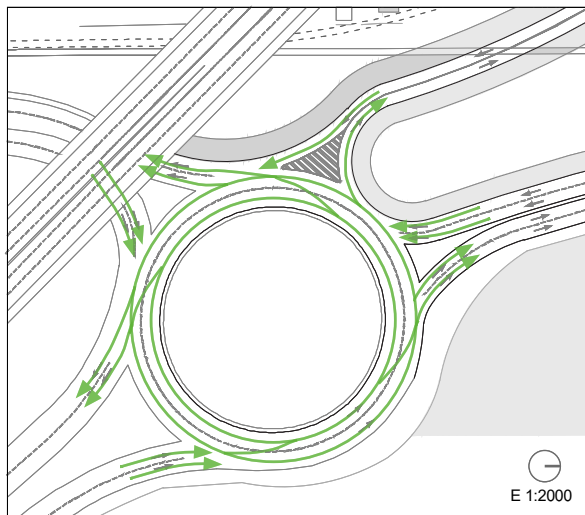
117. Detalle del viaducto modificado. Zona inferior



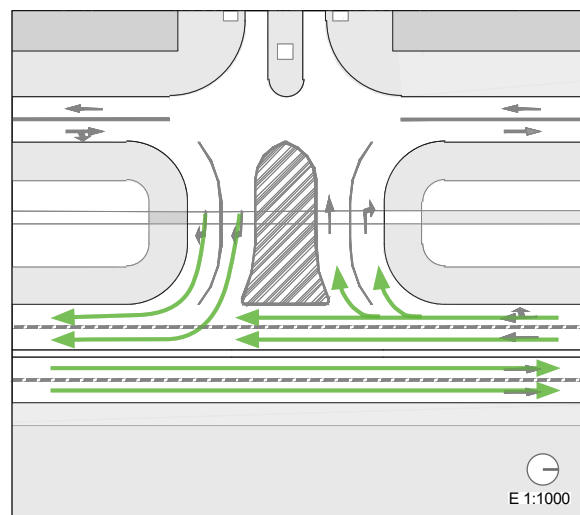
118. Estado actual



119. Estado Modificado



120. Detalle del acceso rotonda



121. Detalle del acceso desde Av. de Las Razas

NODO 5: PROLONGACIÓN DE LA AVDA. DE LAS RAZAS

El tramo sur de la avenida de las Razas desde la intersección con Padre García Tejero, seguirá manteniendo el carácter menos urbano que tiene en la actualidad.

En este tramo se prevén dos conexiones hacia el área portuaria que en esta zona albergará el denominado Distrito Azul:

- Un nuevo punto de entrada y salida central al DUP que se ha definido a través de carriles de incorporación sin permitir giros a izquierda.
- Un nuevo punto de conexión a la rotonda existente entre la avenida de las Razas y la Carretera del Copero en el extremo sur del DUP.

Esta zona del DUP se configura como un espacio muy atractivo para el desarrollo de actividades económicas que requieran de una buena situación en términos de conectividad. Su posición le permite disfrutar tanto de un enlace inmediato a la red metropolitana a través de la SE-30 y el puente del Centenario, como de una accesibilidad directa a la red urbana.

DOCUMENTO DE MASTER PLAN

PARTE 3. ESTRUCTURA URBANA. EDIFICACIÓN

ESTRUCTURA URBANA. EDIFICACIÓN

INTRODUCCIÓN	113
1. EQUIPAMIENTOS	113
1.1. Estrategias	115
1.2. El sistema de equipamientos	119
1.3. Fichas de los ámbitos de intervención	120
2. USOS RESIDENCIALES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS	133
2.1. Estrategias	135
2.2. Usos Residenciales y Actividades Económicas	139
2.3. Fichas de los ámbitos de intervención	142

A partir de la estrategia que define la ordenación de la estructura urbana del Distrito Urbano Portuario, en esta parte del documento se establecen los criterios para el desarrollo de las edificaciones. Estas se han agrupado en función de su uso, por un lado los equipamientos previstos, y por otro las edificaciones destinadas a usos residenciales y de actividades económicas.

En ambos casos se establecen inicialmente los principios-estrategias de diseño tenidos en cuenta en la formulación de cada uno.

En segundo lugar se describe el sistema de ordenación adoptado fijando la estructura y formalización espacial en la estructura urbana definida anteriormente.

Y finalmente, se describen en detalle, a través de unas fichas, los criterios y principios determinantes de los distintos espacios, fundamentando los valores del mismo en la propuesta general del Master Plan. Dentro de estas fichas, se incluyen los datos generales del espacio concreto, se realiza una descripción del mismo, se aporta planimetría de la parcela establecida con sus dimensiones principales y se determinan los principios de diseño del mismo. Todo ello, se acompaña de material gráfico en el que se muestra la tentativa conceptual a modo de opción de diseño realizada como comprobación, chequeo e investigación de las posibilidades de dicho espacio.

1. EQUIPAMIENTOS

1.1. ESTRATEGIA

Los equipamientos son piezas clave en la funcionalidad de los sistemas urbanos, resultando actores principales del fortalecimiento y consolidación de la ciudad al contribuir significativamente a la construcción del tejido social, la cohesión de la sociedad civil y la vertebración de la comunidad. La previsión de espacios para equipamientos en el Master Plan es esencial para consolidar la nueva condición del espacio portuario en su dimensión híbrida entre puerto y ciudad. Por otra parte, la apertura de este ámbito a la ciudad y hacerlo parte del barrio es una oportunidad para fortalecer el propio espacio del puerto y los barrios vecinos atendiendo a las demandas ciudadanas, complementándolas y ofreciendo una oferta novedosa en materia de equipamientos, además de prestar las dotaciones necesarias a la nueva oferta residencial prevista en el mismo.

La determinación de estos espacios se fundamenta en criterios que garanticen la diversidad de oferta, la proximidad a través del estudio de ratios de servicio, la elección de localizaciones estratégicas en relación con el sistema de espacios libres y la singularización de los mismos. Para ello, se plantea sistema de equipamientos diversos, flexibles, polivalentes y próximos que se sustenta principalmente en tres líneas estratégicas, complementadas con muchas de las otras: **Espacio para los vecinos, Ordenación equilibrada y Espacios inéditos.**



1. Imagen del Puente de Alfonso XIII en su actual ubicación.

E1. ESTRATEGIA 1: ESPACIO PARA LOS VECINOS

Recuperamos la dimensión abierta del espacio público en el Distrito Portuario. El vecindario dispondrá de lugares para el ocio, la cultura, el trabajo y los servicios avanzados, en un ambiente diseñado para el bienestar.

Hacer parte y reconectar el espacio portuario con los barrios colindantes es uno de los objetivos principales del Master Plan, para ello la creación de equipamientos que den respuesta a la demanda ciudadana es primordial.

Tenemos la oportunidad de crear un espacio para los ciudadanos a través de la disposición de equipamientos que articulen las redes sociales de los vecinos, generando cohesión social y desarrollando el derecho de la ciudadanía.

Es por tanto, primordial darle a estas dotaciones un papel socializador al servicio del ciudadano, convirtiéndolos en su espacio. Para ello, deben ser lugares de encuentro que fomenten el acceso y la relación de diversos grupos sociales, garantizando la accesibilidad universal, la seguridad de toda la ciudadanía, la capacidad de integración y confortabilidad que refuerce el servicio a la comunidad.



2. Composición imágenes actividad urbana



3. Esquema Distrito para los Vecinos



4. Composición imágenes referencia y área portuaria

**E2. ESTRATEGIA 2:
ORDENACIÓN EQUILIBRADA**

Desarrollamos una planificación adecuada y un diseño arquitectónico de calidad orientados a la equidad, la sostenibilidad, la flexibilidad y la diversidad.

El posicionamiento de los equipamientos ejercen atracción ciudadana e irradian actividad en su entorno. Por tanto, la localización de los mismos en el Master Plan busca un equilibrio que facilite la articulación física del espacio, la accesibilidad y un reparto equitativo de sus beneficios en la trama urbana.

La distribución y previsión de los equipamientos para conseguir una ordenación equilibrada se establece siguiendo los siguientes criterios:

Distancia. Asegurando que los equipamientos propuestos eviten desequilibrios territoriales o desincentivación de su uso.

Relación. Garantizando que su posición facilita y promueve la articulación entre la zona portuaria y la ciudad, permitiendo la permeabilidad entre los espacios físicos y sociales contiguos.

Conectividad. Articular los equipamientos con el sistema de espacios libres para crear un sistema conectado que promueve la relación y complementariedad.



5. Esquema Distrito ordenación equilibrada

E3. ESTRATEGIA 3 ESPACIOS INÉDITOS

Ponemos en valor espacios inéditos en la ciudad con unas características arquitectónicas diferenciales para acoger espacios diversos, multidisciplinares, transversales y/o compartidos, para la investigación, la restauración, venta, producción y desarrollo de otras actividades.

Los equipamientos juegan un papel principal en la representatividad y la generación de identidad del barrio y ciudad al que pertenecen. La creación de edificios singulares y su localización en lugares emblemáticos son instrumentos estratégicos para promover la identificación de los ciudadanos con los mismos y reforzar el sentido de pertenencia y apropiación por parte de la ciudadanía.

Por ello, desde el Master Plan se ha apostado por la recuperación de espacios singulares del espacio portuario, el posicionamiento de los mismos en lugares paisajísticos significativos o espacios de interacción ciudadana. Ejemplos como la significación del puente de Alfonso XIII o la recuperación de una nave para dar acceso al ámbito como vestíbulo al espacio portuario del DUP son una muestra de ello.



6. Composición imágenes espacios portuarios



7. Esquema Distrito Espacios Inéditos



8. Esquema estructura sistema de equipamientos del DUP

1.2. SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS

La propuesta espacial del sistema de equipamientos del Master Plan se apoya en la estructura de espacios libres y la cercanía a la parte residencial del entorno, creando dos focos principales.

El primero colindante con el Puente de las Delicias, actúa como articulador del punto más próximo de contacto con la ciudad.

El segundo foco se distribuye en torno al Parque del Puerto, potenciando la conexión de los barrios colindantes con el río, el Parque del Guadaira y la orilla de la Dársena. Además, existe un tercer punto, la Terminal de Cruceros Port-Center, que ocupa una posición central en el ámbito consolidado.

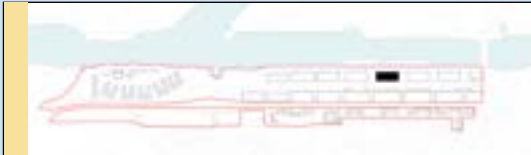
A esta distribución se le superpone otra donde los equipamientos se distribuyen en función del carácter, la capacidad y escala de servicio clasificándolos en:

- Estructurantes. Trasciende el ámbito y los barrios colindantes, se relaciona con la escala regional-territorial-urbana.
- Básicos. Se centra en el ámbito y barrios, aunque algunos de ellos pueden trascender y tener una importancia a nivel ciudad.
- Elementales. Son los equipamientos cuyo rol principal es servir al propio ámbito de actuación.

EQUIPAMIENTOS ESTRUCTURANTES		① Terminal de Cruceros
		② Teatro del Puente (cultura)
		③ HUB de Aparcamientos
		④ El Faro de Tablada (cultura)
		⑤ Centro de Datos US (educativo)
EQUIPAMIENTOS BÁSICOS		⑥ Port Center (portuario)
		⑦ Instituto y ampliación Colegio(educativo)
		⑧ La Nave Encendida (social)
EQUIPAMIENTOS ELEMENTALES		⑨ Muelle Deportivo
		⑩ La Casa de los Estibadores (centro cívico)
		⑪ Centro de Formación en PB (educativo)

1. EQUIPAMIENTOS

TERMINAL + PORT CENTER



Datos

E 1:50000

ID: EQ-2

Tipo: Equipamiento Portuario

Zonas: 1

Área: 5.560 m²

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

La Terminal de cruceros está pensada como el principal foco de actividad portuaria dentro del Master Plan.

El grupo de tinglados 3 será el que acoga la Terminal de Cruceros en el muelle de Tablada. Su elección se debió tanto a su posición centrada en el DUP como por sus buenas conexiones con la trama urbana exterior.

La estacionalidad de los usos de la terminal portuaria de Sevilla es uno de los factores que se han tenido en cuenta a la hora de definir el programa, añadiendo el Port Center en el mismo Tinglado y unos locales para otros usos que pueden utilizarse como crecimiento de la terminal en función de la demanda.

Referencias



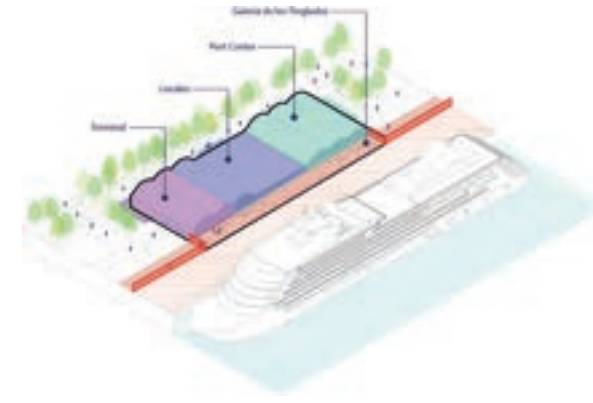
9. West Terminal 2. Helsinki (Finlandia)



10. Representación Terminal de Cruceros



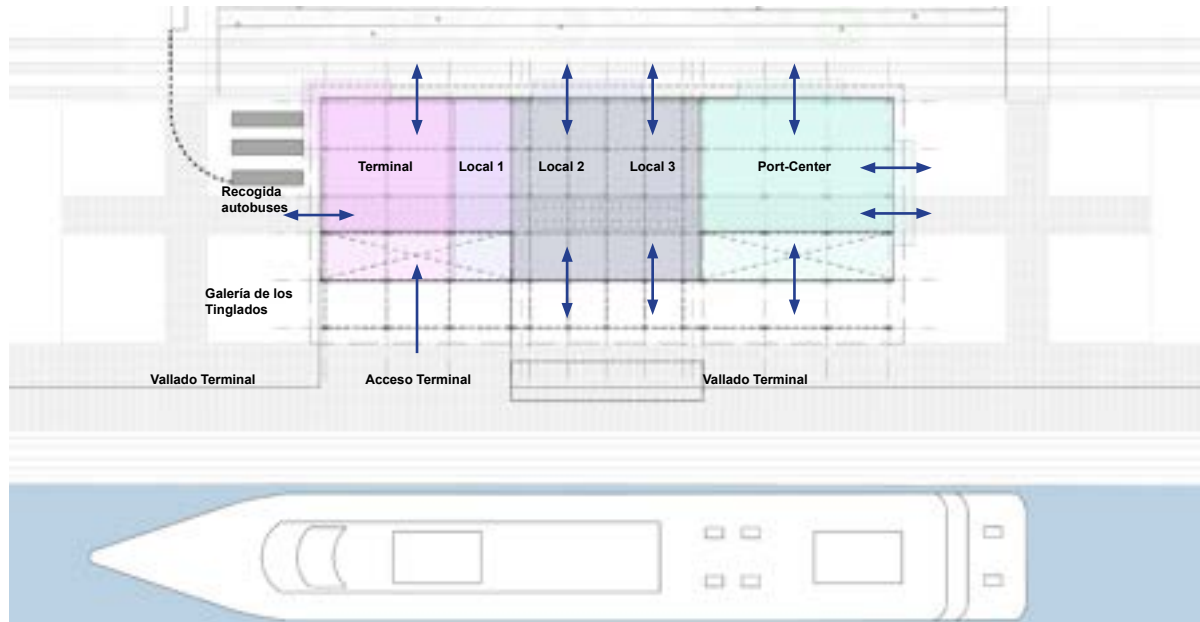
11. Grupo de tinglados 3: Terminal de cruceros + Port Center



12. Esquemas usos Terminal + Port Center

1. EQUIPAMIENTOS

TERMINAL + PORT CENTER



13. Planta baja Tinglado 3: Terminal de Cruceros + Port Center



14. Alzado propuesta Tinglados

Principios de Diseño

La Terminal de Cruceros y el Port Center se convertirán en los espacios por excelencia de las actividades portuarias dentro del DUP. Para ello se potencia el edificio histórico portuario donde se inscribe, se establecen los siguientes criterios:

- Espacio con doble altura en la primera crujía manteniendo la estructura original de los tinglados.
- Se prevén entreplantas en la zona colindante con la Vía Verde, animando la fachada que da a este espacio libre. Además se permiten elementos salientes en las fachadas laterales y hacia la Vía Verde, creando un ritmo diferente en cada uno de los tinglados.
- La fachada que da sobre la Galería de los Tinglados no tendrá interrupciones y mantendrá la estética general del Puerto, utilizando materiales como el metal y el vidrio.
- En cuanto a los accesos, se tendrá en cuenta el uso restringido que tendrá la Galería de los Tinglados durante las actividades de cruceros. Se prevén salidas hacia las plazas de los Tinglados y la Vía Verde.

Cualquiera de las actuaciones propuestas en la presente ficha se entenderán como propuestas, y deberán realizarse siguiendo los criterios reglamentariamente establecidos en la normativa de protección.

Tablas de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		5.560 m ²
COEFICIENTE		1,0
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	EQUIPAMIENTO
	TERMINAL DE CRUCEROS + PORT CENTER	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		PGOU / MPPEPS

MPPEPS Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla
PGOU Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla

CERRAMIENTO DE SEGURIDAD PARA EL ATRAQUE DE CRUCEROS

Se dimensiona para los mayores buques que acceden o pueden acceder:

- Eslora: 200 m
- Manga: 30 m

Se establece la simultaneidad de 3 buques de esas dimensiones en el atraque, y se obtiene **la longitud mínima de muelle** en base a PIANC y ROM: **680 m**.

Para buques de 200 m de eslora en atraque lineal, como es el muelle de la terminal, según:

- **ROM**, 20 m entre buques
- **PIANC**, 10% Lmax entre buques

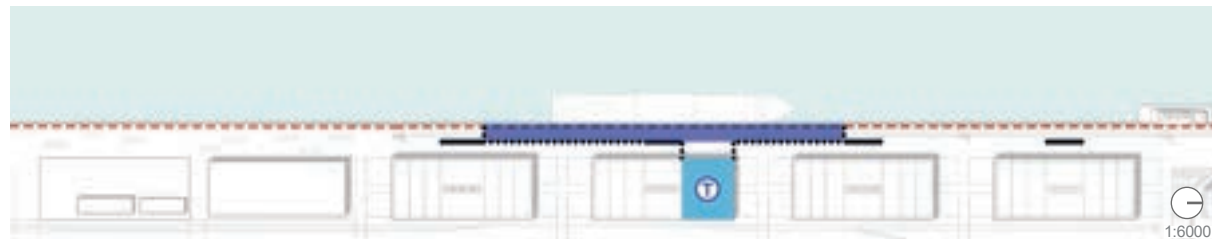
El **ancho mínimo de muelle** para embarque y desembarque de pasajeros es de 15m, con independencia de los buques que operen, según lo indicado en la ROM.

Se plantean 3 variantes en función del número de buques atracados simultáneamente. Para ello se combina un elemento fijo, con otros móviles que irán extendiéndose en función de la demanda.

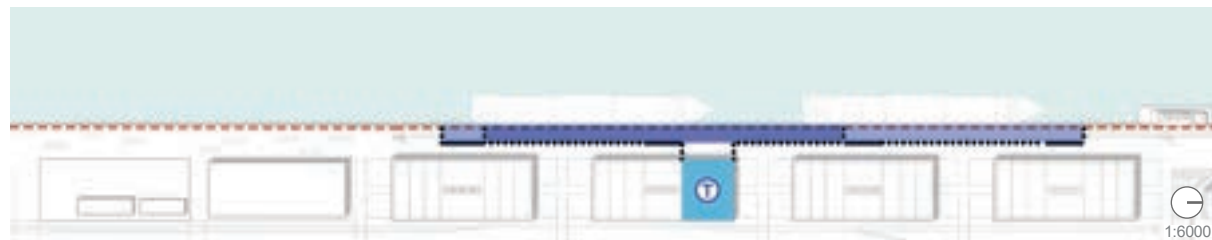
		Longitud (m)	%
1 Buque	Fija	30,5	10,1
	Móvil	270,83	89,9
2 Buques	Fija	126,5	24
	Móvil	400,35	76
3 Buques	Fija	126,5	18,2
	Móvil	568,29	81,8



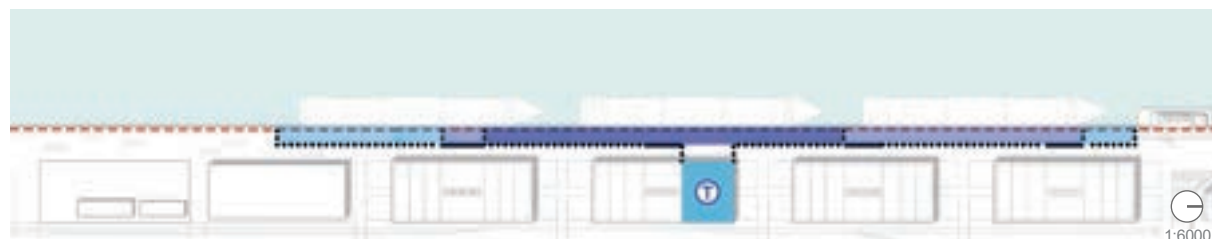
15. Cerramiento Terminal variante sin buques



16. Cerramiento Terminal variante 1 buque



17. Cerramiento Terminal variante 2 buques



18. Cerramiento Terminal variante 3 buques



19. Cerramiento fijo. Pérgola abatible

E 1:2500



20. Cerramientos móviles. Vallas temporales

E 1:2500



21. Cerramiento fijo. Pérgola abatible abierta



22. Cerramiento fijo. Pérgola abatible cerrada

TIPOS DE CERRAMIENTOS

Para los **cerramientos fijos**, se plantea en la zona de cubierta plana de los tinglados, una pérgola abatible. En el caso de que no haya buques atracados, este elemento permanecerá abierto sirviendo de umbráculo y generando un espacio de confort para el ciudadano. En la situación en la que haya buques, el elemento pivotará para generar el cerramiento necesario según el reglamento de seguridad.



23. Fayetteville Festival Park. Fayetteville, USA



25. Brighton Common Pavilion. Boston, USA

En cuanto a los **cerramientos móviles**, se propone un sistema de valla de seguridad modular con anclaje en el pavimento que pueda ajustarse con diferentes configuraciones.



24. Rostock city Harbour mobile fence . Alemania

Ambos cerramientos serán antiterroristas, no escalables y no impedirán la visión de la dársena.

1. EQUIPAMIENTOS

TEATRO DEL PUENTE



Datos

E 1:50000

ID: EQ-6

Tipo: Equipamiento cultural

Zonas: 3

Área: 2.750 m² aprox.

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

La posición del Puente de Alfonso XIII dentro del DUP tras su traslado representa una oportunidad para su puesta en valor y la integración con la ordenación del Parque del Puerto.

Se crea un nuevo equipamiento cultural para la ciudad que reconfigure la ribera de la dársena, complementándola con actividades culturales y de ocio, favoreciendo siempre la presencia de actividad tanto de día y como de noche.

Se tiene la oportunidad de crear un nuevo espacio de acceso a la lámina de agua, y de un espacio con un mayor confort climático gracias a la proximidad de la dársena.

Referencias



26. Teatro flotante Lago Constanza. Bregenz (Austria)



27. Imagen propuesta Teatro del Puente



28. Teatro del Puente y edificación auxiliar

1. EQUIPAMIENTOS

TEATRO DEL PUENTE



29. Sección transversal Teatro del Puente

E 1:1000



30. Imagen propuesta Teatro del Puente

Principios de Diseño

Se pone en valor el puente de Alfonso XIII conservando los elementos patrimoniales e interviniendo en él para asegurar la estabilidad y seguridad del mismo.

La propuesta de este Master Plan devuelve el papel de puente a esta infraestructura, haciendo entrar el agua de la dársena bajo el mismo, además se crea un anfiteatro en el parque, que en los momentos de celebración de espectáculos sirva como gradas para los espectadores.

El puente servirá como telón de fondo del teatro, creando una nueva imagen de la oferta cultural de la ciudad.

Durante los momentos que no haya actuaciones, la pasarela enmarcará las vistas desde las gradas hacia la dársena del Batán.

En la parte superior, el puente conecta con un edificio anexo que dará servicio a este equipamiento cultural, estableciendo un nuevo eje peatonal paralelo a la ribera, y asegurando la continuidad de los paseos a la orilla del Guadalquivir.

Cualquiera de las actuaciones de la presente ficha se entenderán como propuestas, y deberán realizarse siguiendo los criterios reglamentariamente establecidos en la normativa de protección.

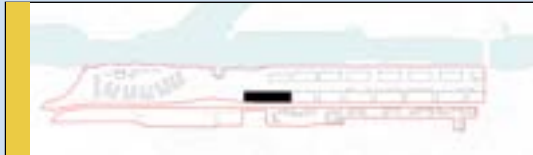
Tablas de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		1.650 m ²
COEFICIENTE		0,6
ALTURA MÁXIMA		-
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	EQUIPAMIENTO
	TEATRO DEL PUENTE	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)

1. EQUIPAMIENTOS

HUB DE APARCAMIENTOS



Datos

E 1:50000

ID: EQ-5

Tipo: Equipamiento movilidad

Zonas: 2

Área: 11.500 m²

Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

El denominado Hub de aparcamientos tiene como objetivo ser uno de los puntos claves de la movilidad del Master Plan. Edificio en altura, que condensa una gran parte de las plazas de aparcamiento necesarias. Permitirá el uso de la cubiertas con otras actividades complementarias, y en un futuro, en virtud de la previsible reducción en la demanda de plazas de aparcamiento, podrá adaptarse para otros usos compatibles. La planta baja se complementa igualmente con actividades comerciales y puntos de recarga de diferentes modos de transporte, a modo de intercambiador.

Referencias



31. Car Park. Herzog & De Meuron. Miami (EEUU)



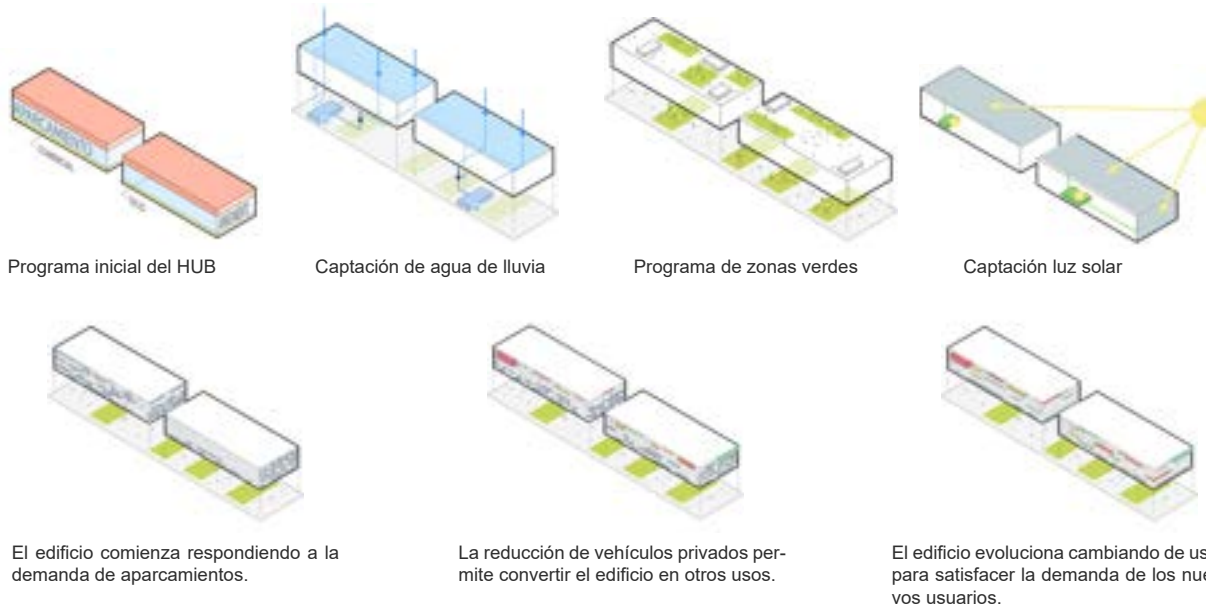
32. Imagen propuesta Hub de aparcamientos



33. Planta Master Plan Hub de aparcamientos

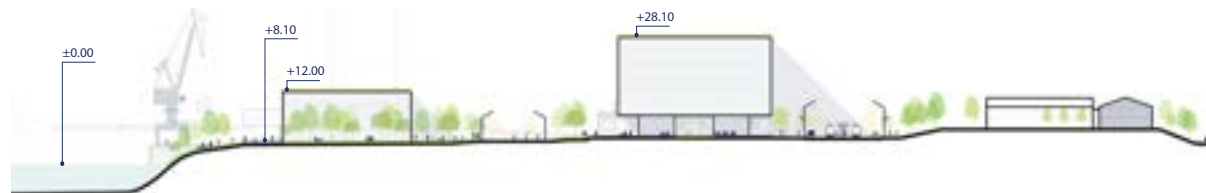
1. EQUIPAMIENTOS

HUB DE APARCAMIENTOS



34. Alzado Hub de aparcamientos

E 1:2000



35. Sección transversal Hub de aparcamientos

E 1:2000

Principios de Diseño

El Hub de aparcamiento se concibe como un gran contenedor que albergará, en un primer momento, la mayoría de las plazas de parking necesarias en el Master Plan. Además este edificio condensará gran parte de las actividades relacionadas con la movilidad del DUP, como las zonas de recarga de vehículos o de reparación.

A la vez que funciona como elemento clave de la movilidad también sirve como un gran acumulador de energía, ya sea del agua de lluvia o la energía solar que recoge en su cubierta.

Este edificio deberá ser capaz de albergar otras actividades, ya que en un futuro el uso del coche se irá reduciendo, liberando espacios que podrán ocupar otras actividades, sociales o productivas que beneficien la vida del barrio, por ello se plantea en dos volúmenes fácilmente reorganizables en función de la demanda futura.

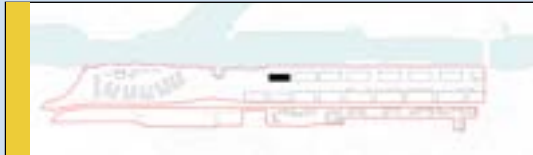
Tablas de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		29.900 m ² t
COEFICIENTE		2,6
ALTURA MÁXIMA		6
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	EQUIPAMIENTO
	HUB DE APARCAMIENTOS	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)

1. EQUIPAMIENTOS

EL FARO DE TABLADA



Datos

E 1:50000

ID: EQ-4 **Tipo:** Equipamiento cultural
Zonas: 2 **Área:** 4.000 m²
Carácter: Estructurante

Criterios de Diseño

El Faro de Tablada se plantea como un nuevo hito cultural y paisajístico en el río y por consiguiente en la ciudad de Sevilla, creando un polo de atracción del público hacia el DUP. Espacio polivalente que podrá albergar distintos usos que relacionen a los ciudadanos con su historia fluvial.

Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD	16.000 m ² t	
COEFICIENTE	4,0	
ALTURA MÁXIMA	10	
TIPO ORDENANZA	MPPEPS	
USOS	USO	EQUIPAMIENTO
	CENTRO CULTURAL	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS.
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)

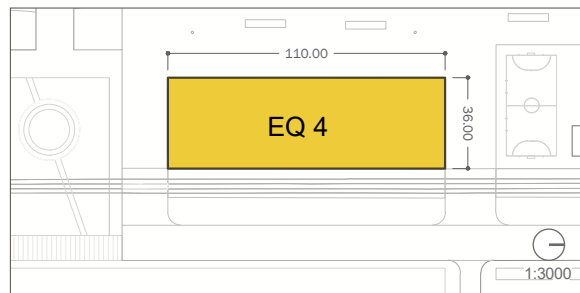


36. Imagen Master Plan Faro de Tablada

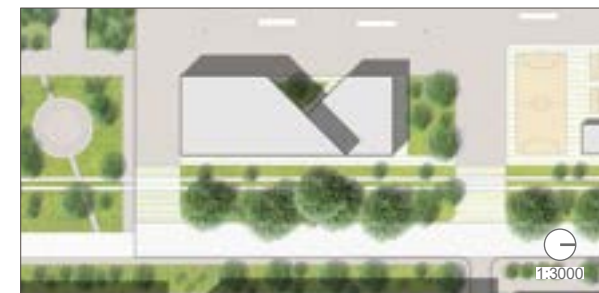


37. Sección transversal Faro de Tablada

E 1:1500



38. Planta parcela Faro de Tablada



39. Planta Master Plan Faro de Tablada

1. EQUIPAMIENTOS

LA NAVE ENCENDIDA

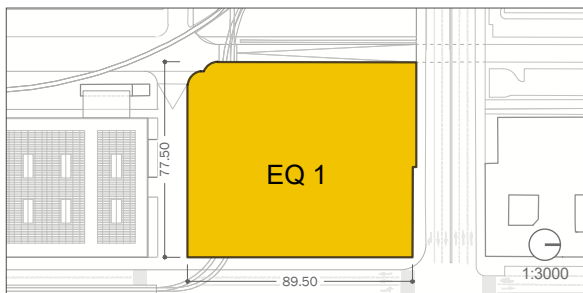


40. Imagen Master Plan de la Nave encendida



41. Sección transversal Nave Encendida

E 1:1500



42. Planta Parcela de la Nave encendida



43. Planta Master Plan de la Nave encendida



Datos

1:50000

ID: EQ-1

Tipo: Equipamiento social

Fases: 1

Área: 6.940 m2

Carácter: Básico

Criterios de Diseño

Punto de entrada del peatón al área portuaria, la Nave Encendida tiene como vocación informar y atraer a los visitantes de esta nueva área de la ciudad.

Se mantendrá el carácter arquitectónico de la nave original pero se abrirá al máximo para crear una sensación de puerta de entrada natural que acoja diferentes funciones y actividades. Cualquiera de las actuaciones de la presente ficha se entenderán como propuestas, y deberán realizarse siguiendo los criterios reglamentariamente establecidos en la normativa de protección.

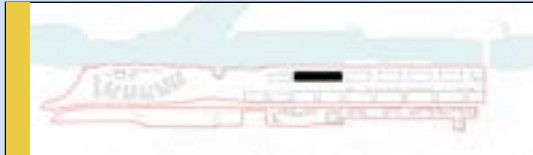
Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		7.200 m ²
COEFICIENTE		1,04
ALTURA MÁXIMA		2
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	EQUIPAMIENTO
	ESPACIO ABIERTO PARA ACTIVIDADES	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)

1. EQUIPAMIENTOS

MUELLE DEPORTIVO



Datos

E 1:50000

ID: EQ-3 **Tipo:** Equipamiento deportivo
Zonas: 2 **Área:** 11.760 m2
Carácter: Básico

Criterios de Diseño

Se plantea la reutilización de la edificación existente para albergar actividades relacionadas con el deporte, uso que podría extenderse en el exterior mediante la utilización de la cancha de graneles de la extensión sur del muelle de Tablada.

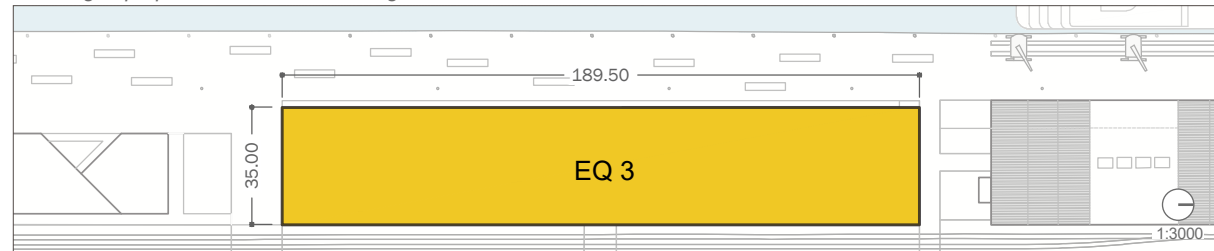
Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD	9.408 m ²	
COEFICIENTE	0,8	
ALTURA MÁXIMA	3	
TIPO ORDENANZA	MPPEPS	
USOS	USO	EQUIPAMIENTO DEPORTIVO
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA	MPPEPS	
GRADO DE PROTECCIÓN	MPPEPS	

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)



44. Imagen propuesta Muelle de los Tinglados

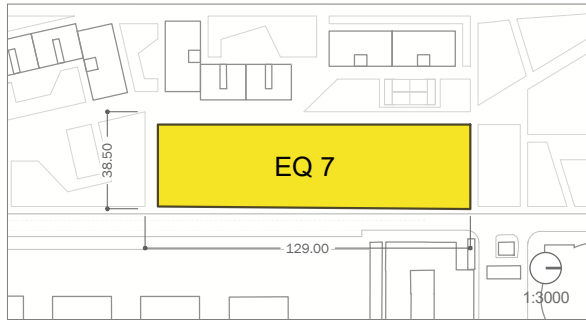


45. Planta parcela Muelle de los Tinglados



46. Planta Master Plan Muelle de los Tinglados

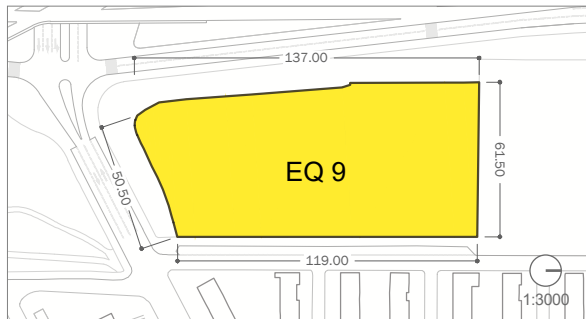
OTROS EQUIPAMIENTOS DEL ARI



47. Planta parcela Centro de datos US



48. Planta Master Plan Centro de datos US



49. Planta parcela I.E.S Punta del Verde



50. Planta Master Plan I.E.S. Punta del Verde



51. Planta parcela La casa de los estibadores

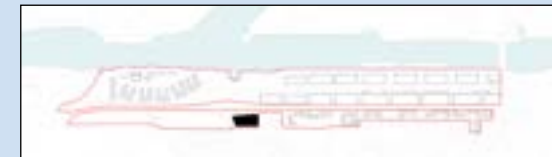


52. Planta Master Plan La casa de los estibadores



CENTRO INFORMÁTICO CIENTÍFICO DE ANDALUCÍA

Equipamiento existente dependiente de la Dirección General de Universidades de la Junta de Andalucía, que forma parte del Campus Universitario de Reina Mercedes, y que la ordenación prevista del ARI integra en su estructura urbana.



IES PUNTA DEL VERDE

Instituto de enseñanza secundaria existente, ubicado dentro del ámbito del ARI-DBP-08, que queda recogido en su ordenación, reordenando su perímetro con un espacio libre local, y el acceso a la calle Barrionuevo al este.



SEDE SOCIAL DE LOS ESTIBADORES DEL PUERTO

Aún cuando no figuraba su conservación ni el destino a equipamiento en el plan general, la ordenación propuesta para el ámbito del ARI propone su mantenimiento y reutilización como equipamiento público.

2. USOS RESIDENCIALES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS

2.1. ESTRATEGIAS

La ciudad es el espacio de coexistencia por autonomía, es un espacio relacional, de intercambio. La mezcla, la complejidad y la diversidad son atributos que caracterizan las ciudades vivas y vibrantes. Para ello, es necesario que la organización y el tejido urbano den cabida a estos atributos como principio organizador.

La distribución de usos del Master Plan está determinada por el TRLPEMM que no permite el uso residencial dentro del dominio público portuario. Por ello, se plantea la reconversión de los suelos del ARI-DBP-08 de servicios avanzados a residencial. Este objetivo busca enriquecer y diversificar el tejido urbano complementandolo con otros usos para evitar la creación de un sector zonificado, monofuncional y sin masa crítica poblacional residente, generando horarios sin actividad. El proyecto busca la diversidad necesaria a través de la incorporación de actividades económicas en el residencial, la mejora de las conexiones entre la zona portuaria y la zona residencial, y el refuerzo del tejido residencial con los equipamientos en la zona portuaria.

De esta manera, el planteamiento del Master Plan para las actividades económicas y los usos residenciales se basa en tres líneas estratégicas: **Preparados para usos portuarios y urbanos, Espacios de todas las tallas, y Economía rentable y sostenible.**



53. Imagen aérea actual del Distrito Urbano Portuario

E1. ESTRATEGIA 1

PREPARADOS PARA USOS PORTUARIOS Y URBANOS

Fomentamos los usos que coincidan con las demandas socio-económicas de la ciudad y su área metropolitana, así como del puerto de Sevilla para generar oportunidades de negocio, protegiendo el empleo e impulsando el desarrollo económico.

La singularidad del área objeto del Master Plan frente a otros escenarios está en su condición mixta de puerto y ciudad, dos términos que delimitan territorios que a lo largo del tiempo han acercado o alejado los atributos que los caracterizan, conviviendo, siendo lo mismo o espacios distintos relacionados exclusivamente por el intercambio de bienes.

La implementación de los usos, la definición y las características espaciales de las parcelas que define el Master Plan se plantean de tal manera que puedan acomodarse a los usos portuarios y urbanos. Además, la distribución específica de determinados usos relacionados con las actividades portuarias, como la terminal de cruceros, se han propuesto intercalados con las actividades urbanas de manera que se produzcan intercambios, sinergias y retroalimentación entre ambos. De esta manera, el Master Plan plantea la recuperación del espacio portuario como un espacio rico, vivo, vibrante y lleno de personas.



54. Composición de imágenes, mostrando la interacción potencial puerto ciudad



55. Esquema Distrito Urbano Portuario



56. Composición de imágenes, mostrando la interacción potencial puerto ciudad

**E2. ESTRATEGIA 2
ESPACIOS DE TODAS LAS TALLAS**

Favorecemos la flexibilidad de los espacios para alojar diversas escalas de las iniciativas y demandas de los usuarios.

El espacio portuario podrá albergar distintas demandas espaciales, a través de planteamientos flexibles que permitan la adaptabilidad de los espacios construidos a diversas escalas y demandas de las iniciativas de los usuarios. El objetivo de la búsqueda de estas condiciones en la materialización física de los preceptos del Master Plan es dotar de capacidad de resiliencia a las determinaciones del proyecto a futuros cambios en la demanda, a posibles crisis que cambien el modelo de negocio y, consecuentemente, las necesidades espaciales.

Esto permitirá crear un espacio urbano diverso, con perfiles variables que pueden enriquecerse, retroalimentarse y prosperar de manera colaborativa. Un tejido social y económico más diverso con mayor fortaleza y resistencia a problemáticas emergentes, de la misma manera que los ecosistemas naturales con mayor biodiversidad son más resistentes a las inclemencias y crisis. Esta estrategia busca evitar la obsolescencia de los planteamientos por constituir las medidas rígidas durante el proceso de ideación urbana del ámbito.



57. Esquema Distrito Diverso

E3. ESTRATEGIA 3

BALANCE CERO Y ESPACIO SALUDABLE

Programamos un balance cero mediante el reciclado, la reutilización, la reducción del consumo y las emisiones y a través de una estructura de comunidad circular.



58. Composición de imágenes. mostrando la interacción potencial puerto ciudad

Diseñamos, facilitamos y promocionamos programas y espacios que promuevan la actividad física y el bienestar psicológico y físico de los usuarios.

El tercero de los planteamientos clave del Master Plan para los espacios residenciales y de actividades económicas promueve la implantación de medidas y soluciones que apuesten por el balance cero y los espacios saludables. Una forma de construcción innovadora de futuro con capacidad de respuesta a la crisis climática en la que nos encontramos inmersos y la mejora del bienestar de la ciudadanía.

Por ello, se plantean toda una serie de medidas y requerimientos a los espacios construidos y a los de nueva construcción, para la excelencia energética de las construcciones, apostando por la producción y consumo de energías renovables. Fomentando edificios con condiciones de diseño que fomenten el bienestar físico y psicológico.



59. Esquema Net Zero District



60. Esquema estructura Usos Residenciales y actividades económicas del DUP

2.3. USOS RESIDENCIALES Y DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

La propuesta espacial de distribución de usos del Master Plan, como hemos visto, se divide en dos áreas interrelacionadas:

El área portuaria, donde se han concentrado las actividades económicas en dos sectores articulados a través del Parque del Puerto: la zona del Muelle de Tablada con las edificaciones preexistentes donde se propone su reconversión a las nuevas actividades, y al sur el nuevo Distrito Azul, con nuevos espacios de trabajo que complementa la oferta con un desarrollo a más largo plazo.

Por otra parte el ámbito de desarrollo al este de

la avenida de Las Razas concentra la oferta residencial que incluye vivienda libre y de protección, así como usos terciarios compatibles en planta baja (comercio local).

Las actividades económicas previstas incluyen aquellas relacionadas con la producción y la economía: Actividades terciarias, como locales comerciales, oficinas, hotelero, restauración y ocio, y también aquellas actividades productivas ligeras no contaminantes, talleres, etc.

Si bien el objetivo es la integración de este espacio con la ciudad, la actividad portuaria seguirá

estando presente a través de aquellos usos compatibles como los cruceros, grandes yates...

- | | | |
|------------------------|---|--|
| RESIDENCIAL | ① | Residencial Libre y comercio en PB |
| | ② | Residencial VP y comercio en PB |
| ACTIVIDADES ECONÓMICAS | ③ | Terciario (hotel) |
| | ④ | Espacios de Trabajo
Espacios Maker District
Retail |
| | ⑤ | Local Comercial en PB |
| | ⑥ | Deporte y Ocio |
| USOS PORTUARIOS | ⑦ | Terminal de Cruceros |
| | ⑧ | Explanada-Marina Seca |

EDIFICABILIDAD



61. Esquema de edificabilidades del DUP

1.00-1.99 2.00-3.99 4.00-6.00

Edificabilidad y Alturas

La edificabilidades y alturas planteadas en el Master Plan responden al respeto por los edificios con valor patrimonial, la identificación de localizaciones de oportunidad en función de su posición, y el desarrollo equilibrado de las zonas de nueva edificación.

Zona 1. Muelle de Tablada

La Zona 1 es el ámbito donde se localizan la mayor parte de las naves y tinglados históricos del muelle de Tablada.

A los edificios con valor patrimonial se ha asignado una edificabilidad que mantiene la memoria

urbana de este espacio, sin alterar su volumetría ni aquellos elementos característicos de las edificaciones protegidas, permitiendo no obstante una adaptación a los nuevos usos y actividades que favorezcan una revitalización funcional y su integración con la ciudad.

Como espacio singular se define al norte, en el encuentro con el puente de Delicias, un espacio de oportunidad: La Bocana, un área singular donde confluyen la conexión y continuidad del muelle de Tablada con el de Delicias en sentido N-S, y el desembarco del puente de Delicias en la ciudad en sentido E-O.

El diseño de este ámbito deberá resolver estas

transiciones funcionales y paisajísticas tanto desde el diseño de los espacios abiertos, como de la volumetría de la edificación con la creación de un hito significativo.

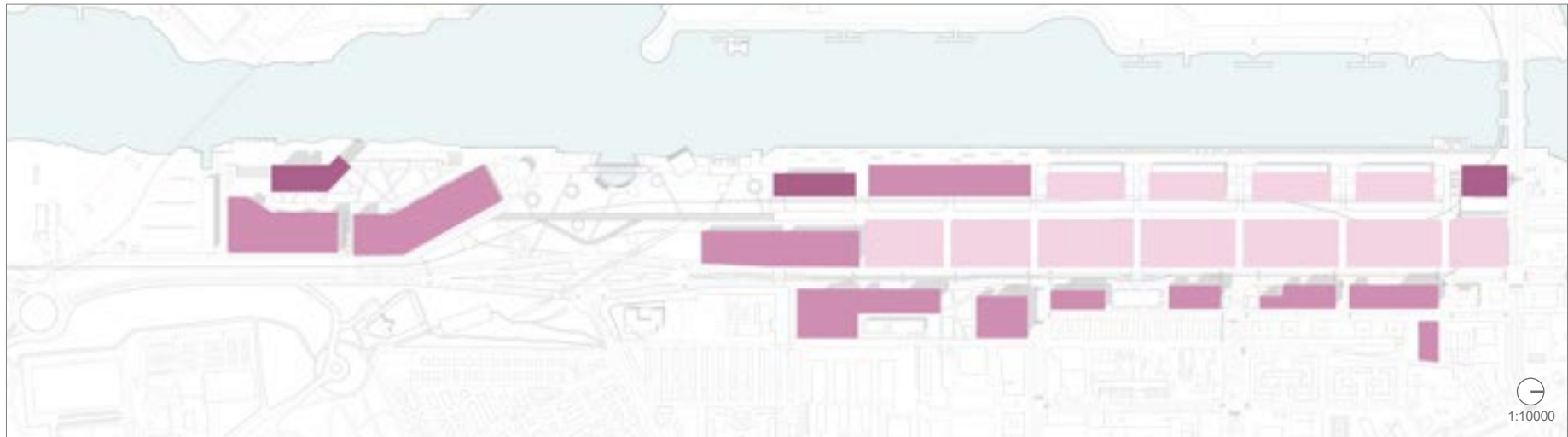
Zona 2. Extensión del Muelle de Tablada

La Zona 2 que corresponde con la extensión del muelle hacia el sur y presenta una menor consolidación que la Zona 1.

Para los dos grupos de naves preexistentes se ha establecido un criterio de desarrollo idéntico al aplicado al del resto de grupos.

El tinglado número 5 se ha integrado con parte de la campa de graneles de la extensión del

ALTURAS



62. Esquema de alturas del DUP

Elementos singulares Altura intermedia Altura existente

muelle de Tablada para el desarrollo del Muelle Deportivo. La edificabilidad asignada permite la edificación del tinglado y elementos auxiliares y el desarrollo de los espacios deportivos previstos.

En la posición actual de Frigodocks, la edificabilidad se ha asignado de manera que permita el desarrollo del Hub de aparcamientos.

Aparece nuevamente un espacio de oportunidad como cierre de la extensión del muelle y elemento intermedio del frente reiverneño del DUP.

Zona 4 y 5. El Distrito Azul

Al sur del área de transición que supone la Zona 3 o Parque del Puerto se desarrolla un nuevo distri-

to terciario sobre un espacio de renovación prácticamente total.

De esta manera se han previsto edificabilidades acordes con desarrollos terciarios ex-novo teniendo en cuenta una edificabilidad y altura intermedia envolviendo el nuevo muelle de Heliopolls, y la creación de un tercer área de oportunidad o elemento de carácter singular.

La zona más próxima al puente del Centenario se prevé con una edificabilidad y altura menor por la influencia del puente y el viaducto.

Área Residencial Las Razas


La zona residencial concentra las edificaciones

en la mitad norte, quedando el sur ocupado por espacios libres y equipamientos existentes (Parque del Guadaira y el Instituto de Secundaria Punta del Verde).

Las densidades reproducen las existentes en las zonas residenciales colindantes de Reina Mercedes y la Calle Tarfia, como continuidad de la ciudad consolidada hacia el oeste.

Sin embargo, aunque la altura máxima sea similar, la combinación de edificabilidad y ocupación prevista permite la creación de juegos de volúmenes, y por tanto la aparición de zonas de menor altura, o de áreas de transición E-O y conexión de la ciudad con la Dársena.

RESIDENCIAL LIBRE + VP



E 1:50000

Datos

ID: R-1,2,3,4,5,6 **Tipo:** Residencial
Zonas: ARI-DBP-08 **Área:** 30.485 m2
Carácter: Residencial


Criterios de Diseño

Se definirán ordenaciones volumétricas en las parcelas de uso residencial en orden a evitar la formación de pantallas, y fomentar la permeabilidad entre la ciudad y el río, y se tendrá en cuenta su posición frente al conjunto de los almacenes de la Exposición Iberoamericana de 1929.

Los materiales y configuración de fachadas cuidarán los acabados mediante el uso del ladrillo visto, recubrimientos o soluciones cerámicas, etc., u otras similares acordes con su integración en relación con las edificaciones protegidas.

Se seguirán los criterios de la Modificación del Plan General para el ARI-DBP-08 y su configuración final será objeto de los Estudios de Detalle correspondientes.

Referencias



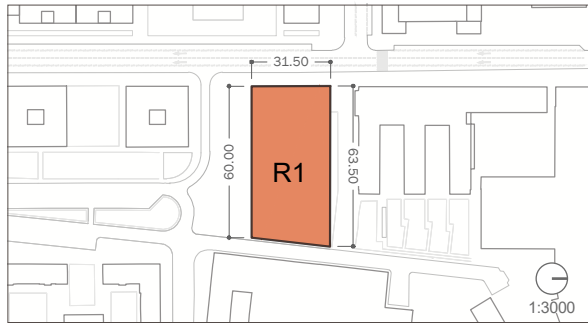
63. Imagen referencia viviendas



64. Imagen Master Plan viviendas ARI-DBP-08



65. Planta Master Plan viviendas ARI-DBP-08



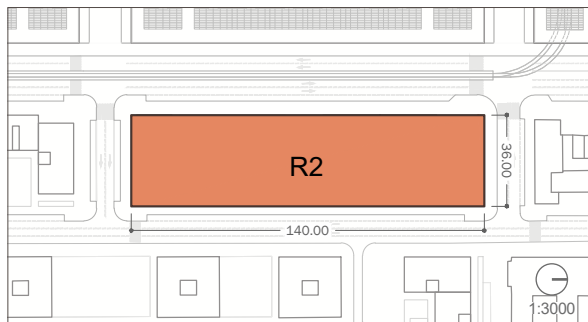
66. Planta parcela R+1



67. Planta ordenación no vinculante R+1

PARCELA R1. LIBRE

SUPERFICIE		1.932 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		3,5
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	-
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



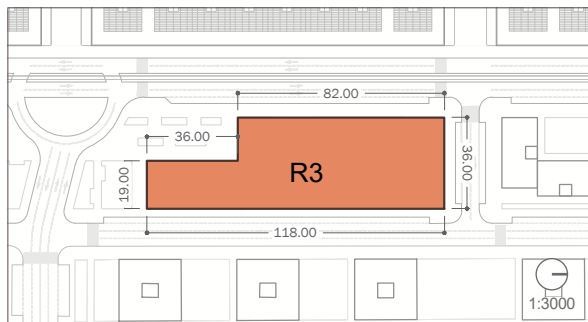
68. Planta parcela R+2



69. Planta ordenación no vinculante R+2

PARCELA R2. LIBRE

SUPERFICIE		5.068 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		2,8
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	-
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



70. Planta parcela R+3



71. Planta ordenación no vinculante R+3

PARCELA R3. LIBRE

SUPERFICIE		3.652 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		3,4
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	TERCIARIO
		COMERCIAL
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-

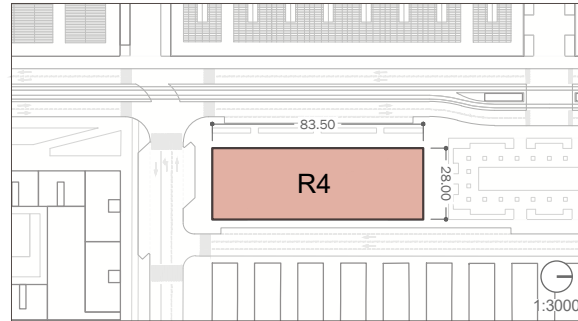
*MPPGOU ARI DBP 08 (Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla en el ámbito A.R.I. D.B.P. 08 Avenida de las Razas)

2. USOS RESIDENCIALES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS

ESTRUCTURA URBANA. EDIFICACIÓN

PARCELA R4. VP

SUPERFICIE		2.338 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		4,3
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	TERCIARIO
		COMERCIAL
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



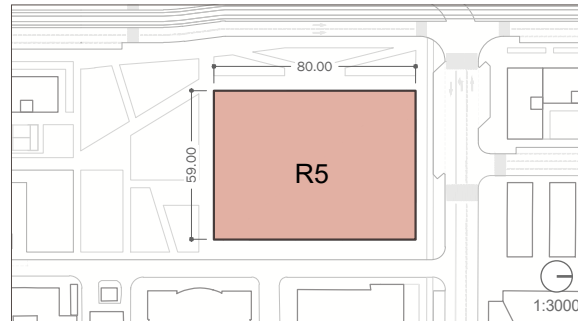
72. Planta parcela R+4



73. Planta ordenación no vinculante R+4

PARCELA R5. LIBRE

SUPERFICIE		4.720 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		3,5
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	TERCIARIO
		COMERCIAL
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



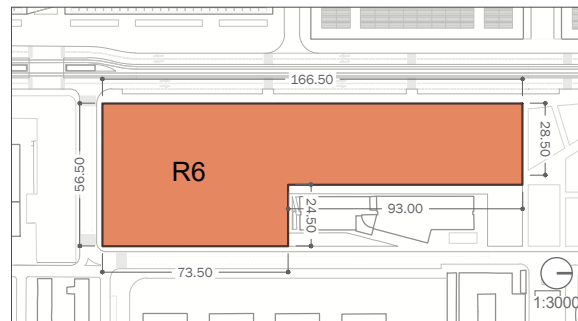
74. Planta parcela R+5



75. Planta ordenación no vinculante R+5

PARCELA R6. LIBRE

SUPERFICIE		12.753 m ²
COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD		2,1
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	RESIDENCIAL
	USOS COMPATIBLES	-
		-
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



76. Planta parcela R+6



77. Planta ordenación no vinculante R+6

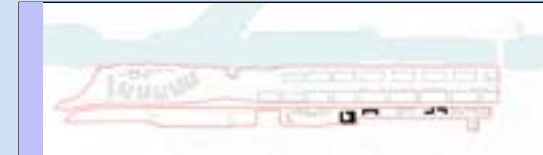
*MPPGOU ARI DBP 08 (Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla en el ámbito A.R.I. D.B.P. 08 Avenida de las Razas)



78. Imagen Master Plan comercios en planta baja



79. Planta Master Plan comercios en planta baja



Datos

1:50000

ID: R-3,4,5

Tipo: Bajos comerciales

Fases: ARI-DBP-08

Área: -

Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

Actividad complementaria en las parcelas de uso residencial, preferentemente ubicadas en planta baja y en las fachadas de las edificaciones que se encuentran alineadas a vial. Su orientación preferente es dotar de servicios terciarios de proximidad a las viviendas previstas y las existentes en la calle Tarfia, que no disponen de suelos comerciales en su configuración.

Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		4.500 m ²
COEFICIENTE		SEGÚN PARCELAS
ALTURA MÁXIMA		-
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	TERCIARIO
	LOCALES COMERCIALES	
	USOS COMPATIBLES	MPPGOU ARI DBP 08
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-

*MPPGOU ARI DBP 08 (Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla en el ámbito A.R.I. D.B.P. 08 Avenida de las Razas)

TERCIARIO. HOTEL



Datos

E 1:50000

ID: T-1 **Tipo:** Uso hotelero
Zonas: ARI-DBP-08 **Área:** 2.896 m2
Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

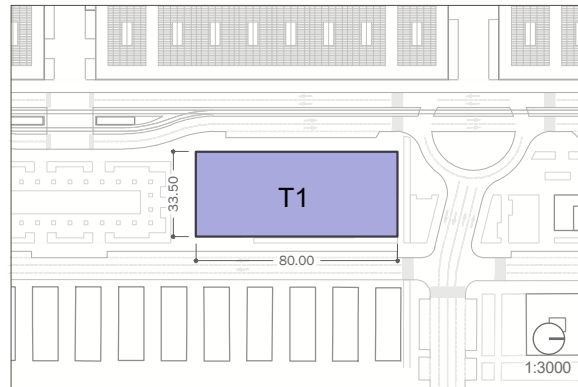
El acceso desde Páez de Rivera a Las Razas configura un punto de carácter singular. En este sentido se opta por ubicar una parcela de uso exclusivo terciario para el desarrollo de una actividad hotelera preferentemente. La construcción se desarrollará en edificación abierta, pudiendo alcanzar 9 plantas de altura.

Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		11.500 m ²
COEFICIENTE		4,0
ALTURA MÁXIMA		9 PLANTAS
TIPO ORDENANZA		MPPGOU ARI DBP 08
USOS	USO	TERCIARIO
	HOTELERO	
	USOS COMPATIBLES	COMERCIAL
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPGOU ARI DBP 08
GRADO DE PROTECCIÓN		-



80. Imagen Master Plan Hotel



81. Planta parcela Hotel



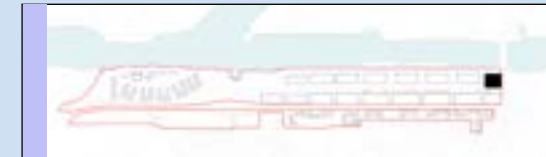
82. Planta ordenación no vinculante Hotel

*MPPGOU ARI DBP 08 (Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla en el ámbito A.R.I. D.B.P. 08 Avenida de las Razas)

LA BOCANA



83. Imagen Master Plan edificio La Bocana



Datos

1:50000

ID: AE-1

Tipo: Espacio de trabajo

Fases: 1

Área: 3.925 m2

Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

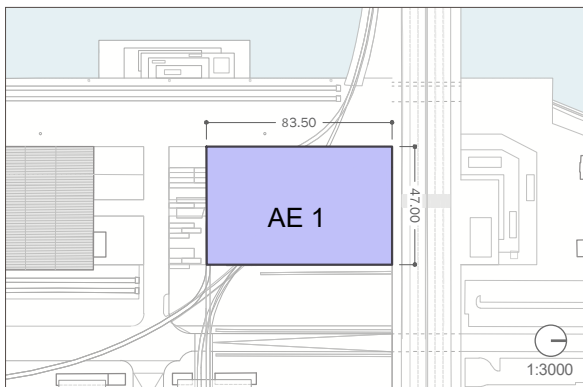
El diseño de esta construcción deberá resolver la conectividad entre el muelle de Delicias y el de Tablada, y las diferencias de cota con el puente a través de una operación de urbanización de este espacio.

En altura, desarrollará una edificación de carácter singular como hito construido en el desembarco del tablero del puente en la ciudad.

Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		15.700 m ²
COEFICIENTE		4,0
ALTURA MÁXIMA		12
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
SOSI	USO	TERCIARIO
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)



84. Planta parcela edificio La Bocana



85. Planta ordenación no vinculante edificio La Bocana

*MPPGOU ARI DBP 08 (Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla en el ámbito A.R.I. D.B.P. 08 Avenida de las Razas)

NAVES



Datos

E 1:50000

ID: AE-5,6,7,8,9,10 **Tipo:** Espacio de trabajo
Zonas: 1-2 **Área:** 61.545 m2
Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

Las Naves del Muelle de Tablada son uno de los elementos clave para preservar la memoria portuaria del lugar. Las actividades que se instalen en ellas serán la cara visible desde Las Razas del nuevo DUP. Respetando sus valores patrimoniales, las intervenciones estarán enfocadas a la reutilización y renovación de estos espacios aprovechando su potencialidad y carácter singular, pero sin olvidar la necesidad de adaptarlos funcionalmente siguiendo los actuales criterios de sostenibilidad.

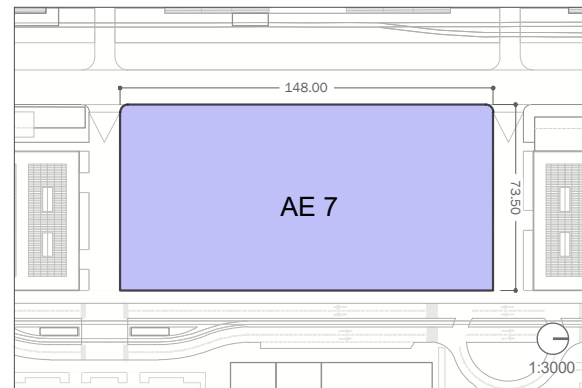
Tabla de Datos

EDIFICABILIDAD		67.850 m ²
COEFICIENTE		1,1
ALTURA MÁXIMA		-
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	TERCIARIO
	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)



86. Imagen Master Plan Grupo de Naves



87. Planta parcela grupo de Naves



88. Planta ordenación no vinculante



89. Imagen Master Plan Tinglados



E 1:50000

Datos

ID: AE-2,3,4

Tipo: Retail + Espacios trabajo

Zonas: 1

Área: 17.784 m2

Carácter: Terciario

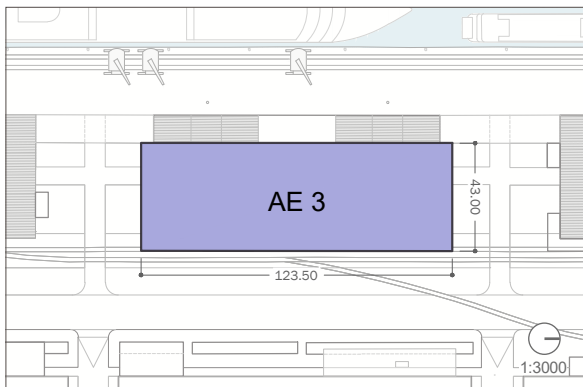
Criterios de Diseño

Al igual que sucede con las naves, los tinglados representan la memoria de la actividad portuaria del Muelle de Tablada, además de contar con unos valores patrimoniales a potenciar. Integrando la actuación denominada "galería de los tinglados" para su registro longitudinal en la fachada a la dársena, las intervenciones estarán enfocadas a recuperar la apertura de estos espacios en todas sus fachadas, cuando funcionaban como un espacio de tránsito de cargas desde el cantil hacia la ciudad.

Tabla de Datos

EDIFICABILIDAD		16.680 m ²
COEFICIENTE		0,94
ALTURA MÁXIMA		-
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
SOSN	USO	TERCIARIO
	ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		MPPEPS

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)



90. Planta parcela Tinglados



91. Planta ordenación no vinculante Tinglados

DISTRITO AZUL (DA)



E 1:50000

Datos

ID: AE-11,12,13 **Tipo:** Espacios de trabajo
Zonas: 4-5 **Área:** 29.724 m²
Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

El nuevo Distrito Azul (DA) se propone como foco de actividad al sur del ámbito que ponga en valor estos suelos, que en la actualidad cuentan con una excelente conexión a las principales vías de comunicación a nivel urbano y metropolitano. Estas parcelas cuentan además unas vistas privilegiadas de la dársena del río y de la actividad portuaria en la orilla oeste del mismo.
 Los edificios de alturas variables podrán desarrollar puntualmente edificaciones de mayor altura como elementos singulares, siempre teniendo en cuenta su relación con el Puente del Centenario.

Referencias



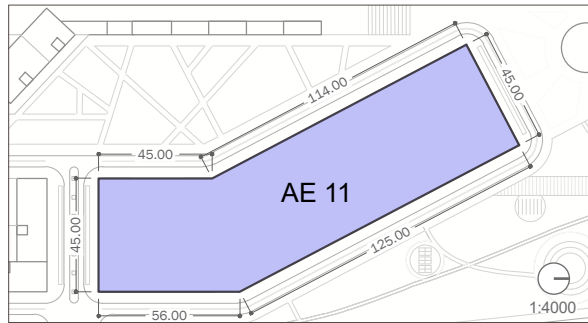
94. Hafen City Hamburgo (Alemania)



92. Imagen Master Plan Distrito Azul



93. Planta ordenación no vinculante Distrito Azul



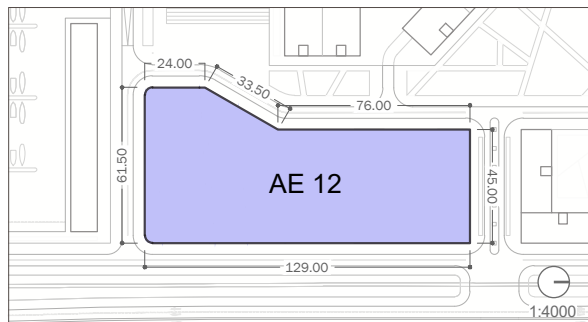
95. Planta parcela AE-11



96. Planta ordenación no vinculante AE-11

PARCELA AE 11

EDIFICABILIDAD	43.623 m ²	
COEFICIENTE	3,20	
TIPO ORDENANZA	MPPEPS	
USOS	USO	ACTIVIDADES ECONÓMICAS
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
-		
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA	MPPEPS	
GRADO DE PROTECCIÓN	-	



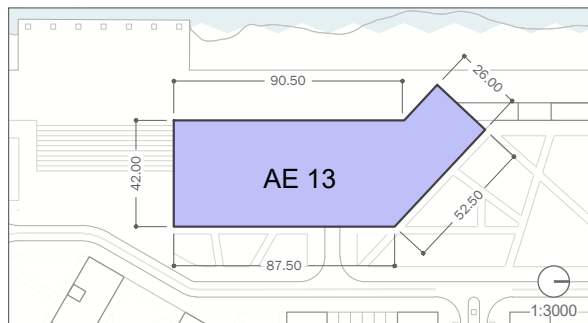
97. Planta parcela AE-12



98. Planta ordenación no vinculante AE-12

PARCELA AE 12

EDIFICABILIDAD	36.607 m ²	
COEFICIENTE	3,20	
TIPO ORDENANZA	MPPEPS	
USOS	USO	ACTIVIDADES ECONÓMICAS
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
-		
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA	MPPEPS	
GRADO DE PROTECCIÓN	-	



99. Planta parcela AE-13



100. Planta ordenación no vinculante AE-13

PARCELA AE 13

EDIFICABILIDAD	18.800 m ²	
COEFICIENTE	4,00	
TIPO ORDENANZA	MPPEPS	
USOS	USO	ACTIVIDADES ECONÓMICAS
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
-		
C.PARTICULARES DE ESTÉTICA	MPPEPS	
GRADO DE PROTECCIÓN	-	

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)

2. USOS RESIDENCIALES Y ACTIVIDADES ECONÓMICAS

ESTRUCTURA URBANA. EDIFICACIÓN

EXPLANADA. MARINA SECA



Datos

E 1:50000

ID: AE-14

Tipo: Actividad portuaria

Zonas: 5

Área: 20.380 m²

Carácter: Terciario

Criterios de Diseño

En contacto con el Puente del Centenario se propone una zona de vocación flexible con un grado de superficie construida menor.

Inicialmente se propone el desarrollo de una Marina seca como alternativa compatible con los usos portuarios.

A largo plazo y en función del desarrollo del resto del DUP su configuración podrá ir adaptándose a las necesidades, siempre teniendo en cuenta su posición limítrofe con el puente del Centenario.

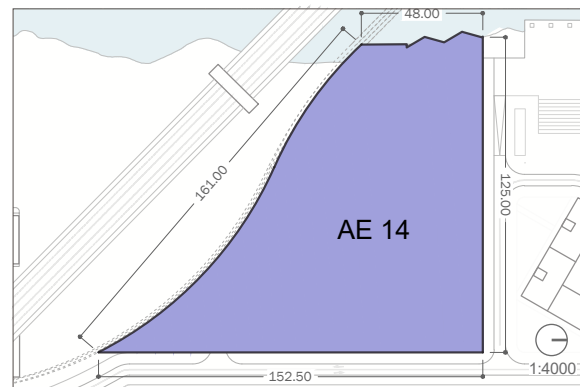
Tabla de Datos Generales

EDIFICABILIDAD		18.750 m ²
COEFICIENTE		0,92
ALTURA MÁXIMA		-
TIPO ORDENANZA		MPPEPS
USOS	USO	AE
	USOS COMPATIBLES	MPPEPS
CONDICIONES PARTICULARES DE ESTÉTICA		MPPEPS
GRADO DE PROTECCIÓN		-

*MPPEPS (Modificación Puntual Plan Especial del Puerto de Sevilla)



101. Imagen Master Plan Marina Seca



102. Planta parcela AE-14



103. Planta ordenación no vinculante AE-14





Puerto de Sevilla

Autoridad Portuaria de Sevilla



Puerto
de Sevilla

**Distrito
Urbano
Portuario**

oficina técnica