DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO DO

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION DEL PUERTO DE SEVILLA

AUTORIDAD PORTUARIA **GERENCIA MUNICIPAL DE URBANISMO** **APROVACION DEFINITIVA MAYO 1994**

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

0.- INTRODUCCION.

El presente Documento constituye el Plan Especial de Ordenación de "El Puerto de Sevilla", que comprende a los suelos delimitados por el Plan General de Ordenación Urbana para los ámbitos del Puerto Comercial y el Area Delicias-Los Gordales.

Tiene carácter de Documento Refundido de los documentos anteriormente redactados, conteniendo todas las determinaciones -en cuanto a ordenación- que posibilitan el desarrollo urbanístico de los suelos incluidos en su delimitación.

1.- ANTECEDENTES.

La Revisión del PGOU de 1.987 preveía para la zona de Servicio de el Puerto Autónomo, la redacción de dos Planes Especiales: el denominado "Plan Especial del Puerto" y el Plan Especial Delicias-Los Gordales. Para cada uno de ellos fijaba unos objetivos que aparecen recogidos en las correspondientes Fichas de Planeamiento.

Estos dos Planes se abordaron en un sólo Documento, siguiendo las determinaciones del Convenio para la Ordenación del Ambito Portuario de Sevilla, que en Mayo de 1.988 fue suscrito, entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Junta del Puerto de Sevilla.

Este Plan, redactado por la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir en colaboración con el Instituto del Territorio y Urbanismo, fue aprobado inicialmente en sesión plenaria del Ayuntamiento de Sevilla el 29 de marzo de 1.989, y provisionalmente, el 27 de julio de 1.990, con una enmienda en el sentido de que para el área de los Gordales se redactaría otro documento de planeamiento en el que se reduciría la edificabilidad máxima con la consumida en el área de Las Delicias, con lo cual se volvía en la práctica a la solución de la Revisión del PGOU.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Esta aprobación provisional contenía un informe técnico del Servicio de Planeamiento de la Gerencia Municipal de Urbanismo en el que se hacían una serie de precisiones y correcciones que habrían de incorpo- rarse al contenido normativo del Plan Especial con anterioridad a su aprobación Definitiva. Estas determinaciones del informe, fueron consideradas también como preceptivas en el acuerdo de aprobación provisional.

Esto motivó el desacuerdo de la Autoridad Portuaria, que incluso se manifestó en una impugnación del acuerdo municipal.

Todas estas actuaciones han devenido en la situación actual de inexistencia de cobertura urbanística-legal sobre el ámbito portuario, con la consiguiente paralización de la actividad comercial de El Puerto.

Para remediar esta situación, el Ayuntamiento de Sevilla inició la tramitación de un documento, que abordando sectorialmente el ámbito portuario-comercial, estableciera definitivamente las condiciones de su desarrollo urbanístico, aunque este nuevo documento tampoco consiguió el consenso de las 2 Instituciones.

Posteriormente, con fecha 16 de noviembre de 1993, el Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria, han suscrito un "Convenio para la Ordenación Urbanística del Ambito Portuario", que pretende, retomando y actuali- zando el documento inicial, abordar la Ordenación de todo el Ambito Portuario, incluyendo los delimitados por el Sector Norte "Delicias-Los Gordales" y el Sector Sur "El Puerto Comercial".

Fruto de este Convenio es el Documento que ahora se tramita.

2.- AMBITO DE APLICACION DEL PLAN ESPECIAL.

El Ambito espacial sobre el que se ha de aplicar tanto la Ordenación como la Normativa del Plan Especial, es el definido en el Plano de Ordenación nº 2: Delimitación del ámbito, y se corresponde con el grafiado en el convenio de 16 de noviembre de 1993.

3.- DOCUMENTACION DEL PLAN ESPECIAL.

Los Documentos que forman parte de este Plan Especial son:

1. Estudios Previos.
2. Planos de Información.
3. Memoria de Ordenación y Normativa.
4. Planos de Ordenación.

Los Documentos 1 y 2, por pertenecer a la fase de Información y Análisis, no sufren modificación sobre los que en su día fueron tramitados.

Los 3 y 4 constituyen el documento de Ordenación Urbanística, y sustituyen a los de igual denominación del documento anterior, por lo que contienen todas las determinaciones de Planeamiento necesarias para el desarrollo urbanístico del ámbito considerado.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · NO8DO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

4. DESCRIPCION DE LA ORDENACION.

4.1.- OBJETIVOS Y CRITERIOS DE ORDENACION APLICADOS.

El amplio espacio a ordenar y los diferentes condicionantes y necesidades que tiene cada una de las zonas en las que podemos dividir este espacio, plantea la necesidad de considerar, a efectos de ordenación, un doble ámbito, Sector Norte: " Delicias-Los Gordales" y Sur: " Zona Portuario Comercial ". El primero conformado por las márgenes y espacios colaterales aguas arriba del nuevo puente basculante de "Las Delicias" hasta el Puente de Triana (Isabel II) y, de otra, el resto del espacio situado inmediatamente al sur del citado puente.

Antes de pasar a la explicación de la propuesta, resulta de interés tener en cuenta algunos aspectos de carácter general que afectan de forma importante a la concepción de la misma.

El primer aspecto tiene que ver directamente con el llamado Sector Sur, zona Portuaria-Comercial, y se refiere a la temporalidad de la ordenación, ya que el planeamiento portuario posee características diferenciadas del Planeamiento urbanístico, en la medida en que su horizonte temporal es mucho más amplio, debido a la rigidez de sus infraestructuras, muy potentes en términos de ocupación y conformación del espacio.

Lo dilatado del horizonte a considerar, incrementa las incertidumbres y el grado de indefinición de sus necesidades futuras, incertidumbres que a su vez se derivan en primer lugar de las dificultades de establecer el reparto o la cuota de mercado entre los distintos (pero muy cercanos) puertos de la Fachada Suratlántica; en segundo lugar, de las variaciones cualitativas del transporte marítimo en cuanto a organización, distribución, necesidades de espacio

operativo portuario, inclusión dentro de un sistema integrado y mucho más complejo de transportes, etc.; y finalmente y en tercer lugar, de las propias indefiniciones sobre la evolución de los sectores productivos y comerciales de su hinterland y más concretamente de Sevilla.

Junto a estos factores de incertidumbre, el puerto debe dar respuesta a tendencias y previsiones que sólo se realizan a largo plazo, tal como la vinculación espacial que se produce entre la vía de tráfico marítimo y determinadas actividades productivas, que se localizan en puertos donde minimizan sus costes de aprovisionamiento y distribución de mercancías, contando con el apoyo de las actividades y servicios urbanos.

En este sentido, la filosofía de la ordenación propuesta, toma como referencia principal la aptitud y condiciones favorables de cada uno de los ámbitos para acoger las distintas funciones actuales y futuras del puerto, independientemente del periodo de implantación.

Desde este punto de vista, la propuesta plantea la imagen de la ordenación global del espacio portuario, en la que se hace especial hincapié en los elementos estructurantes.

El segundo aspecto toma como referencia la consideración del puerto como Centro Integrado de Transportes, estando por ello abocado a sufrir las mismas modificaciones cualitativas sobre su función, que ya en estos momentos está sufriendo el sistema general de transportes, principalmente en su relación con el modo terrestre.

Si hasta la fecha la consideración de un puerto como punto de funcionalidad única de ruptura de cargas e intercambio modal, ha resultado restrictiva e insuficiente, las tendencias actuales del sistema de transportes que aumentan y complejizan sus actividades, ponen cada vez más en crisis dicha consideración.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · NODO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

La situación proviene de una modificación cualitativa de algunos aspectos de los sectores de producción, y comercialización, que por necesidades propias de incremento de flexibilidad, disminución de los costes fijos, y de ocupación de espacio, cada vez van dejando más en manos del sector transportes los procesos de gestión de stocks, almacenamiento y distribución, hecho que amplía notablemente la gama de actividades de espacio de este sector.

Desde este punto de vista, el sector transportes pierde en cierta manera su especificidad para convertirse cada vez más en un elemento básico del proceso de producción-comercialización, y lo que es más importante, acentúa más su carácter de sector servicios y como tal cada vez más tenido en cuenta como un factor influyente en la elección de la localización de algunos sectores productivos, en la medida que para los mismos esta situación supone obtener una serie de beneficios económicos.

Podría acudirse a la enumeración de numerosos ejemplos de puertos: Rotterdam, Bruselas, Bremen, etc., pero por su proximidad resulta más expresiva la transformación que está sufriendo el transporte terrestre y que se plasma en los denominados Centros de Transportes, en los que cada vez resulta inferior el espacio dedicado al camión y a su vez mucho más acuciantes las necesidades de naves de almancenamiento, utillaje de manipulación de mercancías, etc., para responder a las necesidades del mercado con una imprescindible calidad de la oferta proporcionada.

Esta complejización de las actividades que ya poseía el puerto, y que sin duda se irán incrementando día a día, siempre que no se establezcan límites innecesarios a su desarrollo, obligan al planeamiento a considerar diversas reservas de suelo cuya dimensión y periodo de puesta en carga resultan difíciles de evaluar, pero que en cualquier caso deben ser efectuadas, si no se quiere quedar al margen

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 29 JUL 1994

Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.

de la indicada reconversión cualitativa ya en marcha, con las consiguientes distorsiones que en términos económicos y de localización de actividades tendrían lugar, no solamente para el puerto, sino también indirectamente para el conjunto de la economía de Sevilla.

En este sentido y condicionado en parte por las nuevas vías ejecutadas según las propuestas del P.G.O.U. se ha hecho necesario con vistas al largo plazo, plantear unas nuevas puertas funcionales en el Puerto al lado de los accesos, aunque su cabecera seguirá siendo la actual debido tanto al mantenimiento del muelle de las Delicias como muelle activo (pasajeros y actividades turísticas) como a la presencia del actual edificio de la Autoridad Portuaria, que si formalmente y como tal edificio no tiene especial interés, sí lo tiene desde un punto de vista estratégico.

Las propuestas en el ámbito de la zona no comercial del puerto, el llamado Sector Norte, buscan -con un diseño indicativo y a través de unas Ordenanzas de Usos y Edificación, así como difiriendo el control del proceso constructivo a posteriores documentos de Planeamiento de Desarrollo- resolver en términos adecuados la relación Río-Puerto-Ciudad, siendo consecuentes con el entorno que las rodea, y a la vez aprovechando dicho entorno para resolver remates no bien concebidos o realizados en su día, o bien, como ocurre en la margen derecha del río, dar la salida a éste a dos barrios que se constituyeron a sus orillas y que hoy están sin embargo cerrados a él. Es en este tipo de actuaciones donde se expresa con mayor claridad el Objetivo primordial del Plan en este Sector, que no es otro que el de la Recuperación del Río para el ciudadano, haciendo cada vez más públicas sus márgenes, permitiendo el disfrute de éstas por toda la población y colaborando en fín al entendimiento del Río como la "Calle Ancha" de Sevilla.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

4.2. ORDENACION GENERAL DE USOS

4.2.1. SECTOR SUR. AREA PORTUARIA-COMERCIAL.

Aún con las incertidumbres derivadas del horizonte temporal de la planificación portuaria y de la indefinición de las características cuantitativas de la demanda, se ha efectuado una subdivisión funcional del puerto en base a los usos y actividades que resultan preponderantes en cada zona, subdivisión funcional que hace referencia a las siguientes áreas:

- Area de operaciones y almacenamiento en explanada para el uso y servicio del tráfico en general, que excluye las existentes de particulares. Este área se sitúa en las inmediaciones de las líneas de atraque actuales o futuras incluyendo la zona ocupada por las infraestructuras de transporte terrestre. De acuerdo con las tendencias actuales para el dimensionamiento de muelles polivalentes su anchura adecuada oscila entre 90 y 130 metros.

- Area de almacenamiento y grupaje en explanada o en instalaciones cubiertas, excluyendo las de particulares que envuelve a la anterior en una franja cuyas dimensiones adecuadas resultan igualmente similares a la anterior.

- Area de Actividades Logísticas, situada en las inmediaciones de la anterior y funcionalmente también muy similar aunque por su mayor distancia a la línea de agua es inicialmente la zona que se muestra más apta para acoger espacialmente las funciones de centro integrado de transportes y Actividades Logísticas.

- Area de dotaciones, servicios y equipamientos: Sede de la Autoridad Portuaria, Aduanas, oficinas de consignatarios, equipamientos diversos, etc.

- Area de Industria Escaparate: es un área de transición entre el área portuaria y una zona más urbana. Se corresponde con los terrenos situados entre CAMPSA y la Ronda de Mª Auxiliadora.

- Area de concesiones, destinadas al establecimiento de actividades productivas o de almacenamiento relacionadas con la actividad portuaria y que ocuparía el resto de la zona de servicio no incluida en las áreas anteriores.

- Areas Libres, son las que vienen determinadas por el Plan General, y se sitúan en contacto directo con la lámina de agua para permitir el acceso público a ésta, estarán mayoritariamente ocupadas por áreas ajardinadas y de recreo, aunque con la compatibilidad de usos administrativos y de servicios que en las Ordenanzas correspondientes se fijen.

- Finalmente, complementando a las anteriores, se establecen otras zonas que o bien tienen la consideración de reserva de suelo de alguno de los anteriores, o bien se posibilita la implantación de usos mixtos. Estas zonas permiten mantener más flexible la ordenación de usos, flexibilidad necesaria ante las incertidumbres sobre las características de las actividades de localización posible en el puerto.

El desarrollo, delimitación y ámbitos de estas zonas se describe a continuación:

Zona de operaciones y almacenamiento

- En la actualidad y a corto plazo, la zona de operaciones y almacenamiento en explanada se ubica en los muelles de Tablada en el canal de Alfonso XIII y en los muelles del Centenario y Norte en la Dársena del Batán.

Partiendo de esta situación y previendo un conjunto de

actuaciones articuladas con las existentes, las áreas que poseen mayor aptitud para la ampliación de esta zona se sitúan colindantes a las actuales, a las cuales completan.

- Entre las primeras ocupaciones previstas se incluyen el muelle Oeste de la Dársena de Batán, la continuación del muelle del Centenario en el espacio existente en la margen derecha de la Dársena de Alfonso XIII, entre Abonos Sevilla (UERT) y el muelle indicado, y las ampliaciones señaladas en el muelle de Tablada.

- Dentro del espacio de ampliación de la zona que nos ocupa se incluyen también la franja entre las instalaciones de CAMPSA y la Dársena de Alfonso XIII, y la ampliación de los muelles de Tablada hasta el límite determinado por el paso del Puente del V Centenario.

No obstante, su aptitud para la posible ampliación de la línea de muelles comerciales, las dos zonas mencionadas en segundo lugar resultan aptas para la implantación de concesiones particulares siempre que la duración de las mismas y las características de las instalaciones no hipotequen la realización de los muelles en su momento. Por este motivo ambas se incluyen en la zona de uso mixto de muelles y concesiones.

- Con respecto a la franja situada delante de CAMPSA, la anchura que posee (170 metros) le otorga capacidad suficiente para resultar operativa, independientemente de que CAMPSA continúe o no en su localización actual. En la imagen final prevista, el espacio ocupado por CAMPSA estaría destinado a la ubicación de concesiones, si bien también posee aptitudes para su consideración como zona de almacenamiento y grupaje, aspectos ambos considerados en la organización del viario y ferrocarril de la zona.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NODO

Zona de almacenamiento y grupaje en explanada e instalaciones cubiertas

Como ya se ha indicado, esta zona se ubica en la franja colindante a la anterior, no existiendo dificultades de relevancia para su viabilidad, con la excepción de la zona de este carácter que se localizaría en los terrenos actualmente ocupados por CAMPSA.

Zona de Actividades Logísticas.

De acuerdo con la funcionalidad propugnada para la misma, resulta conveniente que posea una adecuada posibilidad de relación simultáneamente con la línea de atraque y la red de transporte terrestre, de ahí que se sitúe en la Avda. de la Raza y en la franja posterior del Muelle del Centenario.

Area de dotaciones, servicios y equipamientos

Para el establecimiento de las distintas dotaciones, servicios y equipamientos, se han considerado diversas áreas que posean un cierto carácter de localización privilegiada con respecto al puerto y según los casos como localización de fachada de prestigio o conexión hacia la ciudad.

- En primer lugar, se ha considerado el área situada en el entorno de la puerta funcional de la margen derecha, en la que pueden ubicarse actividades relacionadas con el tráfico portuario: oficinas para consignatarios, etc., y dotaciones de carácter social, de ocio, comercial, etc., destinada tanto a los usuarios como a los trabajadores del puerto.

- Se incluyen también aquí las Dotaciones y Servicios ligados a la esclusa y al mantenimiento y conservación de dicho sistema técnico.

- En las cercanías del muelle Norte de la Dársena del Batán, se prevé la ubicación del aparcamiento de pesados, en el que sólo se permite la creación de servicios de atención y mantenimiento de los vehículos.

Area de concesiones

El resto de la zona de servicio situado al Sur del nuevo puente que sustituye al de Alfonso XIII, se destina al establecimiento de concesiones o actuaciones de actividades relacionadas con el puerto, pudiéndose distinguir tres grandes áreas con aptitud para este uso: área del entorno de CASA, margen izquierda al Sur del Puente del V Centenario y margen derecha al Sur del citado puente.

La primera de las tres zonas citadas posee ya un cierto grado de consolidación, motivo por el cual resulta principalmente apta para acoger instalaciones de pequeño tamaño similares a las existentes. Este principio encuentra una excepción en la franja que permanece libre entre las instalaciones de CAMPSA y la Ronda Mª Auxiliadora- Los Remedios, siendo ésta una zona que por sus características de fachada a la Ronda y su proximidad al espacio altamente cualificado de Los Gordales, resulta apta para acoger usos en los que el prestigio de ubicación sea un factor decisivo. Tales usos podrían consistir en la denominada industria escaparate, teniendo la ventaja ambos de relacionar adecuadamente el espacio industrial con el espacio libre y de uso terciario de la zona de Los Gordales.

Dada la escasez de espacio disponible en primera línea de agua, se admite la posibilidad de ubicación de nuevas concesiones en la franja frontal de CAMPSA, aunque el destino principal de esta franja sea el de servir para ampliaciones futuras de la línea de muelle. Por este motivo, se considera conveniente que el periodo de otorgamiento sea corto sin superar los 15 años, pero sobre todo, tiene gran

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NODO

importancia el tener en cuenta las características de las instalaciones que deben ser flexibles y fáciles de trasladar sin excesivos costes económicos.

En la segunda área considerada (margen izquierda al Sur del Puente del V Centenario), cabe distinguir la zona semiconsolidada junto al Canal de Alfonso XIII y la zona aún libre junto al Canal Sevilla-Bonanza.

En el tercer área de concesiones, situado en la margen derecha, se ubican actualmente grandes concesiones con una ocupación prácticamente total de la línea de agua, lo que dificulta el aprovechamiento de las parcelas libres posteriores para actividades con fuerte relación con la línea de agua, en tanto no se supere su permeabilidad hacia la misma.

Areas Libres

En consonancia con lo establecido en los planos de Calificación, Usos y Sistemas del Plan General de Ordenación Urbana, se reservan dos áreas dentro del ámbito portuario del Sector Sur destinadas a espacios libres.

La primera de ellas coincidente con el entorno de la puerta de la Avenida de la Raza, que sin perder la funcionalidad portuaria (ya que permite una gran compatibilidad con usos administrativos y de servicios), aprovecha las importantes posibilidades que dicho punto posee como mirador de las dársenas y de la actividad naútica y portuaria, facilitando el acceso público a la márgen fluvial, contribuyendo así a la necesaria integración del puerto y la ciudad.

La segunda se trata de una reserva de espacio libre de 20.000 metros cuadrados, que puede ser ubicada libremente dentro del ámbito delimitado por el Plan Especial, aunque siempre habrá de estar en

contacto directo con la lámina de agua. En los planos de ordenación correspondientes, dicha área se situa junto a la actual esclusa, aprovechando un pequeño parque que ya se encuentra acondicionado y arbolado por el Puerto de Sevilla.

4.2.1.1.- GESTION Y UBICACION INDICATIVA DE LAS INSTALACIONES INDUSTRIALES Y DE ALMACENAMIENTO

Como ya se ha indicado en otro apartado del presente documento, las incertidumbres sobre el volumen y características de las instalaciones industriales o de almacenamiento a ubicar en la zona de servicio, dificulta el establecimiento de la ordenación pormenorizada de las mismas, ordenación que de efectuarse en esta situación de indeterminación podría llevar aparejada múltiples rigideces que dificultarían su puesta en marcha o su implantación.

Por este motivo, se ha optado por establecer unas sugerencias indicativas relativas a la localización de las instalaciones en base a su funcionalidad y tiempo de la concesión, y a la posible parcelación de las áreas de concesiones en la zona de servicio situada al Sur del Puente del V Centenario.

Localización indicativa de instalaciones de almacenamiento según el tipo de mercancia

Al margen de la ordenación de espacio e infraestructuras de transporte que con mayor claridad aparece reflejado en el plano de ordenación, resulta de interés considerar la localización más adecuada de las distintas instalaciones o espacios de almacenamiento, tomando como referencia su distancia relativa a la línea de atraque, localización que posibilita un mejor aprovechamiento y funcionalidad del espacio portuario.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

GERENCIA DE URBANISMO NODO El Secretario de la Gerencia P.D.

En este sentido y aunque la localización final siempre vendrá determinada por las características del espacio existente en cada caso y sobre todo por el tipo de mercancías y su sistema de manipulación, el gráfico adjunto (nº 1), expresa en forma cualitativa la relación de distancias más adecuada para obtener un mayor aprovechamiento del espacio próximo a la línea de atraque.

Localización y plazo de las concesiones según su actividad

Las condiciones relativas a la localización y plazo de otorgamiento de concesiones a las que se hace referencia en este apartado, se han recogido de la "Propuesta de Normas sobre Concesiones" elaborada por la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de obras Públicas y Urbanismo en noviembre de 1986.

Dicha propuesta parte de la base de que los terrenos de utilización portuaria constituyen un recurso limitado cuya ampliación, de ser posible, necesita de recursos cuantiosos y plazos de ejecución prolongados.

Por otra parte, las rápidas modificaciones que está sufriendo el comercio marítimo mundial y los sistemas de manipulación de mercancías, obligan a un cambio continuo en las estructuras de los puertos que se ve a menudo dificultado por la presencia de concesiones impropiamente ubicadas y de muy difícil remoción.

Ante las incertidumbres sobre futuros desarrollos, la propuesta de normas opta por establecer una incompatibilidad de usos muy reducida y una fijación de plazos a las concesiones en función de la estabilidad del criterio de asignación del uso que la concesión implica.

Las zonas portuarias fundamentales, y que por tanto son más susceptibles de remodelación son las anexas a los muelles, destinadas

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

o no en la actualidad a la manipulación de mercancías y en ellas los plazos de concesión no deben ser superiores a 15 años. En las zonas de manipulación de mercancías no próximas a los muelles, el plazo máximo puede aumentarse a 20 años permitiendo plazos más largos en las zonas interiores y en áreas planificadas, en el Plan de utilización de los espacios portuarios, o en polígonos industriales o dársenas, urbanizados y previstos para estos usos. En todo caso el plazo máximo de concesión no debe superar los 30 años.

De forma concreta, se efectúa una clasificación de las concesiones y de las áreas portuarias de concesiones, en función de las cuales se determina el plazo temporal adecuado para cada concesión. De forma pormenorizada estas clasificaciones y plazos se recogen en el Apéndice del Anexo.

Gestión de las areas de concesiones al Sur del Puente del V Centenario.

La ordenación prevista en las zonas situadas al Sur del Puente del V Centenario, principalmente en "El Cuarto" y "Torrecuéllar", se articula sobre la red viaria estructurante del puerto en dichas áreas, la cual se basa en la creación de minipolígonos de dimensiones amplias capaces de satisfacer las indefinidas necesidades futuras de la demanda.

Al objeto de posibilitar un mejor aprovechamiento de la línea de agua, se propone un sistema de ocupación que de forma esquemática se representa en el gráfico 2 y que posee las siguientes características básicas:

- Se reserva una franja junto a la línea de agua para uso exclusivo en régimen de autorización, con la finalidad de posibilitar el acceso a la misma a las parcelas traseras. En el resto de la zona se mantiene el uso en régimen de concesión.

- El acceso a la línea de agua se efectúa al menos una vez cada 400 m., mediante vía de 20 m. de anchura. En la frontal de estas vías y mediante ocupación de la franja, cabe establecer una línea de atraque (pantalanes) que otorguen servicio también a las parcelas posteriores.

  Esta situación también ocurrirá en otros viarios que se promuevan en la ordenación de cada minipolígono, cuando la demanda así lo aconseje.

- En tanto no exista demanda de utilización de línea de agua por las parcelas posteriores, la franja será de uso de la concesión adyacente, pudiendo incluso ser vallada pero debiéndose evitar la construcción en dicha franja de instalaciones rígidas o de costoso traslado, al objeto de posibilitar su recuperación de forma sencilla y económica.

En lo referente a la utilización concreta de los minipolígonos, la indefinición de la demanda dificulta la aquilatación sobre el tipo y características más adecuadas de su parcelación. No obstante este hecho y a título meramente indicativo, se ha efectuado una primera aproximación tomando como referencia las concesiones actualmente existentes en la margen izquierda del Canal de Alfonso XIII, que poseen un tamaño medio de parcela de 24.500 m². y un frente de agua que varía entre los 100 y 300 m., aunque un mejor aprovechamiento del espacio hace pensable la posibilidad de existencia de demanda de concesiones de menor tamaño.

En el uso sugerido, se parte de minipolígonos de 400 x 285 m. y se prevé que todas las parcelas dispongan de accesibilidad razonable a la línea de agua, bien a través de las vías estructurantes dispuestas cada 400 m. bien a través de otras vías internas opcionales a cada minipolígono que el menor tamaño de las concesiones aconseje

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

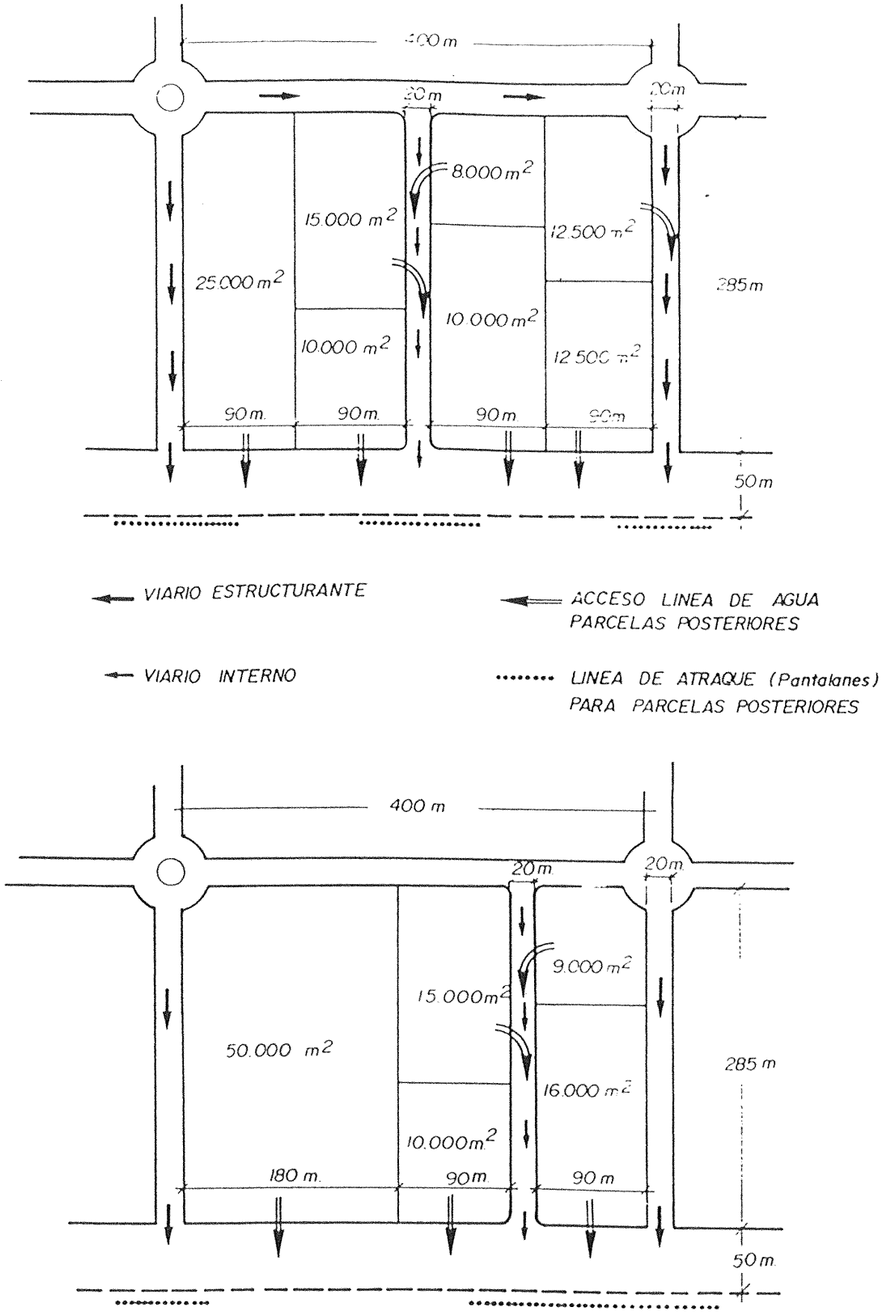


GRÁFICO 2

EJEMPLO DE PARCELACION INDICATIVO.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

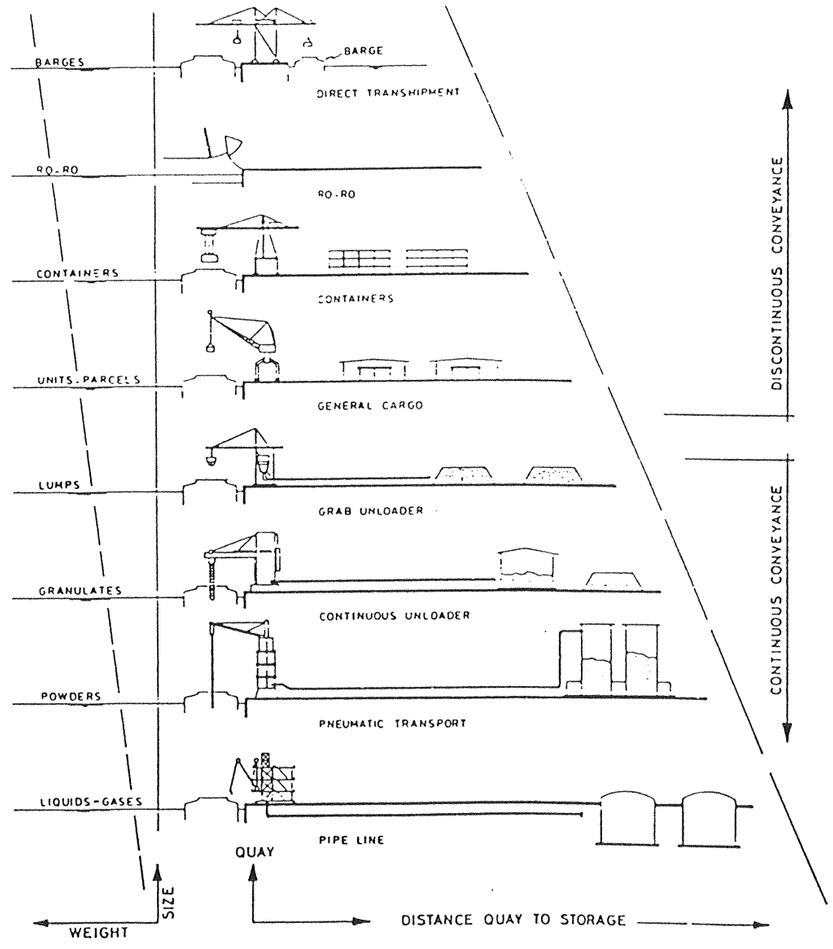
Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

GRAFICO: I

DISTANCIA COMPARATIVA A LA LINEA DE ATRAQUE SEGUN

CARACTERISTICAS DEL ALMACENAMIENTO



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

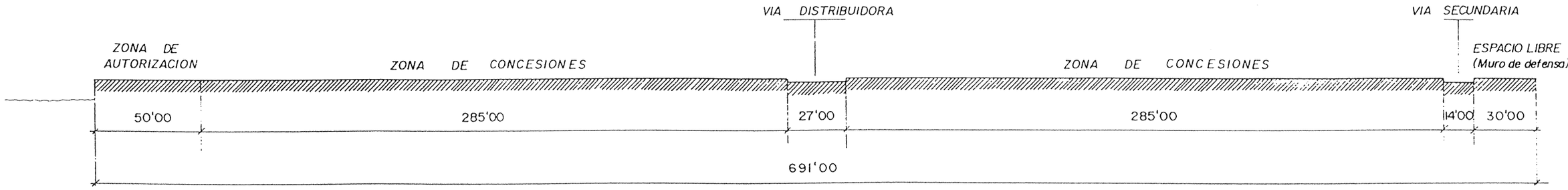


Fig. 1

SECCION DE LA PROPUESTA DE ORDENACION DE TORRECUELLAR Y ENTRONQUE DEL CANAL.

establecer, vías internas que no se determinan en la ordenación, bien porque en unos casos no sean necesarias (grandes concesiones) bien para posibilitar su ubicación más adecuada en base al tipo de concesiones a establecer.

Al objeto de mejorar la utilización de la línea de agua y posibilitar el establecimiento del mayor número posible de concesiones, resulta conveniente que las concesiones se establezcan en profundidad, es decir, con la menor ocupación posible (a determinar en cada caso) del frente de agua y mayor desarrollo hacia el interior.

Una vez ocupada toda la profundidad, puede ampliarse el frente de agua en la longitud conveniente; en caso de no ocuparse toda la profundidad la longitud de atraque puede ampliarse mediante recuperación de la franja de autorización. Entre las muchas opciones existentes, en el Gráfico 2 se indican dos posibles ejemplos de parcelación.

4.2.1.2.- RED VIARIA Y ACCESOS

La ordenación de la red viaria que se refleja en el plano de propuestas, se ha subdividido en tres clases atendiendo básicamente a su funcionalidad: red de accesos, red estructurante del ámbito portuario comercial y red secundaria.

Red viaria de acceso

La red de acceso, basada en su conjunto en la red viaria principal de la ciudad ejecutada según la propuesta del PGOU, propugnándose no obstante algunas modificaciones que resultan de interés desde la óptica del funcionamiento del Puerto. Concretamente cabe citar las siguientes propuestas (Figuras 2 y 3):

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

- En la margen derecha, en la vía de acceso que enlaza el Puente del V Centenario con la Ronda Exterior SE-30, se propugna el rediseño y ligero cambio de ubicación de la intersección situada en la margen derecha, para mejorar su funcionalidad como acceso al Puerto y su conectividad con la vía de servicio de la margen derecha.

Asimismo, se propugna la separación del acceso al puente y el área de concesiones del entorno de CASA, previniéndose el establecimiento de una nueva glorieta que posibilite el acceso independiente de esta última zona.

En lo referente al acceso de la margen izquierda, se mantiene la ordenación viaria prevista en el PGOU, habiéndose ejecutado un nuevo acceso funcional al área portuaria de esta margen, ubicado en el área libre existente al Sur de los Muelles de Tablada.

Las características de este nuevo acceso se analizan con más detalle posteriormente, debido a sus condiciones topográficas particulares y a su capacidad visual sobre las dársenas.

- La vía que en la margen derecha enlaza el Puente del V Centenario con la Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios tiene una doble funcionalidad, portuaria y urbana. En cuanto a su papel en el entramado portuario, tiene un carácter básico en el sistema de accesos y relaciones entre ambas márgenes del puerto, aspectos a los que se añade su función como vía de acceso al área de concesiones situada en el entorno de CASA.

En la margen izquierda, al Sur del Puente del V Centenario, el viario estructurante posee un trazado continuación de la Avenida Conde de Guadalhorce, discurriendo simultáneamente por el límite

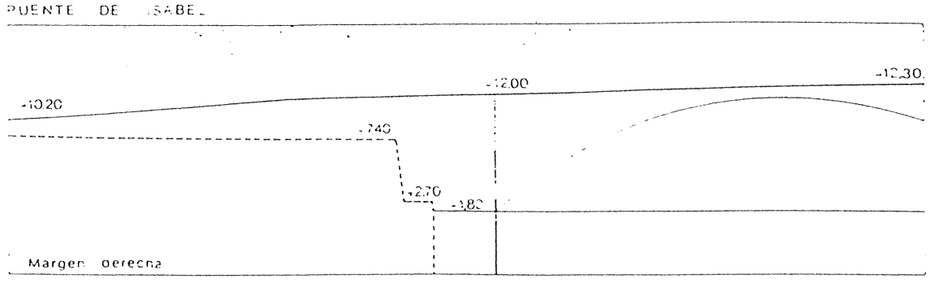
DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

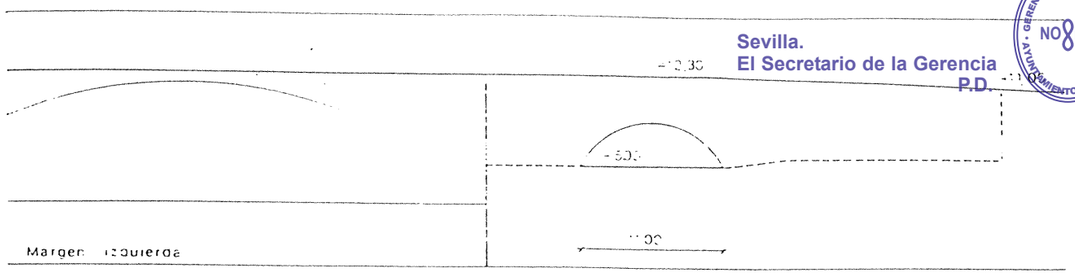
29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

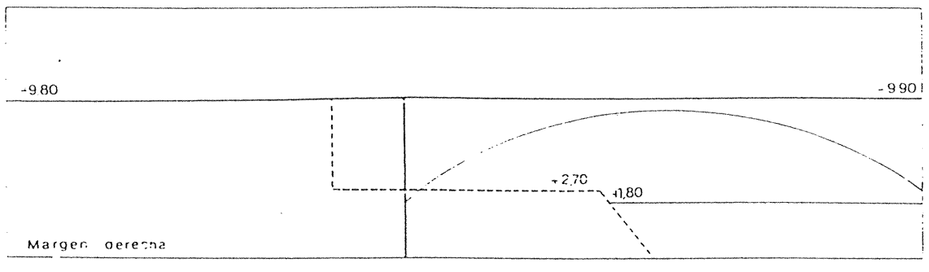
Fig. 2 PERMEABILIDAD TRANSVERSAL DE LOS PUENTES EXISTENTES SOBRE LA DARSENA DE ALFONSO XIII

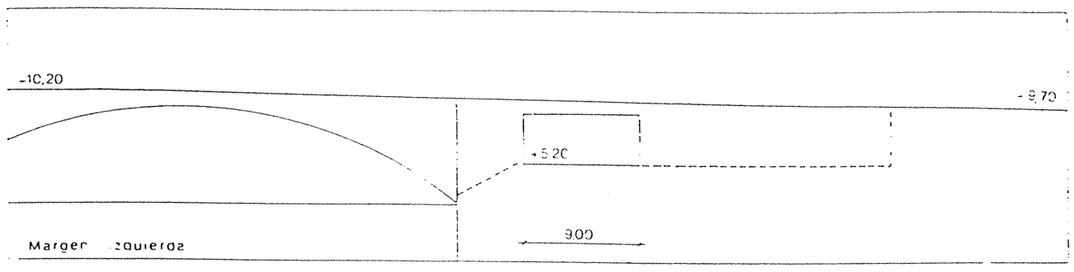
PUENTE DE ISABEL



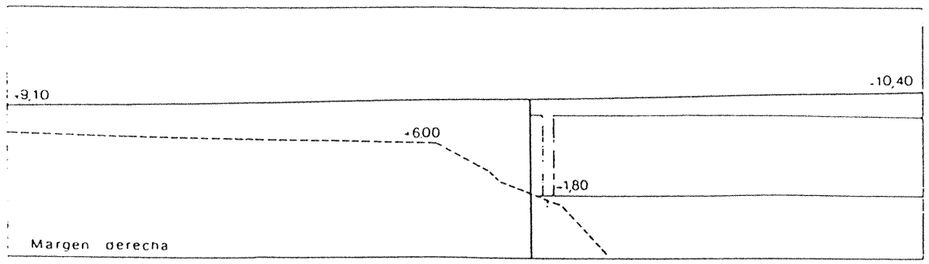


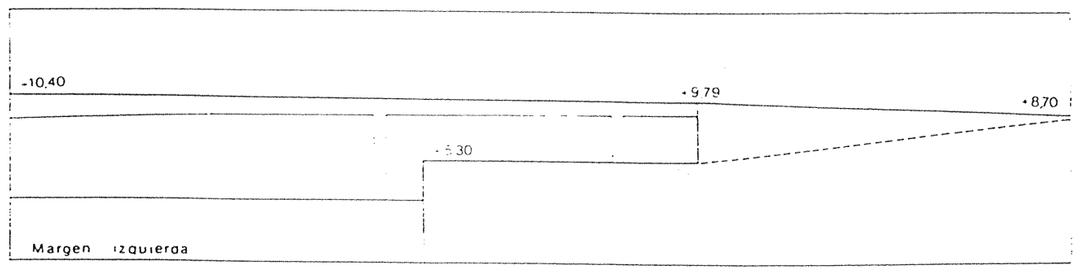
PUENTE DE SAN TELMO



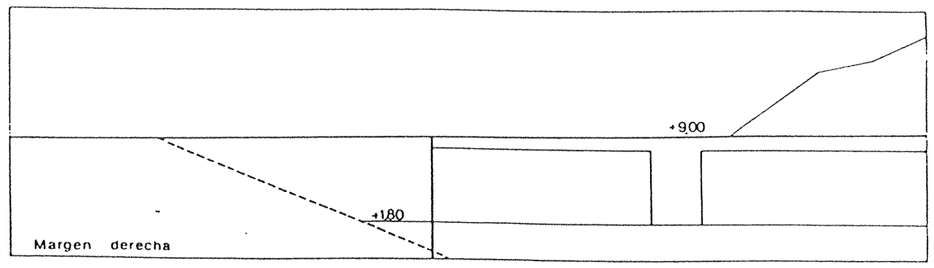


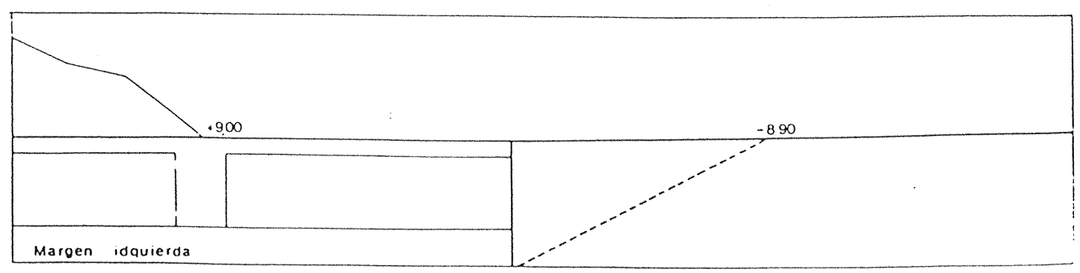
PUENTE DEL GENERALISIMO





PUENTE DE ALFONSO XIII





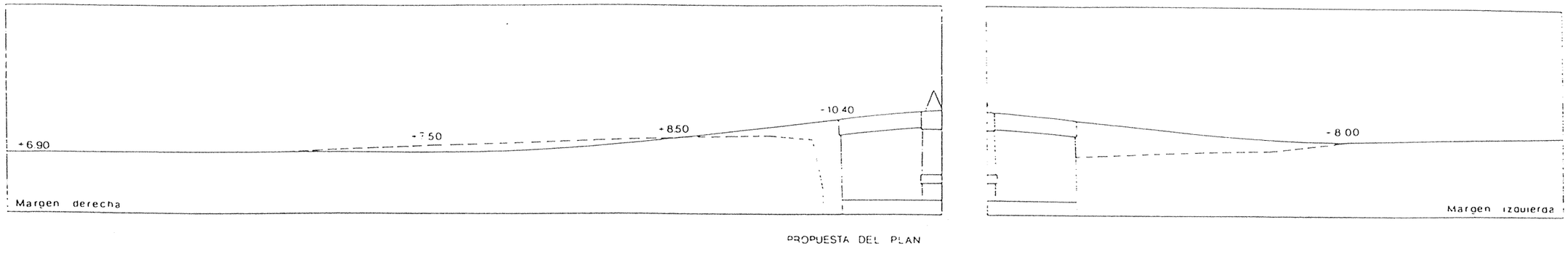
DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

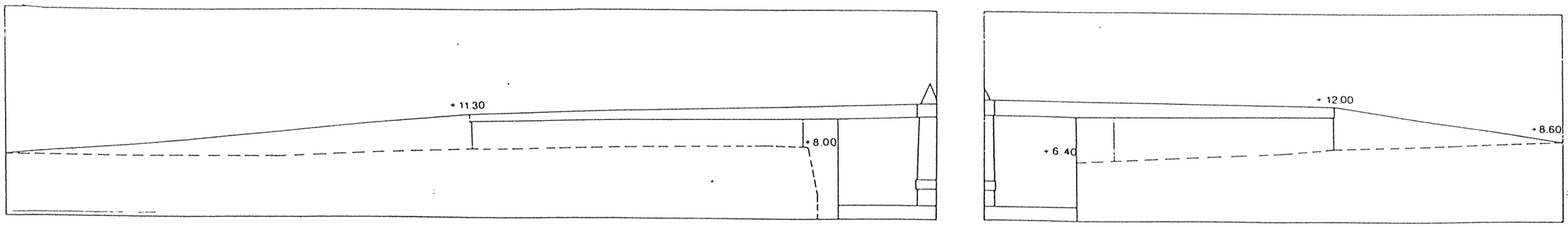
GERENCIA DE URBANISMO · NODO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Fig. 3 PROPUESTAS PARA EL NUEVO PUENTE URBANO AL SUR DE LA DE ALFONSO XIII



PROPUESTA DEL PLAN

PROPUESTA ALTERNATIVA



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

exterior de la franja de aptitud portuaria considerado a lo largo del entronque del Canal Sevilla-Bonanza.

En las zonas de operaciones y almacenamiento con relación directa con la línea de muelles, la red viaria estructurante se plantea básicamente como cinturón articulador de la funcionalidad de estas zonas a una distancia elevada respecto de la línea de atraque.

En la margen izquierda, esta funcionalidad gravita sobre la Avenida Conde de Guadalhorce, mientras que en la margen derecha se prevé la creación de nuevas vías que articulan la Dársena del Batán y la franja frontal a CAMPSA, posibilitando la utilización de esta última franja independiente del traslado de CAMPSA.

Red viaria estructurante

Dentro de la red viaria estructurante del ámbito portuario, cabe distinguir entre la correspondiente a las zonas de concesiones y a las zonas de operaciones y almacenamiento en relación directa con la línea de muelles.

- La zona de concesiones situada en el entorno de CASA, se articula a través de una nueva vía que vertebra dicha zona en sentido Este-Oeste y a la que se dota de acceso propio independiente del resto de los accesos portuarios.

  En el resto de la margen derecha, la red viaria estructurante coincide en primer lugar con la vía de servicio que discurre junto al muro de defensa, para al llegar a la zona aún sin ocupar, desplazarse hacia el interior para dotarla de mayor capacidad articuladora y de accesibilidad, aspecto éste que se completa con otras vías transversales que en forma de peine y separadas 400 m. entre sí, posibilitan el mallado de la zona y la accesibilidad a la línea de agua de los terrenos interiores, mallado amplio que completado con otros viarios secundarios permite flexiblemente el establecimiento de concesiones de tamaño variable.

Red viaria secundaria

Debido a las incertidumbres sobre el nuevo tipo de ocupaciones que pudieran producirse, y con la finalidad de no introducir rigideces suplementarias, la red viaria de carácter secundario se muestra con un cierto grado de indefinición, aunque sea menor en el espacio portuario de la margen derecha entre la Ronda Urbana y la Circunvalación Sur dada la mayor certidumbre sobre el tipo de usos posibles de implantar.

Acceso a la zona de muelles

Como ya se ha indicado, el acceso funcional en la margen derecha, se sitúa en las inmediaciones del planteado en el PGOU aunque sufre algunas pequeñas modificaciones de diseño y localización con el doble objeto de facilitar el acceso a la Dársena de Batán y mejorar la continuidad del eje viario estructurante de la margen derecha (Figura 4).

Con carácter complementario al anterior y también en la margen derecha, se considera conveniente la realización de una nueva intersección que facilite el acceso a las áreas de concesiones que se sitúa entre la Ronda Urbana y la puerta de la Dársena de Batán.

- En la margen izquierda, al quedar inutilizado el antiguo acceso por el trazado de la Ronda Urbana, se planteó uno nuevo cuya localización y trazado actual se refleja en la planimetría

correspondiente, y que se ubica en el área libre señalada por el Plan General, con lo que se hace coincidir el acceso comercial con el acceso público a la ribera, incrementando la relación río-puerto-ciudad.

El diseño de la red viaria

En el diseño propuesto de la red viaria, se parte del hecho de la diferencia existente entre una vía industrial y otra residencial. Sin menoscabo de que la primera deba poseer igualmente un tratamiento cuidado, los usos y actividades peatonales con ser importantes adquieren un carácter mucho más secundario que el que poseen en las vías residenciales.

De hecho, las aceras de las áreas industriales, si bien recogen los movimientos peatonales (de escasa magnitud en las zonas relacionadas con los puertos), sirven fundamentalmente como lugar de acceso a las concesiones, y junto con el retranqueo de las edificaciones posibilitan el aparcamiento y la carga y descarga.

Esta multifuncionalidad del espacio "acera" hace innecesaria la separación rigurosa en altura (bordillo) entre él y la calzada (a lo sumo tres o cuatro cm.), separación que no obstante sí debe mantenerse en cuanto a textura de pavimento, diseño por otra parte compatible con el establecimiento de las correspondientes arboledas solamente rotas por los accesos a las concesiones.

Las figuras siguientes, indican las secciones características de las principales vías portuarias, en las que sólo se considera el establecimiento de acera separada en altura en el acceso desde el Puente del V Centenario, y en el área de concesiones junto a CASA, al margen de las ya existentes en la Avda. de la Raza y en Conde de Guadalhorce.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

4.2.1.3.- RED FERROVIARIA

En la red ferroviaria y al igual que en la viaria, se distingue entre lo que son los accesos al puerto que se realizan a través de la Estación de la Salud y lo que es la red interior, que se puede dividir asimismo en dos, para diferenciar lo que es la red de conexión de lo que es la red estrictamente de servicio.

Red ferroviaria de acceso

El trazado de la red de acceso se discurre por el espacio calificado por el Plan como Sistema General de la Red Ferroviaria, habiéndose situado antes de la entrada al puerto una parrilla de vías clasificadoras, distribuidoras que sirven para flexibilizar la circulación ferroviaria en el interior del puerto.

Desde dicha parrilla hasta la Estación de La Salud, se ha construido un sólo ramal, debido a que la escasa distancia existente entre ambas permite cubrir a priori las solicitudes que se demanda.

Red interior

La red interior tiene como función principal dar accesibilidad tanto a los muelles como a las concesiones que así lo requieran.

La propuesta se enfoca con criterios flexibles, proporcionando como se observa en el Plano de Ordenación, servicio a toda la zona de muelle tanto actual como futura, cambiando sin embargo el trazado por la línea de muelles pasándolo detrás de la zona de primer almacenaje.

En el puerto, la red de conexión es la formada por la vía que discurre paralela a la carretera de la Esclusa y de la cual salen los ramales de acceso tanto a los muelles como a las concesiones.

Actualmente este eje apenas tiene cruces con la red viaria, pero en un futuro si se desarrolla el puerto puede que se dé la circunstancia inversa, razón por la cual se propone que tenga en algunos tramos diseño con carriles tipo Phoenix, y dentro de los muelles y zona portuaria como tal, ya que es una banda que cuando no esté ocupada por el ferrocarril, siempre puede estarlo por los camiones.

Además de este enfoque se propone, ya para la red de servicio la reposición de la vía afectada que circulaba al lado de los almacenes de la Raza además del cambio de plataforma debido a que contribuye a mejorar notablemente las posibilidades de diseño en el nuevo acceso funcional al muelle de Tablada.

4.2.1.4.- ESCLUSA

Las tendencias internacionales del transporte marítimo de incremento del tamaño de los buques, agudizan el problema de la limitación infraestructural, calado y manga, que ofrece el Puerto de Sevilla al acceso de los mismos; sin embargo la incertidumbre sobre si sería asumible económicamente ante el volumen posible de tráficos a recuperar, la construcción de una nueva esclusa hace aconsejable no contemplarla en el marco del presente Plan Especial.

4.2.1.5.- PUENTE MOVIL DE ALFONSO XIII.

Respecto al Puente Móvil de Alfonso XIII hay que hacer en este Plan la siguientes consideraciones:

a) Tal y como queda grafiado en los planos de este documento, se establece una conexión peatonal entre ambas márgenes del Río a la altura de la plaza de Las Cigarreras, que une el área de Tabacalera con el muelle de Nueva York.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

b) Este papel de conexión peatonal entre ambas márgenes podría resolverse con la reubicación en este lugar del Puente Móvil de Alfonso XIII.

c) Actualmente se están realizando estudios técnicos para evaluar las posibilidades funcionales y económicas del desmontaje y traslado de dicho puente hacia una nueva ubicación. Estos estudios se encuentran en fase muy avanzada, y sus conclusiones podrán incorporarse a este Planeamiento con anterioridad a su aprobación definitiva.

d) En el estudio económico del Plan se establece una partida, sin cuantificar hasta tanto no se tengan los estudios citados en el apartado anterior, ya que en atención a las evaluaciones económicas que finalmente resulten de éstos, se establecerá por decisión conjunta entre la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento de Sevilla, la pertinencia o no del traslado del Puente de Alfonso XIII hacia una nueva ubicación.

En todo caso esta operación, habrá de ser objeto de un convenio específico entre ambas administraciones, para su gestión.

4.2.2. SECTOR NORTE. AREA PORTUARIA NO COMERCIAL.

CONCEPCION GENERAL DE LA ORDENACION.

Este ámbito comprende la superficie que se extiende por las dos orillas de la Dársena, desde aguas arriba del nuevo puente que sustituye al de Alfonso XIII, hasta el de Isabel II. Se trata de un ámbito fluvial, estrechamente relacionado con la ciudad, cuyos espacios más importantes han sido generados por las intervenciones ligadas a la actividad portuaria.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

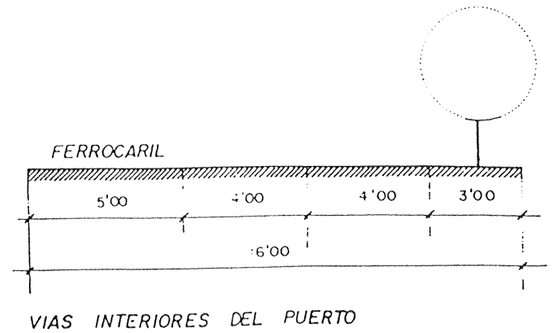
Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

La sustitución del puente Alfonso XIII viene condicionada por la determinación del P.G.O.U. de construir un puente doble que una ambas márgenes en este punto, para conformar la red básica viaria y ferroviaria de la que formarían parte. En esta situación la navegación fluvial sería dificultosa (según informe de la Comandancia de Marina) al tener que trazar la canal un recorrido entre tres puentes sucesivos, teniendo el de Alfonso XIII una alineación no coincidente.

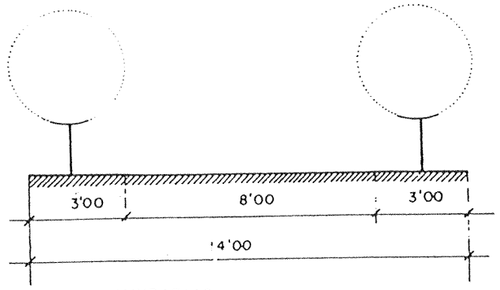
La configuración actual del río ha experimentado una transformación profunda con la apertura de Chapina. El valor de escenario fluvial monumental de la Dársena, se vé reinscrito en un nuevo contexto, al estar organizado por una lámina de agua de más de cinco kilómetros de longitud, dónde se produce una mayor variación de escenarios y una mayor intensidad de actividad sobre el agua, como consecuencia de su mayor interés.

Esta nueva situación incide sobre la ordenación de dos maneras diferentes. Por un lado es preciso ordenar las nuevas actividades que surjan aprovechando las nuevas condiciones de la Dársena, por otro, la ordenación de las distintas unidades espaciales debe tener en cuenta la sucesión de espacios que se produce a lo largo del río.

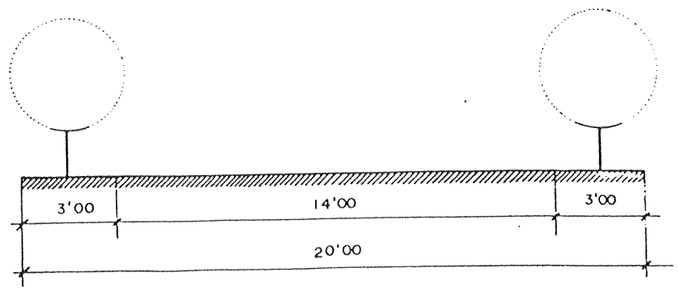
El concepto que se propugna en la ordenación de esta parte del Plan Especial, es la simbiosis suave y paulatina entre la actividad portuaria, la navegación fluvial de corto recorrido y el disfrute urbano en la ribera del escenario definido por un río activo, bien integrado en la ciudad histórica y moderna.



VIAS INTERIORES DEL PUERTO



VIAS SECUNDARIAS



VIA ESTRUCTURANTE (acceso a línea de agua)

Fig. 6
TIPOLOGIA DEL VIARIO

E

U

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Para conseguir este resultado final se requiere introducir en la ordenación física los siguientes criterios:

- Plantear un reparto de usos portuarios y fluviales que sitúen la máxima intensidad de los mismos en el sur y vayan decreciendo en intensidad y jerarquía hacia el norte.

- Acondicionar los espacios de ribera con un doble enfoque: la capacidad y aptitud para acoger un determinado uso y su pertenencia a un espacio de escala más amplia, el río, en el que están presentes requerimientos de perspectiva y volumen en cierta manera restrictivos.

El logro de los objetivos y criterios propuestos, tropieza en la margen derecha con el proceso de colmatación de la orilla por actividades privadas, dejando al conjunto de la ciudad en general y a Los Remedios en particular sin acceso al río por esta parte. En la génesis histórica del reparto espacial de zonas privadas y públicas, ha sido decisiva la existencia previa de actividad portuaria, posibilitando allí dónde ha existido, la creación de espacios públicos ligados al río de gran valor para la ciudad. En consecuencia, este Plan Especial se plantea como objetivo general en esta parte ganar espacios públicos libres en la margen derecha, a partir del antiguo muelle de la sal.

En la intensidad de uso de la lámina de agua tiene una incidencia decisiva, los recorridos turísticos en barcos de características adecuadas. Al incremento de atractivos derivado de la longitud del tramo urbano, se une la espectacularidad del escenario creado en San Jerónimo con las instalaciones de la EXPO'92 y el acondicionamiento de la calle Torneo. Para estos barcos se propone una organización de circulaciones basada en el muelle de Las Delicias y con apeaderos disponibles en Los Gordales, Tabacalera, Torre del Oro, Cartuja, Calle Torneo y San Jerónimo. Las instalaciones de apoyo de mayor entidad se ubicarían en Las Delicias, disponiendo los apeaderos de las mínimas condiciones para permitir el embarque y desembarque. La navegación deportiva a remo, dispondrá de nuevas instalaciones en la Isla de la Cartuja, lo cual no es obstáculo para que se sigan utilizando los espacios actuales. Las pequeñas naves recreativas a pedales, por su parte, son perfectamente compatibles con la ordenación de usos del tramo de calle Betis-Marqués del Contadero.

La descripción de la ordenación propuesta se organiza por tramos de los márgenes definidos por los puentes existentes o programados. Son los puentes efectivamente, los elementos que mayor peso tienen en la definición de los diversos tramos de río en cuanto a las características y funciones de la secuencia de espacios.

4.2.2.1.- MARGEN IZQUIERDA DE LA DARSENA ENTRE EL NUEVO PUENTE DE LA RONDA URBANA Y EL PUENTE DE ISABEL II.

A) MUELLE DE LAS DELICIAS.

Usos

Espacios libres y usos portuarios (deportivos o representativos), así como servicios de restauración, hostelería y locales comerciales.

Objetivo

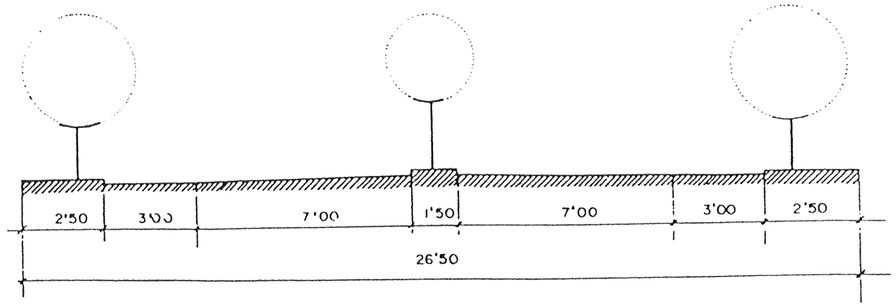
Acondicionar el nuevo espacio que surge a partir del cambio de funcionalidad portuaria y de las modificaciones en la infraestructura viaria, dotando al conjunto de características más urbanas y con una adecuada integración en el espacio libre contiguo por el interior, entendiéndose como una prolongación de los Jardines de las Delicias hacia el río.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

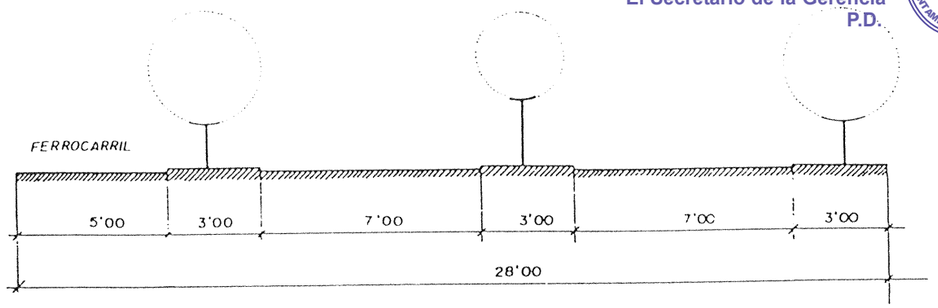
29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

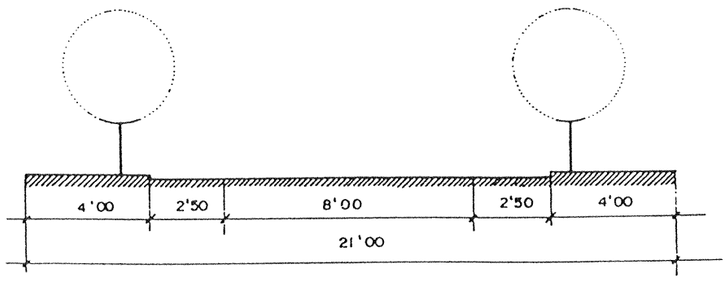
GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO



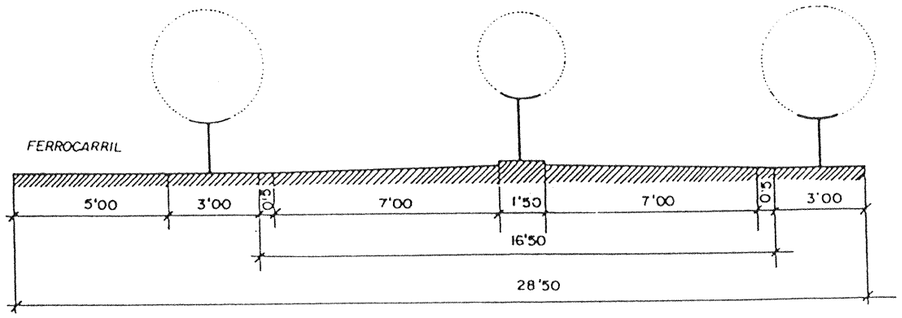
VIA ARTICULADORA DE LA ZONA DE CONCESIONES EN EL ENTORNO DE C.A.S.A.



ACCESO AL PUERTO DESDE EL PUENTE EMBLEMATICO



AV. CONDE DE GUADALHORCE



VIAS DISTRIBUIDORAS

Fig. 7

TIPOLOGIA DEL VIARIO

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Descripción

Las sustanciales modificaciones que se han introducido en el sistema viario de esta zona con la construcción de un nuevo puente con valor de ronda urbana, y de un nuevo acceso funcional al muelle de Tablada en el extremo Sur de la Avda. de la Raza, descargan totalmente de tráfico pesado o de tránsito rápido las Avdas. de Santiago Montoto y de Molini. Una alternativa factible, por lo tanto, es la de dimensionar de nuevo ambas vías permitiendo el tráfico rodado, pero con menor carga, para conseguir el objetivo de conectar con los jardines interiores. El acceso al muelle así como las vías de servicio y acceso a las nuevas edificaciones bajo rasante que se proponen, podría ser por el actual foso de la vía de ferrocarril, es decir, bajo rasante y cubierto, de este modo se conseguiría que los accesos rodados se ubiquen junto a las cabeceras de puente.

Para conectar los jardines con el muelle y no romper la potente línea de árboles y pavimento junto al pabellón de Guatemala, se propone la disminución de la boca de entrada de la Avda. de Santiago Montoto al perder ésta la importancia que tenía para el tráfico rodado, y resolverse el acceso y servicio al muelle por la vía del foso existente bajo rasante.

La desaparición del actual Puente de Alfonso XIII propicia el levantamiento del potente vial abierto para proporcionar acceso rodado directo al puente alrededor del edificio de la Autoridad Portuaria, esto permite recomponer la entrada por el Sur a los Jardines de las Delicias, así como dejar esta vía como entrada principal a la Estación Marítima, única zona de acceso exclusivo o restringido a la margen en toda la zona norte del río.

Restándole importancia a la Avda. de Santiago Montoto planteando la vía de acceso y servicio bajo rasante, se consigue la extensión de los jardines, escalonándolos hasta llegar al muelle, dor se sigue manteniendo su carácter portuario para atraque de barc turísticos.

En el muelle de las Delicias se prevén zonas acotadas, en mayoría bajo rasante, para acoger unos posibles usos compatibles c los atraques de estas embarcaciones. Se hace hincapié en la importanc de la ordenación de los espacios libres que acompañan a estas zon como la forma de conseguir el reflejo de los jardines del parque de M Luisa en este tramo de río y que sería la característica de es muelle, en este sentido se potencia la existencia de un eje peatonal que prolongándose desde la Plaza de Amèrica del Parque de Mª Luisa través de los jardines de Las Delicias se asoma con un gran balc hacia el río, enfrentado al vial peatonal que arrancando en la ot orilla penetra entre los dos clubes (Náutico y Mercantil).

La funcionalidad portuaria del muelle de Las Delicias exigirá u espacio diáfano junto a la línea de atraque de 30 mts. de anchur mínima.

La compatibilidad del uso portuario del muelle con el de ser l extenxión de los jardines de Las Delicias, hace necesario destacar l importancia de las zonas arboladas y de la prolongación de los camino y senderos del parque, así como el mantenimiento de la estructura d hormigón del muelle y de las grúas existentes como elemento escultoricos de gran porte.

Una operación más fuerte será necesaria en la actual cabecera de puente de Alfonso XIII. La reforma a que obligará su demolición traslado, supone además rematar el sistema de muelles de la márge izquierda entre el Puente de Isabel II y el de Alfonso XIII ante

comentado. La ordenación podría basarse en una gran plaza, donde se dispondrían accesos generales al muelle, más un sistema de plataformas descendentes que se acercan a la lámina de agua. Esto nos permitiría tener una línea de atraque específica para barcos turísticos. Bajo esta plaza se consigue cota suficiente, al proyectarse un paseo a la cota + 4.00, para situar unos posibles usos de restauración y hostelería conectados con una pieza sobre rasante que define el límite de la plaza y permite relacionarla con el muelle de atraque.

El acceso rodado al muelle se puede hacer por la vía de servicio cubierta bajo rasante que conecta todas las zonas edificadas siendo una de ellas la plaza que permite registrarlo. El acceso peatonal puede hacerse directamente desde varios puntos del jardín.

B) ANTIGUOS MUELLES DE TURISMO Y MUELLE DE NUEVA YORK.

Usos

Espacios libres con la compatibilidad establecida por el Plan General para las Areas de Ocio (Actividades lúdicas y pequeñas instalaciones deportivas).

Objetivo

Ordenar el paseo de los muelles, de manera que se admita una fuerte actividad pública, basada en pequeñas instalaciones en tierra y flotantes, de carácter semipermanentes y destinadas a usos deportivos y de ocio. En este sentido se debe prever el trazado del Carril-Bici que discurre en paralelo a la margen este del río, con sus correspondientes accesos desde las cabeceras de puente.

Descripción

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Se propone el levantamiento de las obsoletas instalaciones de ferrocarril así como los setos y verjas, al dejar de tener sentido como cierre del muelle comercial.

Se propone también la ampliación del ancho del muro existente, elemento que caracteriza notablemente este tramo de muelle, para aumentar el paseo en alto que entendemos es proporcionalmente estrecho para el uso que tiene y albergar en bajo los servicios necesarios de las instalaciones deportivas o lúdicas permisibles sobre los espacios calificados como zona verde.

Se aprovechan las líneas preexistentes para separar las zonas donde deben ir dichas instalaciones, del área de atraque prolongación del muelle de las Delicias y de la zona de acceso rodado en la cabecera del puente de San Telmo.

Podría también sustituirse la valla existente en la zona de las instalaciones semipermanentes por un banco o poyete corrido que permita conectar y disfrutar más del talud ajardinado que da al río, creando un camino a lo largo de éste.

Se prevé la existencia de una pasarela peatonal en el centro del paseo de las Delicias que conectará con la futura plaza de la iglesia de La Cigarreras de la margen derecha entre la Tabacalera y el Círculo de Labradores. Se conseguirá así una más directa unión de toda la zona de los Remedios con las instalaciones semipermanentes tanto de tierra como de agua que aquí se sitúan. Las determinaciones gráficas que se acompañan en los planos de este Plan, tanto en los de ordenación como en los de Alineaciones y Rasantes, tienen en este caso concreto carácter meramente orientativo (art. IX "Documentación del Plan: Contenido y valor relativo de sus elementos"), pudiendo alterarse tanto la posición definitiva de la pasarela como sus dimensiones y sus apoyos en las márgenes, en función de los estudios técnicos y los

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

condicionantes urbanísticos que se determinen durante la redacción del proyecto. Entre las funciones que desempeñará esta pasarela, está la de servir como soporte a las conducciones de infraestructuras básicas que cerraran el vallado entre Sevilla-Centro y Los Remedios a través del Río.

En la cabecera del Puente de San Telmo, se propone cubrir el túnel con un forjado de nivelación hasta la vegetación existente de forma que quede más amplio el acerado alto y que se pueda utilizar el bajo para almacén (por ejemplo) de dichas instalaciones semipermanentes.

C) ANTIGUOS MUELLES Y PASEO DE CONTADERO.

Usos

Espacios libres con compatibilidad terciaria en tierra. Barcos turísticos en la lámina de agua.

Objetivo

Precisar el carácter de los usos actuales y previsibles.

Descripción

Este espacio, con una configuración muy terminada, plantea en primer lugar la reutilización de los bajos una vez trasladada la Feria de Muestras que hasta hace unos años los ocupaba, y en segundo un cierto control de las instalaciones en tierra de los pequeños cruceros turísticos por el río.

No parece conveniente incidir sobre aspectos espaciales pues aunque se han detectado ciertas disfuncionalidades son puntuales y en cualquier caso el carácter de espacio con una ordenación precisa y "terminada" es evidente, a la vez que el grado de conservación es bastante bueno.

4.2.2.2.- MARGEN DERECHA DE LA DARSENA.

La ordenación de la margen derecha plantea por una parte la gran bolsa de Gordales y por otra una serie de intervenciones sobre espacios de dimensiones más o menos reducidas (en comparación con los de la margen opuesta). Son espacios importantes, pese a esa limitación, por las posiciones estratégicas que ocupan y porque consituirían aperturas al río de los barrios de Triana y Los Remedios. La márgen derecha de la Dársena ha tenido un proceso de semiprivatización o de restricción del acceso público al cauce muy fuerte, excepto en la mitad norte de C/. Betis -antiguo muelle de la Sal- (ver Memoria Análisis Histórico). Estas aperturas tienden a invertir ese proceso.

A) LOS GORDALES.

Usos

Usos terciarios (hoteles, restauración...), espacios libres y usos deportivos y de carácter náutico. Se prevé también la existencia de Aparcamientos bajo rasante.

Objetivo

Establecer criterios generales sobre la ordenación a desarrollar con posterioridad.

Descripción

Este espacio se encuentra ocupado actualmente, en gran parte, por

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

dos clubs privados (Círculo Mercantil e Industrial y Club Náutico), que dejan inaccesible la margen del río en un frente de 440 mts., el resto de la margen está ocupado por un espacio vacante, que tiene un uso residual como aparcamiento.

Esta Edificabilidad habrá de situarse en los extremos del área, formando fachada hacia la Avda. Carrero Blanco y hacia la vía de acceso al Puente de Las Delicias.

Dada la importancia estratégica de este área se propone su ordenación posterior mediante un Estudio de Detalle cuyas condiciones de desarrollo se especifican en el apartado normativo. A efectos de ordenación se definen tres áreas según su destino principal (figura adjunta).

Area 1ª, denominada "Paseo peatonal público equipado", que tiene como objetivo abrir el borde de los Remedios al río. Ocupa terrenos cuyo uso es de jardines y espacios públicos de ribera, aunque bajo la rasante se prevé la existencia de un aparcamiento que facilite la descongestión del tráfico en superficie.

Este aparcamiento podrá ser desarrollado por la Autoridad Portuaria en un plazo de tres años desde la aprobación definitiva del presente documento, que serán prorrogables si la construcción del mismo se hubiera iniciado en este período. Si la Autoridad Portuaria no desarrollara el uso en el plazo previsto, se estará a lo que se establece en la cláusula Novena del Convenio de 16 de noviembre de 1993 suscrito entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria.

Area 2ª, denominada de "Concesiones a clubes Náuticos". Su objetivo es el de permitir la ocupación con actividades deportivas y de carácter náutico que actualmente realizan los clubes "Náutico y Mercantil e Industrial" en esa zona de la margen fluvial, aunque sin renunciar al carácter de espacio público ciudadano que dicha margen ha de tener en todo su desarrollo. Para ello se prevé la ejecución de un paseo fluvial a lo largo de la margen que enlace con los espacios libres del área 1ª, así como un vial transversal que una este paseo con el de los Remeros de Sevilla, límite entre las áreas 2ª y 3ª.

Se consigue así una línea de borde pública, con un paseo peatonal que se prolonga desde el paso inferior previsto en el puente de las Delicias, hasta el puente del Generalísimo. Apoyándose en este paseo se podrán mantener los atraques para embarcaciones de carácter lúdico y deportivo.

Area 3ª, constituida por los terenos pertenecientes al Patrimonio del Estado, destiandos a albergar la nueva edificación terciaria prevista por el Plan General, es la pieza de cierre del conjunto, que deberá resolverse con una gran plaza destinada a uso público y fuertemente formalizada hacia la que presentarán fachada los dos edificios que completarán el conjunto y en los que se materializarán los 38.000 m² de edificabilidad terciaria permitidos. Estos dos edificios se apoyan también sobre la Avenida Carrero Blanco uno, y el otro sobre un vial de Servicio paralelo a la Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios a su salida del Puente de las Delicias.

En el espacio central podrá localizarse un aparcamiento público bajo rasante.

B) TRAMO ENTRE EL PUENTE DEL GENERALISIMO Y EL DE S. TELMO.

Usos

Espacios libres con compatibilidad deportiva para actividades lúdicas y pequeñas instalaciones en tierra, vinculadas con la práctica

de deportes náuticos.

Objetivo

Ordenar el espacio, resolviendo la impermeabilidad que representa la barrera Tabacalera-Círculo de Labradores, y permitiendo el acceso a la margen.

Descripción

Se propone la creación de un paseo peatonal entre el edificio de Tabacalera y la orilla, a un nivel intermedio (cota +5,00) y conectado mediante un sistema de escalinatas al entorno de la cabecera del puente del Generalísimo junto a los jardines existentes. Esto permitirá abrir estos jardines al Río.

Dicho paseo, de 9 metros de ancho, podría prolongarse, en su día, una vez finalizado el plazo de concesión del Club Labradores, por los terrenos que éste ocupa, hasta conectar con la cabecera del Puente de San Telmo. Con ello esta márgen quedaría abierta al uso público en toda su longitud.

Se propone que dicho paseo conecte en un punto próximo al entorno de la Iglesia de las Cigarreras, a través de un pasaje transversal, con la cabecera de la pasarela y con la calle Juan Sebastian Elcano, facilitando, de este modo, el acceso del barrio de Los Remedios al borde fluvial, que como ya se señaló al comienzo de la memoria es uno de los objetivos básicos del planeamiento en este sector.

Para ello se hace necesaria la apertura al uso público de los terrenos, propiedad de la empresa Tabacalera, situados entre su edificio de oficinas y la Iglesia, así como, la demolición de las actuales 8 viviendas del personal existentes en la zona. En cualquier

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

caso estas actuaciones forman parte de un proyecto a largo plazo, que hasta que se concrete no impedirá el desarrollo de la actividad industrial que actualmente se realiza en esta factoría. Este último extremo se garantiza mediante la flexibilidad de la consideración de: "fuera de ordenación" que se aplica a estos suelos.

El futuro proyecto podrá llevar a cabo la urbanización de la plaza de Las Cigarreras, conservando sus rasantes actuales, y abriéndose en balcón mirador sobre el Río. Desde ella se accedería al paseo antes descrito, que, en este punto se dilataría permitiendo la formalización de una zona de estancia, así como la situación de algún embarcadero.

C) ESPACIOS EN LA CABECERA DEL PUENTE DE S. TELMO.

Usos

Espacios libres.

Objetivo

Contribuir a la mejora de la relación de Los Remedios con el río.

Descripción

Los espacios abiertos existentes a ambos lados de la cabecera del Puente de San Telmo se encuentran en la actualidad infrautilizados debido a su difícil acceso, así como a la restricción que supone la existencia del club privado en su lado sur.

En éste se encuentra el espacio más importante, ocupado en la actualidad por una instalación marginal (pista para futbito), cuya apertura supondría una excepcional terraza-mirador sobre el Río en la zona más central de Sevilla.

Dicha terraza podría situarse a la cota +5,00 m., preveiéndose en un futuro -cuando finalice la concesión existente- su conexión con el paseo proyectado en la zona de Tabacalera.

Con respecto al lado norte de la cabecera podría optarse por una solución simétrica, de terraza-mirador, a la misma cota (+5,00 m.), eliminando la vegetación existente en la actualidad.

D) ESPACIOS ENTRE LA CALLE BETIS Y EL RIO.

Usos

Espacios libres y uso terciario de hostelería.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

Objetivo

Mejorar el acondicionamiento de la orilla para uso público y l definición del conjunto de la calle Betis.

Descripción

Se propone, por un lado, la permanencia de los bares-restaurante existentes en la actualidad, y el desalojo, por otro, de la Comisar de Policía.

La demolición del edificio ocupado por ésta, permite formalización de un espacio abierto al Río, con un nivel superior a cota de la calle Betis (+8,00 m.), y un nivel intermedio a la co +5,00 de 10 metros de anchura.

Este nuevo paseo quedaría conectado con los antiguos muelles la Sal, a través de un sistema de escaleras, de modo que, sien posible la continuidad física, espacialmente quedaría definida diferenciada la zona de los muelles históricos de la nueva actuaci que ahora se propone.

En las zonas más dilatadas podría situarse alguna instalación restauración de pequeña envergadura, suficientemente integrada en conjunto.

5. VALORACION ECONOMICA DE LA ACTUACION.

Para la valoración económica de las actuaciones a realizar se ha diferenciado los dos grandes ámbitos en los que se ha dividido delimitado para todo el Plan.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

El coste de las actuaciones en la Zona Portuaria Comercial asciende en números redondos a 2.600 millones de pesetas correspondiendo su ejecución de forma íntegra a la Autoridad Portuaria, estando algunas de ellas en vías de ejecución. (Ver Cuadro Adjunto).

De este valor prácticamente un 90% corresponde a la urbanización de todo el ámbito, estando incluido dentro de la Valoración tanto la calzada de rodadura, aparcamientos y acerado como todas las infraestructuras básicas (abastecimiento, saneamiento, gas, energía eléctrica, alumbrado y telefonía).

El coste de las actuaciones en la zona portuaria no comercial asciende a unos 1.500 millones, de los que las 3/4 partes corresponden a la reurbanización del muelle de las Delicias.

Globalmente, el coste de todas las actuaciones asciende a 4.080.782.500 pesetas.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

VALORACION ECONOMICA DE LAS ACTUACIONES A REALIZAR EN EL AMBITO DEL PLAN ESPECIAL.

AMBITO ESPACIAL	VALORACION ECONOMICA (Pts)	ORGANISMO GESTOR
I. ZONA SUR: PORTUARIA COMERCIAL		
1. VIALES		
VIAL TIPO 1	6.015 m.1 x 67.500 ptas/m.1 = 406.012.500	
VIAL TIPO 2	3.450 m.1 x 123.500 ptas/m.1 = 426.075.000	
VIAL TIPO 3	8.365 m.1 x 143.000 ptas/m.1 = 1.196.195.000	
VIAL TIPO 4	3.030 m.1 x 85.000 ptas/m.1 = 257.550.000	
VIAL TIPO 5	790 m.1 x 105.000 ptas/m.1 = 82.950.000	
TOTAL	2.368.782.500 Ptas.	
2. TRASLADO Y REPOSICION DE SERVICIOS	150.000.000	
3. URBANIZACION DEL ENTORNO DEL NUEVO PUENTE EN LA M.D.	50.000.000	
TOTAL ZONA I	2.568.782.500 Ptas.	AUTORIDAD PORTUARIA
II. ZONA NORTE: DELICIAS-LOS GORDALES.		
1. MUELLE DE LAS DELICIAS Y ACCESOS	1.284.000.000	AUTORIDAD PORTUARIA (*)
2. MUELLE DE TURISMO, N.YORK Y CABECERA SAN TELMO (M.I.)	64.000.000	AYUNTAMIENTO
3. CALLE BETIS. ZONA DE COMISARIA	86.000.000	AYUNTAMIENTO
4. CABECERA DEL PUENTE DE SAN TELMO (M.D)	78.000.000	AYUNTAMIENTO
5. PASEO Y PLAZA DE TABACALERA	(**)	
6. PASARELA PEATONAL ENTRE PZA. DE TABACALERA Y MUELLE DE NUEVA YORK.	(***)	AUTORIDAD PORTUARIA Y AYUNTAMIENTO
TOTAL ZONA II	1.512.000.000 Ptas.	
TOTAL INVERSION A REALIZAR	4.080.782.500 Ptas.	

(*) Con actuaciones de iniciativa privada en régimen de concesión administrativa.
(**) Sin cuantificar. Se concretará en la redacción del correspondiente proyecto.
(***) Partida sin cuantificar hasta tanto no se decida la reubicación del Puente Móvil de Alfonso XIII o la ejecución alternativa de una nueva pasarela peatonal.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

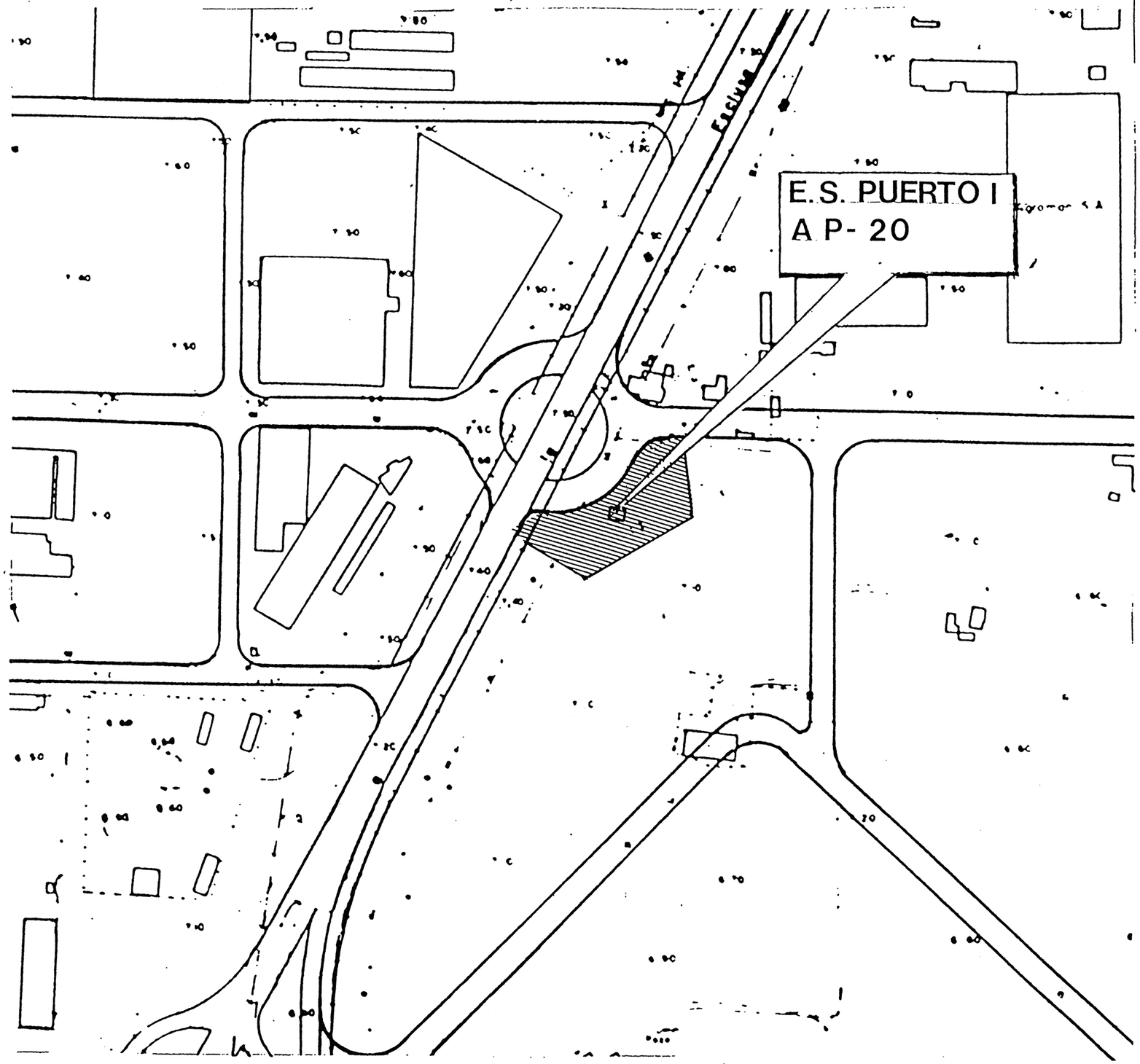
Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · NO8DO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA ·

- *ANEXO:*

FICHAS DE LAS ESTACIONES DE SERVICIOS DE LAS AREAS AL-9 Y AP-20.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día
29 JUL 1994
Sevilla.
El Secretario de la Gerencia



ESPECIFICACIONES

PUNTO DE ABASTECIMIENTO DE CARBURANTES Nº 29

DENOMINACIÓN PUERTO I AP-20

SITUACIÓN CTRA DE LA ESCLUSA

TIPO Y Nº DE CONCESION E.S. TIPO 2

DESCRIPCION ORIENTATIVA: LA IMPLANTACION DE LA NUEVA ESTACION DE SERVICIO SE ADECUARA AL SOLAR DELIMITADO EN LOS PLANOS

CALIFICACION DEL SUELO SEGUN PGOU

OBSERVACIONES

PLANO DE REFERENCIA DEL PGOU

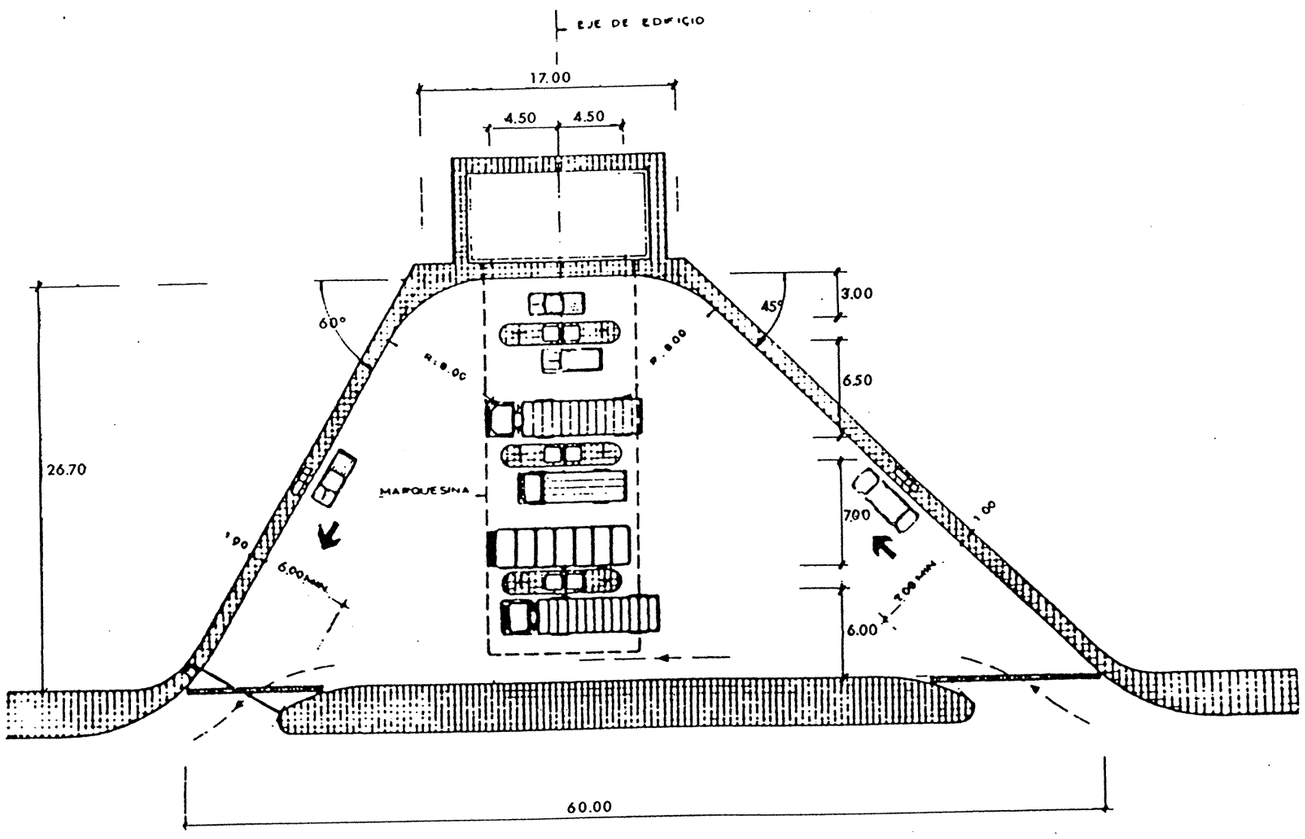
DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

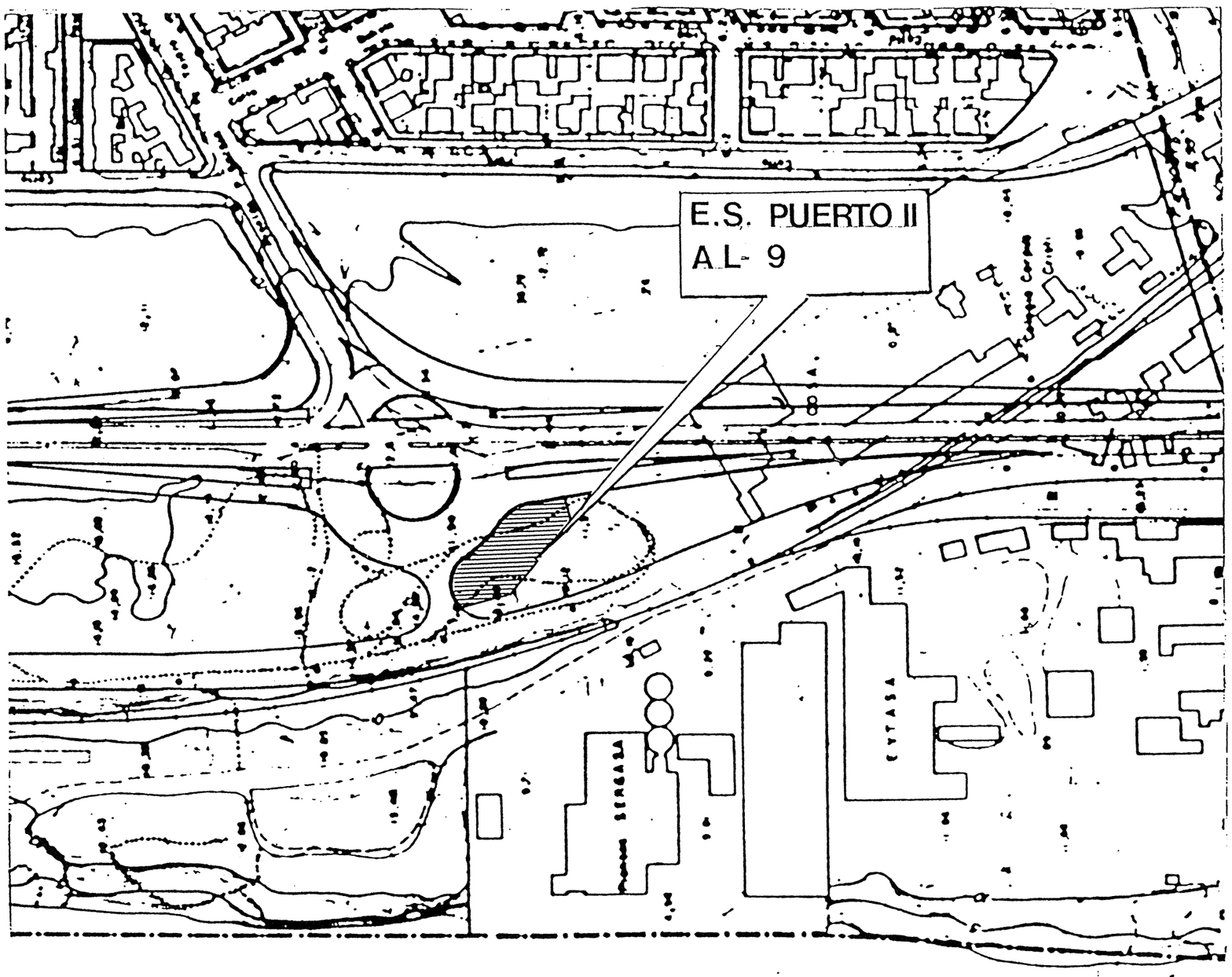
Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · NO8DO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

PLANTA



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento [illegible] celebrada el día 29 JUL 1994
Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.
NODO
GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA



ESPECIFICACIONES

PUNTO DE ABASTECIMIENTO DE CARBURANTES Nº 3

DENOMINACIÓN PUERTO II AL - 9

SITUACIÓN ENTRE LA NUEVA RONDA Y LA CTRA CADIZ-HUELVA

TIPO Y Nº DE CONCESION E.S. TIPO 1

DESCRIPCION ORIENTATIVA: LA IMPLANTACION DE LA NUEVA ESTACION DE SERVICIO SE ADECUARA AL SOLAR DELIMITADO EN LOS PLANOS

CALIFICACION DEL SUELO SEGUN PGOU ESPACIOS LIBRES

OBSERVACIONES:

PLANO DE REFERENCIA DEL PGOU 13 19

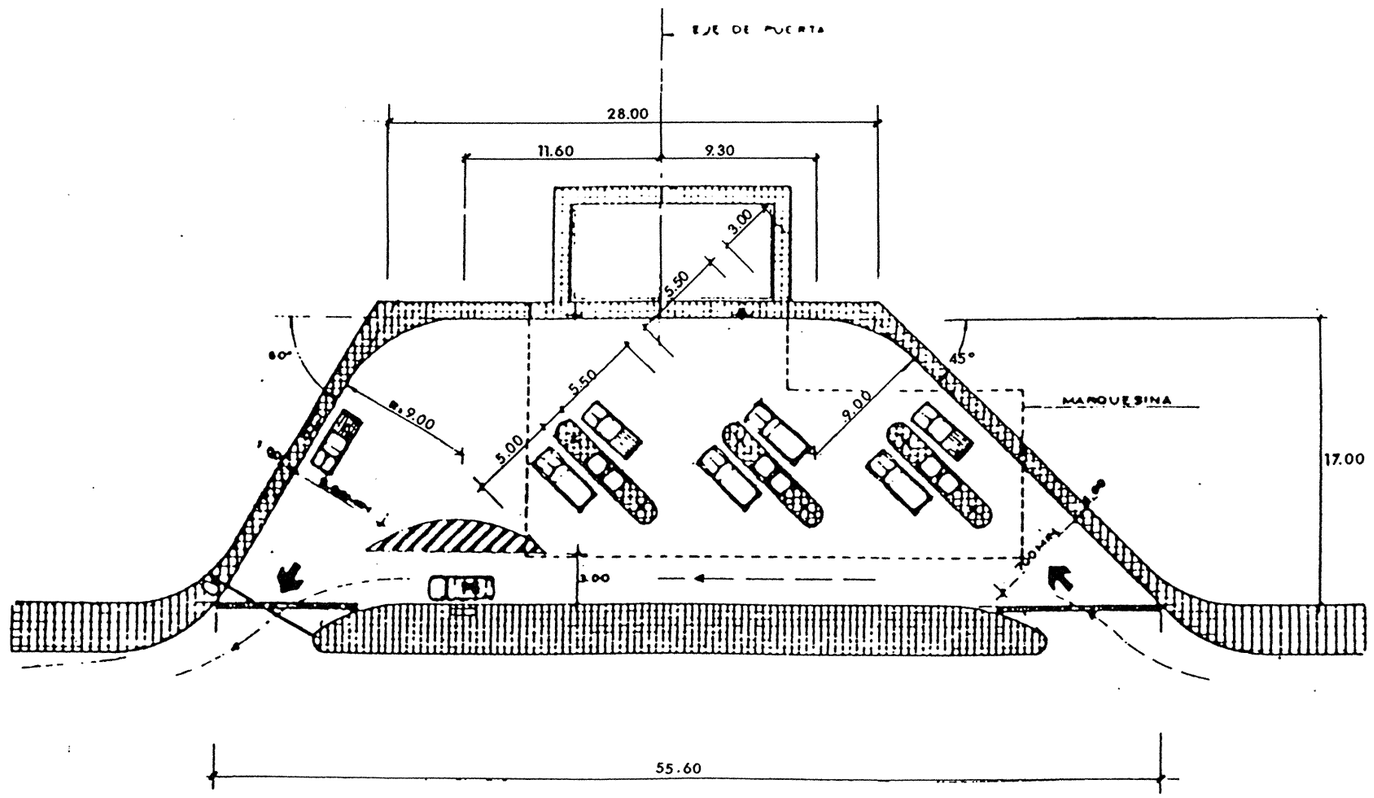
DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

PLANTA



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · NO8DO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

ORDENANZAS

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

2. NORMATIVA

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

TITULO III. NORMAS Y ORDENANZAS DE AMBITOS.

CAPITULO 1º.- NORMAS COMUNES.

ARTICULO XVI - DEFINICION DE AMBITOS: AREAS Y PARCELAS.
ARTICULO XVII - COEFICIENTE DE OCUPACION.
ARTICULO XVIII - COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD.
ARTICULO XIX - RETRANQUEOS.
ARTICULO XX - CONDICIONES QUE DEBE REUNIR LA EDIFICACION.
ARTICULO XXI - OTRAS CONDICIONES

CAPITULO 2º.- ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LA ZONA PORTUARIA-COMERCIAL.

ARTICULO XXII - DELIMITACION Y REGIMEN DE USOS.
ARTICULO XXIII - OCUPACION Y EDIFICABILIDAD.
ARTICULO XXIV - AREA AP-1: AREA DE OPERACIONES Y ALMACENAMIENTO EN EXPLANADA Y GRUPAJE DE LOS MUELLES DE TABLADA Y EL CENTENARIO.
ARTICULO XXV - AREA AP-2: AREA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS: C.I.T.A.L. (CENTRO INTEGRAL DE TRANSPORTES Y ACTIVIDADES LOGISTICAS DEL PUERTO DE SEVILLA).
ARTICULO XXVI - AREA AP-3: AREA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS DEL MUELLE DE TABLADA.
ARTICULO XXVII - AREA AP-4 Y AP-5: AREA DE USOS MIXTOS DE MUELLES O CONCESIONES.
ARTICULO XXVIII - AREA AP-6: AREA DE CONCESIONES COLINDANTE CON C.A.S.A. AL SUR DE ESTA.
ARTICULO XXIX - AREA AP-7: AREA DE C.A.S.A.
ARTICULO XXX - AREA AP-9: AREA DE CONCESIONES SITUADA AL NORTE DEL MUELLE DEL CENTENARIO.
ARTICULO XXXI - AREA AP-10: AREA DE CAMPSA.
ARTICULO XXXII - AREA AP-11: AREA DE CONCESIONES SITUADA AL SUR DE LOS MUELLES Y FUTURA AMPLIACION DE TABLADA.
ARTICULO XXXIII - AREA AP-12, 13 Y 14: AREAS DE CONCESIONES AL SUR DEL MUELLE DEL CENTENARIO.
ARTICULO XXXIV - AREA AP-18: AREA DE BORDE CON LA RONDA Mª AUXILIADORA-LOS REMEDIOS.
ARTICULO XXXV - AREA AP-20: AREA DE DOTACIONES Y SERVICIOS DE LA NUEVA PUERTA OESTE DEL PUERTO.
ARTICULO XXXVI - AREA AP-24: AREA DE DOTACIONES Y SERVICIOS DE LA ESCLUSA.
ARTICULO XXXVII - AREA AP-25: MUELLE DE LAS DELICIAS.

CAPITULO 3º.- ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LA ZONA DE AREA TERCIARIA.

ARTICULO XXXVIII - AREA AT-1: LOS GORDALES.

CAPITULO 4º.- ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA AREAS DE ESPACIOS LIBRES.

ARTICULO XXXIX - AREA AL-1: CABECERA DEL PUENTE DE SAN TELMO Y ESPACIOS ENTRE LA CALLE BETIS Y EL RIO.
ARTICULO XL - AREA AL-2: ANTIGUOS MUELLES Y PASEO DE MARQUES DE CONTADERO.
ARTICULO XLI - AREA AL-3: FRANJA DE RIBERA DESDE EL PUENTE DE SAN TELMO AL PUENTE DEL GENERALISIMO.
ARTICULO XLII - AREA AL-4: MUELLES DE NUEVA YORK Y TURISMO.
ARTICULO XLIII - AREA AL-5: ESPACIO ENTRE EL PUENTE DEL GENERALISIMO Y EL CIRCULO MERCANTIL.
ARTICULO XLIV - AREA AL-9: AREA LIBRE Y DE DOTACION Y SERVICIOS DE LA NUEVA PUERTA ESTE DEL PUERTO.
ARTICULO XLV - AREA AL-10.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

CAPITULO 5º.- ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LAS ZONAS DE EQUIPAMIENTO.

ARTICULO XLVI - AREA AE-1: TABACALERA.

ARTICULO XLVII - AREA DE EQUIPAMIENTO AE-2.

ARTICULO I.- NATURALEZA.

Se redacta el presente Plan Especial del Puerto en desarrollo de las previsiones del Plan General de Ordenación Urbana del Ayuntamiento de Sevilla en los ámbitos del P.E. del Puerto y P.E. Delicias-Los Gordales a iniciativa de la Autoridad Portuaria de Sevilla y del Excmo. Ayuntamiento de Sevilla, y teniendo en cuenta los acuerdos alcanzados en el convenio firmado por ambas Instituciones con fecha 16 de noviembre de 1995.

3

ARTICULO II.- ALCANCE Y AMBITO TERRITORIAL.

El presente Plan Especial es el instrumento de Ordenación Urbanística del ámbito territorial definido en el plano de Ordenación número 2 denominado: Delimitación del Ambito.

ARTICULO III.- CONTENIDO.

El Plan Especial de conformidad con lo dispuesto en la Legislación Urbanística vigente y en desarrollo de las determinaciones que le señala el Plan General, define la estructura viaria interna del ámbito, zonifica éste y determina los usos en cada una de estas zonas definiendo los grados de ocupación y condiciones e índices de edificabilidad.

ARTICULO IV.- DESARROLLO.

El desarrollo y la ejecución del Plan Especial se realizará mediante:

a) Estudios de Detalle.
b) Proyectos de Urbanización, y
c) Proyectos de Obras,

estando señalada en la normativa específica de cada área qué estudio es necesario realizar en cada una de ellas.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

ARTICULO V.- ESTUDIO DE DETALLE.

1. Los Estudios de Detalle se formularán para completar y adaptar la determinaciones del Plan Especial con la finalidad y alcance generale establecidos en los artículos 91 del Texto Refundido de la Ley sobr el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana y el 65 del Reglamento d Planeamiento Urbanístico.

2. Los Estudios de Detalle se redactarán en aquellos supuestos en que as aparezca dispuesto en las presentes Normas y específicamente, par aquellas áreas del Plan Especial en que así se exijan.

3. Asimismo, podrán redactarse Estudios de Detalle cuando l Administración Urbanística Actuante lo considere necesario, por propi iniciativa, o a propuesta de los interesados, en atención a la circunstancias urbanísticas de una actuación o emplazamient determinados.

Los Estudios de Detalle se formularán con alguno o algunos de lc siguientes objetivos específicos:

a) Completar el trazado del viario interior de aquellas áreas e que fuere necesario, respetando en todo caso el que vinier definido por el propio Plan Especial.

b) Establecer alineaciones y rasantes del referifo viario interior

c) Ordenar los volúmenes edificables previstos para cada área en e Plan Especial. Dicha ordenación será completa en las zonas e las que el Plan no establezca ordenación alguna de los volúmene edificables.

En las áreas en las que el Plan defina la ordenación de parte del volúmen edificable, el Estudio de Detalle se limitára a completar dicha ordenación hasta la colmatación del volumen permitido, respetando en todo caso la ya definida por el propio Plan.

4. En las áreas del Plan Especial que requieran para su desarrollo la formulación de un Estudio de Detalle, el ámbito del mismo se corresponderá en todo caso con el propio de la zona delimitada en el Plan.

La Administración Urbanística Actuante podrá autorizar a instancia del interesado, y cuando lo considere suficientemente justificado, la formulación de un Estudio de Detalle cuyo ámbito no abarque la totalidad de alguna de las zonas delimitadas por el Plan Especial.

En este último caso, la Administración Urbanística Actuante definirá al ámbito y contenido a que habrá de ajustarse el Estudio de Detalle.

5. El contenido de los Estudios de Detalle será el previsto en el artículo 66, apartados 1 y 3 del Reglamento de Planeamiento Urbanístico con las especificaciones que se señalen en estas Normas.

6. La tramitación y aprobación de los Estudios de Detalle se ajustará a lo previsto en el artículo 117 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

ARTICULO VI - PROYECTO DE URBANIZACION.

1. La ejecución material de las determinaciones del Plan Especial y de sus Estudios de Detalle se realizará mediante proyectos de urbanización, los cuales, tendrán por objeto la definición técnica precisa para la realización de las obras de acondicionamiento

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

urbanístico del suelo, en ejecución de lo determinado por el Plan Especial o por los Estudios de Detalle.

2. Son proyectos de urbanización los que tienen por objeto la definición de los estándares de urbanización, así como de los viales, éstos últimos a nivel de proyecto de trazado.

3. Los proyectos de urbanización podrán contemplar unitariamente varias áreas completas, así como prevér la ejecución de toda la obra en varias fases de manera que éstas se acomoden a la progresiva ocupación del espacio.

ARTICULO VII - PROYECTO DE OBRAS.

En el caso de no señalarse en las presentes normas y ordenanzas, la necesidad concreta de efectuar proyectosde urbanización en una o en grupos de áreas, se redactarán los correspondientes proyectos de obras. En todo caso éstos se redactarán para definir las infraestructuras interiores de cada área.

Todo el viario definido como principal o estructurante deberá desarrollarse asimismo mediante su correspondiente proyecto de obra con las dimensiones y tipología establecida en el plano nº 4 de Alineaciones y Rasantes. A estos efectos , la ejecución física del proyecto se podrá realizar por fases al objeto de flexibilizar y adaptar el dimensionamiento de estos viarios a la ocupación de las áreas por las que discurre. No obstante cuando una de estas áreas tenga una ocupaciòn superior e igual a la de las 3/4 partes del total que le corresponde, los viales deberán ser ejecutados en su totalidad.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Gerente de la Gerencia de Urbanismo
P.D.

ARTICULO VIII - VIGENCIA, REVISION Y MODIFICACION.

El Plan Especial tendrá vigencia indefinida en todas sus determinaciones.

Se procederá a la Revisión del Plan cuando se pretendan introducir cambios sustanciales respecto a los criterios de ordenación aquí seguidos y afecten a la estructura del ámbito como son la variación de la red viaria general, de los accesos marítimos o de la zonificación y usos.

Se entiende por modificación del Plan toda alteración de su ordenación o determinaciones que no constituyen supuesto de revisión y, en general, las que puedan aprobarse, en su caso, sin reconsiderar la globalidad del Plan por no afectar, salvo de modo puntual y aislado, a la estructura general y/o a la zonificación y usos definidos en el mismo.

ARTICULO IX.- DOCUMENTACION DEL PLAN: CONTENIDO Y VALOR RELATIVO DE SUS ELEMENTOS.

1.- Los distintos documentos de este Plan integran una unidad coherente cuyas determinaciones deberán aplicarse, partiendo del sentido de las palabras y de los grafismos, en orden al mejor cumplimiento de los objetivos generales del propio Plan y entendida la realidad social del momento en que se apliquen.

2.- En caso de discordancia o imprecisión de contenido de los diversos documentos que integran el Plan, se tendrán en cuenta los siguientes criterios:

a) La Memoria del Plan señala los objetivos generales de la ordenación y expresa y justifica los criterios que han conducido a la adopción de las distintas determinaciones. Es el instrumento básico para la interpretación del Plan en su conjunto y opera supletoriamente para resolver los conflictos entre otros documentos o entre distintas determinaciones s resultaran insuficientes para ello las disposiciones de la presentes Ordenanzas.

b) Planos de Alineaciones y Rasantes a escala 1:2000, que determin las distintas alineaciones de la edificación, así como la rasantes del viario. Es un plano de Ordenación y su determinaciones gráficas, en la materia de su contenid específico, prevalece sobre cualquiera de los restantes planos Es necesario indicar que las determinaciones grafiadas en esto planos, tienen según se indica en la presente Ordenanza carácter meramente orientativo en alguna de las Area establecidas por la Ordenación, difiriéndose la determinació exacta de Alineaciones y Rasantes a otros documentos d Planeamiento o Proyectos que en desarrollo de este Plan Especia se realicen en esas áreas concretas.

c) Planos de Usos y desarrollo a escala 1:5000, que determina lo usos de suelo y de la edificación, así como la división en Area que para el establecimiento de condiciones particulares y s posterior desarrollo urbanístico, se hace en el ámbito del Pla Especial. Es un plano de Ordenación y sus determinacione gráficas, en la materia de su contenido específico, prevalece sobre cualquiera de los restantes planos.

d) Plano de Propuesta de Ordenación a escala 1:5000, que contien una zonificación sectorial así como la estructuración de la Re de transportes interna (viaria, ferroviaria y fluvial) y s articulación con la del entorno urbano.
Es un plano de Ordenación y sus determinaciones gráficas, en l materia de su contenido específico, prevalecen sobre cualquier de los restantes planos.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
R.D.

e) Planos de Infraestructuras, a escala 1:5000, en los que se definen los trazados de la red de infraestructuras (agua, alcantarillado, electricidad, gas natural, ...) existentes y las modificaciones previstas. Es un plano de Ordenación y sus determinaciones gráficas, en la materia de su contenido específico, prevalecen sobre cualquiera de los restantes planos.

f) Planos de "Puerto y Territorio" (escala 1:25000) de "Escuadra y Delimitación del Ambito" (escala 1.10000), tienen como objeto definir el ámbito de la Ordenación y su encaje en el entorno urbano inmediato y en el ámbito metropolitano.

g) Las presentes Ordenanzas constituyen el cuerpo normativo específico de la Ordenación prevista, prevaleciendo sobre todos los documentos del Plan para todo lo que en ellas se regula sobre desarrollo, gestión, ejecución del planeamiento, régimen jurídico del Suelo y condiciones de uso, aprovechamiento y edificación del Suelo y sus construcciones.

h) El resto de la documentación del Plan.

- Memoria y Planos de Información, que se conservan del anterior Plan Especial de Ordenación.

- Estudios complementarios...,

tienen un carácter meramente informativo y exponen cúales han sido los datos y estudios que han servido para fundamentar las propuestas.

3.- Si no obstante, la aplicación de los criterios interpretativos contenidos en el epígrafe anterior, subsistiere imprecisión en las determinaciones o contradicción entre ellas, prevalecerá la interpretación más favorable a la conservación del Patrimonio, al mejor equilibrio entre aprovechamiento edificatorio y equipamientos urbanos, a los mayores espacios libres y al interés más general de la colectividad.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

TITULO II. TIPOLOGIA DE USOS. DEFINICION Y AMBITO DE APLICACION.ARTICULO

ARTICULO X.- USO GLOBAL Y PORMENORIZADO.

La presente Propuesta de Modificación del Plan Especial define por su diferente grado de determinación los usos como globales y pormenorizados.

Como uso global se entiende aquel que el presente Plan Especial asigna con carácter mayoritario a una determinada zona. No obstante la asignación de usos globales a una zona posibilita la implantación de otros usos con carácter compatible.

Usos pormenorizados son aquéllos que el Plan Especial asigna a cada zona concreta en especificación detallada del contenido del uso global y los usos compatibles del mismo.

ARTICULO XI.- TIPOS DE USOS

Los usos regulados en el presente Plan Especial son los que en artículos posteriores se relacionan.

Los usos globales admiten como uso dominante cualquiera de los usos pormenorizados incluidos en dicho uso.

La definición de las áreas con sus usos globales se representa en el plano nº 3: Usos y Desarrollo.

ARTICULO XII.- USO PORTUARIO-COMERCIAL. DEFINICION Y USOS PORMENORIZADOS

1. Uso Portuario-Comercial es aquél cuya finalidad principal está ligada a la actividad portuaria, al ser el modo marítimo el principal acceso bien de entrada bien de salida de los tráficos que manipula, o bien es el complemento de dicha actividad.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

2. Comprende los siguientes usos pormenorizados:

- Operaciones y Almacenamiento en explanada. Abarca todas aquellas actividades ligadas al tráfico marítimo en general localizándose en las inmediaciones de las líneas de atraque.

- Almacenamiento y Grupaje. Abarca todas aquellas actividades ligadas a las operaciones de almacenamiento, consolidación y ruptura de cargas directamente ligadas al tráfico marítimo.

- Concesiones: abarca todas aquellas actividades destinadas al establecimiento de actividades productivas o de almacenamiento relacionadas con la actividad portuaria.

- Dotaciones y Servicios: incluye todas aquellas actividades que sirven para proveer a la actividad portuaria del equipamiento necesario para su organización y funcionamiento.

ARTICULO XIII.- USO LIBRE. DEFINICION Y USOS PORMENORIZADOS

El uso espacios libres comprende los terrenos destinados al esparcimiento, reposo, recreo y salubridad de la población; a proteger y acondicionar el sistema viario y en general a mejorar las condiciones estéticas de la ciudad. En razón de su destino, se caracterizan por sus plantaciones de arbolado y jardinería, y por su nula o escasa edificación en todo caso vinculada a servicios, equipamientos o dotaciones del Puerto o de la ciudad, según el caso y con las limitaciones que en los artículos destinados a Ordenanzas de ámbitos se establecen.

Comprende los usos pormenorizados permitidos por el PGOU para dichas zonas.

- Parque o jardín.
- Plaza urbanizada.
- Paseo peatonal.
- Zona libre no urbanizada.
- Aparcamientos.

ARTICULO XIV.- USO TERCIARIO. DEFINICION Y USOS PORMENORIZADOS.

1. Se define el uso terciario como la utilización de suelo para realizar actividades económicas en el sector servicios.

2. En este Plan Especial se han contemplado entre otros los siguientes usos terciarios:

- Hospedaje.
- Restauración.
- Comerciales.
- Instalaciones anejas a barcos fluviales.
- Centros recreativos y de reunión social o profesional.
- Casino.
- Cultural.
- Oficinas.

3. Los usos terciarios se contemplan en este Plan Especial como predominantes en las áreas AT, o como compatibles en las áreas AL y AP, con las limitaciones que expresamente se establecen en cada una de ellas.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

ARTICULO XV.- USO DE EQUIPAMIENTOS. DEFINICION.

1. El uso de suelo para equipamientos comprende todas aquellas instalaciones o edificaciones cuyo fin prioritario sea proporcionar un servicio básico a la población.

2. Los usos pormenorizados aquí considerados son:

- Deportivos.
- Enseñanza.
- Administración pública.
- Guarderías.
- Otros S.I.P.S.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

TIPOLOGIA DE USOS

USOS GLOBALES	USOS PORMENORIZADOS	USOS GLOBALES	USOS PORMENORIZADOS
Portuario	Operaciones y Almacenamiento en Explanada. Almacenamiento y grupaje. Concesiones. Dotaciones y Servicios.	Terciario	Centros Recreativos y de Reunión Social o Profesional. Casino. Cultural. Oficinas.
Libre	Parque o Jardín. Plaza Urbanizada. Paseo Peatonal. Zona Libre no Urbanizada.	Equipamientos	Deportivo. Enseñanza. Admón. Pública. Sanitaria. Atenión a los trabajadores. Guardería. Otros S.I.P.S.
Terciario	Hospedaje. Restauración. Comerciales. Barcos de Río.		

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

CAPITULO 1. NORMAS COMUNES.

ARTICULO XVI.- DEFINICION DE AMBITOS: AREAS Y PARCELAS

En el ámbito de la Propuesta de Modificación del Plan y a efectos de regulación de usos y de las determinaciones de la ocupación del suelo y la edificabilidad se definen dos tipos de áreas ligadas a los usos globales previstos, así como parcelas.
La delimitación de las áreas se refleja en el plano 5 de Usos y Desarrollo.

Las parcelas no son más que partes de las áreas, estando delimitadas por alineaciones y separadas unas de otras por viarios tanto de rango principal como secundario, tal como se indica en el plano 4 de Alineaciones y Rasantes.

ARTICULO XVII.- COEFICIENTE DE OCUPACION

1. Para cada una de las áreas se establece un coeficiente de ocupación máximo del suelo de la misma. Dicho coeficiente se expresa mediante un porcentaje referido a la superficie total del área.

2. A los efectos de la aplicación de este parámetro habrá de entenderse por superficie ocupada toda aquella superficie comprendida dentro del perímetro formado por la proyección de los planos de las edificaciones, construcciones e instalaciones cubiertas.

3. La superficie consumida por el viario interior de las áreas y por los aparcamientos no se considerará superficie ocupada, salvo que así lo establezca especificamente la ordenanza de alguna o algunas áreas.

4. En el caso de que así lo especifique la ordenanza correspondiente, este parámetro será extensible a la parcela, entendiéndose su aplicación dentro de un área parcela a parcela.

ARTICULO XVIII.- COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD

Es la relación entre la superficie total edificable y la parcela neta, es dec con exclusión de todos los espacios públicos, en la que ha de situarse edificación. El coeficiente de edificabilidad se indicará mediante la fracci que exprese la relación de metros cuadrados de superficie edificada total (m^2 por metro cuadrado de la superficie neta de parcela (m^2S).

Este coeficiente podrá ser expresado también en volumen, adoptándose en este cas el parámetro de m3 edificable/m^2 suelo.

La determinación del coeficiente de edificabilidad se entiende como e señalamiento de una edificabilidad máxima; si de la conjunción de este parámetr con otros derivados de las condiciones de posición, ocupación, forma y volume resultare una superficie total edificable menor, será éste el valor a aplicar

ARTICULO XIX.- RETRANQUEOS

Salvo en los casos en que así se indique expresamente, se podrán efectua retranqueos respecto a la alineación exterior de parcela.

ARTICULO XX.- CONDICIONES QUE DEBE REUNIR LA EDIFICACION

Las condiciones que debe reunir la edificación son las mismas que la explicitadas en el Plan General para los mismos usos, asimilando en este caso e portuario-comercial al industrial.

ARTICULO XXI.- OTRAS CONDICIONES.

Para todo lo no normado expresamente en estas Ordenanzas será de aplicación lo dispuesto en la Normativa del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

CAPITULO 2. ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LA ZONA PORTUARIA-COMERCIAL

ARTICULO XXII.- DELIMITACION Y REGIMEN DE USOS

La delimitación de la zona portuaria-comercial se efectúa en el plano de ordenación nº 5, Usos y Desarrollos, está dividida en varias áreas a los efectos de distribución espacial de la edificabilidad y para la asignación particularizada de usos en las mismas.

El uso global es el portuario-comercial, siendo los pormenorizados los de operaciones y almacenamiento en explanada, almacenamiento y grupaje, concesiones y dotaciones y servicios.

Como usos compatibles cabe admitir instalaciones técnicas (subestaciones, transformadores, estaciones de bombeo...), pequeñas instalaciones de restauración dedicadas a dar servicio al interior de esta zona y usos terciarios en el área que así se especifique.

Se prohibe la instalación en todo el ámbito de Industrias que no cumplan con las limitaciones que se derivan del Reglamento de Actividades Molestas, Insalubres, Nocivas y Peligrosas y de las condiciones generales de calidad e higiene de dotaciones y servicios, de seguridad y ambientales, establecidas por la Normativa del PGOU o por cualquier otra disposición municipal, autonómica o estatal. Excepto en las áreas AP-12 y AP-13, en las que con las limitaciones que se establecen en las Ordenanzas específicas de estas áreas y con carácter transitorio hasta tanto no se realice la ampliación del ámbito portuario por el Sur, se permitirá la implantación de industrias de este tipo siempre que cumplan con todas las medidas legales de control y seguridad.

Las Estaciones de Servicio que en desarrollo del Plan Especial de Abastecimientos de Carburantes se sitúan dentro del ámbito del Plan y en concreto sobre las Areas AP-20, AL-9 y AP-18, lo harán en Régimen de Concesión y/o autorización Administrativa, cuya gestión corresponderá a la Autoridad Portuaria.

ARTICULO XXIII.- OCUPACION Y EDIFICABILIDAD

Para cada área de la zona portuario-comercial se establecen los coeficientes d ocupación y edificabilidad.

Se respetará en todo el ámbito delimitado como de Operaciones y Almacenamient en explanada una franja de al menos 30 m. desde la lámina de agua en la cual n se podrán localizar edificaciones permanentes.

Por tratarse de un ámbito en el que ya se encuentra consumida una gran parte d la edificabilidad, que no se ha desarrollado según lo dispuesto en esta normativ urbanística, y con objeto de no producir situaciones de fuera de ordenación "n deseadas", ninguna edificación de las existentes a la entrada en vigor del Plan reflejada en los planos nº 4 de "Alineaciones y Rasantes" y que correspondan Concesiones o Autorizaciones Administrativas otorgadas por la Autoridad Portuari (antes Junta del Puerto), podrá ser considerada como fuera de Ordenación.

ARTICULO XXIV.- AREA AP-1: AREA DE OPERACIONES Y ALMACENAMIENTO EN EXPLANAD Y GRUPAJE DE LOS MUELLES DE TABLADA Y DEL CENTENARIO

Los usos pormenorizados son los definidos como operaciones, almacenamiento grupaje.

La ocupación y edificabilidad viene determinada asimismo por las condiciones d explotación portuaria cambiantes y en absoluto fijas y determinadas, qu posibilita la ubicación de instalaciones técnicas dedicadas al almacenamiento carga y descarga de barcos.

Los criterios de ordenación del área serán congruentes con los de los usos qu alberga, posibilitando una adecuada permeabilidad transversal en orden a l conexión de distintas áreas.

El desarrollo se realizará mediante proyecto de obras.

ARTICULO XXV.- AREA AP-2: AREA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS: C.I.T.A.L. (CENTRO INTEGRAL DE TRANSPORTES Y ACTIVIDADES LOGISTICAS DEL PUERTO DE SEVILLA).

Los usos pormenorizados son los definidos como Operaciones, Almacenamiento, Grupaje y Concesiones, aunque con un fuerte componente Dotacional y de Servicios.

Dado su carácter de suelo idóneo para desarrollar el que será futuro Centro Integral de Transportes y Actividades Logísticas del Puerto de Sevilla, en su ámbito tendrán cabida todos aquellos usos que coadyuven al mejor funcionamiento del mismo, y concretamente los de Almacenamiento, Distribución, Grupaje, Operaciones y Almacenamiento en explanada, Aparcamientos de vehículos industriales y Concesiones.

Así mismo, y dentro del carácter de Centro Dotacional y de Servicios que también habrá de poseer, se permite la ubicación de servicios para los vehículos, así como Usos Terciarios: Oficinas, comerciales, restauración y hospedaje, siempre que estén directamente vinculados a la actividad del CITAL y no supongan más de un 25% del total de la superficie edificable.

La superficie de ocupación máxima será del 85% de la comprendida en el interior de las alineaciones de parcela, siendo la edificabilidad de 9 m3/m² de parcela.

La máxima altura cubierta será de quince (15) metros hasta la arista de coronación salvo silos verticales o instalaciones similares.

El desarrollo se realizará mediante Proyectos de Obras. La definición de los viales contemplados para esta zona en el plano nº 4 de Alineaciones y Rasantes tiene mero carácter orientativo y por tanto no vinculante, por lo que las modificaciones a la misma habrán de ser tramitadas a través de un proyecto de parcelación.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

ARTICULO XXVI.- AREA AP-3: AREA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS DEL MUELLE DE TABLADA

Los usos pormenorizados son los definidos como almacenamiento y grupaje.

La superficie de ocupación global máxima será del 85% de la comprendida en e interior de las alineaciones de parcela, siendo la edificabilidad de 9 m3/m² d parcela.

El desarrollo se realizará mediante proyecto de obras.

ARTICULO XXVII.- AREA AP-4 Y AP-5: AREA DE USOS MIXTOS DE MUELLES O CONCESIONE

Los usos pormenorizados son los definidos como operaciones y almacenamiento grupaje. No obstante, hasta que dicha área no sea necesaria convertirla en nuev muelle podrá albergar de forma transitoria el uso pormenorizado definido com concesiones.

La gestión del área AP-5 será preferiblemente en régimen de autorización o bie concesión por un plazo temporal que no exceda los 10 años.

El desarrollo de estas áreas se realizará mediante proyecto de obras unitario

ARTICULO XXVIII.- AREA AP-6: AREA DE CONCESIONES COLINDANTE CON C.A.S.A. AL SU DE ESTA

Los usos pormenorizados son los definidos como concesiones.

Su localización espacial y el tamaño medio de las parcelas aconseja que sean má dominantes las actividades complementarias a las portuarias.

La normativa de aplicación en este área será la definida en el PGOU para la subzona I-2 desarrollada por el artículo 10.115 de dichas Ordenanzas. Por tratarse de Areas con un alto indice de edificabilidad consumida, y con objeto de no producir situaciones de Fuera de Ordenación, ninguna edificación de las existentes a la entrada en vigor del Plan y que aparezca reflejada en los planos nº 4 de "Alineaciones y Rasantes" y que correspondan a Concesiones o Autorizaciones Administrativas otorgadas por la Autoridad Portuaria (antes Junta del Puerto), podrá ser considerada como Fuera de Ordenación, y por tanto serán autorizables las obras de ampliación que sean necesarias para el desarrollo de la actividad industrial que se venga realizando en estos edificios, siempre que no se supere el índice de edificabilidad máximo de 4 m3/m² y que la ampliación proyectada cumpla con las condiciones de posición y forma de los edificios que se especifican en el artículo 10.115 de la Ordenanza del P.G.O.U.

ARTICULO XXIX.- AREA AP-7: AREA DE C.A.S.A.

En este área exterior a la zona de Servicio del Puerto, se localiza una industria de especiales características (C.A.S.A.), no ligada a la actividad portuaria.

La normativa de aplicación en este área será la definida por el Plan General para la subzona I-2 desarrollada por el artículo 10.115 de dichas Ordenanzas.

Por tratarse de Areas con un alto indice de edificabilidad consumida, y con objeto de no producir situaciones de Fuera de Ordenación, ninguna edificación de las existentes a la entrada en vigor del Plan y que aparezca reflejada en los planos nº 4 de "Alineaciones y Rasantes" y que correspondan a Concesiones o Autorizaciones Administrativas otorgadas por la Autoridad Portuaria (antes Junta del Puerto), podrá ser considerada como Fuera de Ordenación, y por tanto serán autorizables las obras de ampliación que sean necesarias para el desarrollo de la actividad industrial que se venga realizando en estos edificios, siempre que no se supere el índice de edificabilidad máximo de 4 m3/m² y que la ampliación proyectada cumpla con las condiciones de posición y forma de los edificios que se especifican en el artículo 10.115 de la Ordenanza del P.G.O.U.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Gerencia
El Secretario de la Gerencia
P.D.

ARTICULO XXX.- AREA AP-9: AREA DE CONCESIONES SITUADA AL NORTE DEL MUELLE DE CENTENARIO

Los usos pormenorizados son los definidos como concesiones, pudiendo establecers al igual que en el área AP-6 actividades complementarias a las portuarias.
La normativa de aplicación en esta zona será la definida en el Plan General par la subzona I-2, desarrollada por el artículo 10.115 de dichas Ordenanzas.

Por tratarse de Areas con un alto indice de edificabilidad consumida, y c objeto de no producir situaciones de Fuera de Ordenación, ninguna edificación las existentes a la entrada en vigor del Plan y que aparezca reflejada en l planos nº 4 de "Alineaciones y Rasantes" y que correspondan a Concesiones Autorizaciones Administrativas otorgadas por la Autoridad Portuaria (antes Jun del Puerto), podrá ser considerada como Fuera de Ordenación, y por tanto ser autorizables las obras de ampliación que sean necesarias para el desarrollo la actividad industrial que se venga realizando en estos edificios, siempre q no se supere el índice de edificabilidad máximo de 4 m3/m² y que la ampliaci proyectada cumpla con las condiciones de posición y forma de los edificios q se especifican en el artículo 10.115 de la Ordenanza del P.G.O.U.

El desarrollo de este área se realizará mediante Proyecto de Urbanización Obras, que podrá ser redactado en su conjunto o por fases.

ARTICULO XXXI.- AREA AP-10: AREA DE CAMPSA

Este área excepto la cuña más meridional no pertenece a la zona de servicio d puerto, estando actualmente ocupada por CAMPSA.

Los usos pormenorizados de este área son los definidos como concesiones si bi y hasta que no se produzca el traslado de CAMPSA a otros terrenos más alejad del casco urbano, este área podrá seguir albergando estos usos.
CAMPSA no podrá realizar obra alguna de ampliación o mejora de sus instalacion excepto las tendentes a la mejora de la seguridad.

La ocupación y edificabilidad será semejante a la definida para el área 9.

El desarrollo de este área se realizará mediante proyecto de obras.

ARTICULO XXXII.- AREA AP-11: AREA DE CONCESIONES SITUADA AL SUR DE LOS MUELLES Y FUTURA AMPLIACION DE TABLADA

Los usos pormenorizados son los definidos como concesiones.

Las parcelas respetarán tanto el vial actualmente existente como el nuevo propuesto que discurre al lado del borde de la línea de servicio del puerto. La superficie de ocupación máxima del área será del 60%, siendo su edificabilidad 5m3/m² definidas en el plano de ordenación nº 4, Alineaciones y Rasantes.

El desarrollo de este área se realizará mediante Proyecto de Obra.

ARTICULO XXXIII.- AREAS AP-12 Y 13: AREAS DE CONCESIONES AL SUR DEL MUELLE DEL CENTENARIO

Los usos pormenorizados son los definidos como concesiones. Transitoriamente, y hasta tanto no se incorporen al proceso urbanístico del Puerto los suelos situados al sur de la actual exclusa, se permitirá la ubicación de industrias peligrosas, siempre que la superficie ocupada por éstas no supere el 20% del total del ámbito de las Areas AP-12 y AP-13, y de que la relación entre las actividades que desarrollen y la proximidad de la lámina de agua quede clara y objetivamente demostrada. Deberá pues tratarse de industrias muy vinculadas con el Puerto, sin posible emplazamiento alternativo en otros puntos de la Ciudad.

En el Area AP-12 la parcela mínima será de 1000 m². Se permitirá una ocupación del 60% y una edificabilidad máxima de 3 m3/m².

En el área AP-13 la parcela mínima será de 5.000 m² y la superficie de ocupación máxima será del 60%, con una edificabilidad máxima de 3 m3/m².

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

El aparcamiento se realizará en el interior de las parcelas.

El desarrollo de las áreas 12 y 13 se realizará mediante Proyecto de Obra.

ARTICULO XXXIV.- AREA AP-18: AREA DE BORDE CON LA RONDA Mª AUXILIADORA-LO REMEDIOS

El uso será el de industria escaparate, como área de transición entre una zor más urbana-residencial y la que nos ocupa, de carácter más industrial.

Teniendo en cuenta su situación estratégica se tendrá especial cuidado en e diseño y elección de materiales, procurando el diseño unitario y acorde con e entorno, siendo la normativa aplicable para este área la regulada en el PGOU pa la subzona I-2, artículo 10.115, aunque se aplicará un límite de ocupación máxi de parcela del 65%, con una edificabilidad de 5 m3/m².

El desarrollo de este área se realizará mediante Estudio de Detalle, debien definir éste la ordenación de volúmenes interior y un vial paralelo a la nue ronda que proporcione accesibilidad al área y ayude a conformar su facha principal.

ARTICULO XXXV.- AREA AP-20: AREA DE DOTACIONES Y SERVICIOS DE LAS NUEV PUERTAS DEL PUERTO

Los usos pormenorizados son los definidos como dotaciones y servicios, albergan con carácter complementario el de espacio libre, e incluyendo en su ámbito sobre suelo calificado como viario una estación de Servicio, contemplada en l previsiones del Plan Especial de Puntos de Suministro y Abastecimiento Carburantes.

Esta estación de Servicio se ubicará en las inmediaciones de la nueva glorieta propuesta en la vía de la margen derecha que se sitúa en la confluencia de las áreas AP-20 y AP-9, según la ficha que se adjunta.

La ocupación máxima de parcela será del 75%. La edificabilidad será de 4 m3/m².

El desarrollo de este área se realizará mediante proyecto de obras.

ARTICULO XXXVI.- AREA AP-24: AREA DE DOTACIONES Y SERVICIOS DE LA ESCLUSA

Los usos pormenorizados son los definidos como dotaciones y servicios ligados al mantenimiento y conservación de este sistema técnico.

ARTICULO XXXVII.- AREA AP-25: MUELLE DE LAS DELICIAS.

El uso global será de espacios libres y usos pre-portuarios, con compatibilidad terciaria.

Los usos pormenorizados que admite este espacio libre quedan definidos de la siguiente manera:

1.- Servicios en la cabecera del Puerto.

2. Muelle destinado a embarcaciones deportivas, de pasaje y representativas.

3. Jardines arbolados, prolongación del parque.

4. Instalaciones de comercio y hostelería vinculadas a los usos globales definidos. Edificio sobre rasante de usos varios que deberá ser tanto apoyo de las instalaciones comerciales bajo rasante, como de servicios terciarios vinculados a la administración del puerto.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Esta zona se desarrollará mediante Estudio de Detalle según los siguientes criterios y limitaciones:

1. Mantenimiento de una gran superficie diáfana que conserve el carácter de espacio abierto propio del muelle. En ningún caso las edificaciones podrán ocupar el espacio comprendido entre éste y una paralela al mismo trazada a 30 m, según se grafía en el plano de Alineaciones y Rasantes.

2. Se definen dos áreas de edificación dentro del ámbito de la AP-25:

Area a.- Banda del muelle frente a los jardines de las Delicias.

- Se admitirá la construcción de una edificación en la zona central del muelle, para uso de aparcamientos, comercios y hostelería. También se podrá construir una edificación en el extremo del muelle,(frente al edificio del Pabellón Argentino de la Exposición Iberoamericana del 29), con un uso de locales comerciales y aparcamientos. Dichas edificaciones deberán situarse a cota de muelle y bajo la rasante fijada para la Avda. de Santiago Montoto.

- La edificabilidad máxima será de 8.500 m² de techo.

- Las construciones situadas bajo la rasante del muelle y destinadas exclusivamente a uso de aparcamientos no computarán a efectos de edificabilidad.

- El volumen edificado estará en su totalidad por debajo de la rasante establecida para la Avda. Santiago Montoto. No obstante y si por razones funcionales se hiciera necesario superar la cota establecida, será en el Estudio de Detalle, donde quede suficientemente justificada su

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

necesidad. En cualquier caso no podrá superarse dicha rasante en más de 1 m.

- Por encima de la altura máxima regulada no se permitirá que sobresalga elemento alguno (castilletes, antenas, shunt, etc.).

- El Estudio de Detalle deberá concebirse de forma que queden integrados con el muelle los Jardines de las Delicias. Para ello deberá preverse un amplio espacio libre que conecte el paseo del muelle con dichos jardines así como la recualificación de la Avda. de Santiago Montoto con la implantación de amplios acerados, incremento del arbolado, etc.

Area b.- Construcción de una plaza en la cabecera del puente de Alfonso XIII.

- El Estudio de Detalle definirá la localización de un edificio, sobre rasante, con una edificabilidad máxima de 2.000 m² de techo y que actuará como límite y elemento configurador de esta plaza. Su destino será el de uso compatible con el Puerto de pasaje y deportivo (posible Estación Marítima).

- Bajo la rasante de esta plaza podrá situarse una edificación destinada a uso de restauración u hostelería, con un máximo de 1.000 m² de techo.

3. Se construirá una vía de acceso y servicio bajo rasante, en la zona del foso actual ocupada por la vía férrea, cuyos accesos se situarán junto a las cabeceras del Puente del Generalísimo y del antiguo Puente de Alfonso XIII.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

El Secretario de la Gerencia

CAPITULO 3. ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LA ZONA DE AREA TERCIARIA.

ARTICULO XXXVIII.- AREA AT-1. LOS GORDALES.

El Uso global será el de espacio libre con compatibilidad terciaria.

El Uso pormenorizado admite los usos terciarios en las categorías establecidas por la Normativa de usos del Plan General.

La edificabilidadmáxima permitida en la zona con uso terciario en cualquiera de sus modalidades, es de 38.000 m² de techo.

Se desarrollará mediante Estudio de Detalle que deberá reunir las siguientes condiciones urbanísticas.

1.- Delimitación.

El Estudio de Detalle abarcará el espacio comprendido por: la Ronda Mª Auxiliadora-los Remedios a su paso por el Puente de las Delicias, la prolongación de la C/ Asunción, la Avda. Carrero Blanco y el Paseo Remeros de Sevilla, incluirá la ordenación de los 2 viales transversales que unen la AT-1 con el proyectado paseo fluvial de borde, el que discurre paralelo al Puente de las Delicias y el que separa los clubes Náutico y Mercantil.

2.- Objetivos del Estudio de Detalle.

El Estudio de Detalle deberá:

1) Definir la que se constituye en pieza de cierre del Conjunto del Area de los Gordales, que a su vez es transición hacia los espacios libres de los terrenos del campo de Feria.

2) Ordenar los volúmenes edificatorios en el Area, localizando y cuantificando los espacios libres públicos y privados y los viarios interiores a la ordenación.
Definirá las líneas de edificación en relación con las alineaciones exteriores marcadas por el Plan Especial, que están constituidas por las de las calles perimetrales del Area.

3) La superficie construida habrá de situarse en los extremos del Area, y estará constituida por dos volúmenes edificados que se apoyan por un lado en la Avda. Carrero Blanco, y por el otro en un vial de Servicio que discurrirá paralelo a la Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios. Las parcelas que ocupen estos edificios deberán así mismo ser definidas por el Estudio de Detalle.

4) El Espacio público central constituirá la mayor parte de la superficie ordenada, y admitirá en su subsuelo la ubicación de un aparcamiento.
En su diseño, que contará con superficies arboladas y ajardinadas, habrá de conformarse obligatoriamente una gran plaza, situada en la cabecera del vial transversal que a través de los dos clubes Náutico y Mercantil da acceso al paseo fluvial de borde.

3.- Usos y Régimen de los mismos.

- Espacios libres privados: están destinados a servir de complemento a las edificaciones terciarias que se proyecten.

- Espacios libres públicos: zona verde, jardín, juegos de niños, plazas y paseos peatonales arbolados. (Constituirán al menos el 50% de la superficie total ordenada).

- Edificación Terciaria.
- Aparcamientos.

Deberán preverse aparcamientos subterráneos o en superficie (en este caso sin ocupar los espacios libres públicos cuantificados en el Plan), en la proporción establecida por el Plan General para cada uno de los usos. Podrá preverse también un Aparcamiento público bajo la rasante de los espacios públicos.

4.- Condiciones de Aprovechamiento.

4.1.- Ocupación de suelo.

Máxima de 12.000 m² en dos parcelas situadas a ambos extremos del ámbito, apoyadas en la Avda. Carrero Blanco y en un vial paralelo a la Ronda Mª Auxiliadora-Los Remedios.

4.2.- Aprovechamiento edificatorio.

38.000 m2 de edificación sobre la rasante de las calles perimetrales.

4.3.- Altura máxima de la edificación.

Cinco plantas (P. baja más cuatro). Altura en metros a definir por el Estudio de Detalle.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

GERENCIA DE URBANISMO · AYUNTAMIENTO DE SEVILLA · NO8DO

5.- Desarrollo urbanístico.

Una vez aprobado el Estudio de Detalle el conjunto deberá desarrollarse con un único proyecto de urbanización y edificación.

En el Proyecto de Urbanización no tendrán que contemplarse los viales transversales de acceso al paseo fluvial, cuya gestión y ejecución junto con la del propio paseo de margen se desarrollará junto al Area Libre AL-5 en los términos fijados por el Convenio Urbanístico firmado entre el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla y la Autoridad Portuaria.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

CAPITULO 4. ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA AREAS DE ESPACIOS LIBRES

ARTICULO XXXIX.- AL-1. CABECERA DEL PUENTE DE SAN TELMO Y ESPACIOS ENTRE LA CALLE BETIS Y EL RIO.

1. El uso global será el de espacio libre admitiendo instalaciones deportivas para el remo y uso terciario de hostelería.

2. El uso de hostelería sólo se permite en la parte sur de la zona, sobre el suelo ocupado por las concesiones actualmente vigentes.

3. El uso de equipamiento para Comisaría de Policía se considera fuera de ordenación, no permitiéndose la sustitución de la actual edificación por otra, o el cambio de uso de la actual.

4. El espacio libre resultante se tratará como jardín, desarrollándose el uso mediante proyecto de obras que deberá respetar el carácter histórico del Muelle de la Sal.

5. Se contempla como objetivo la construcción de un espacio libre urbanizado y planteado como mirador al Río y vinculado a la Plaza de Cuba, en el área de la cabecera del Puente de San Telmo, y la construcción de paseos públicos de ribera en el resto de la zona.

6. La edificabilidad de este Area será la actualmente existente.

ARTICULO XL.- AL-2. ANTIGUOS MUELLES Y PASEO DE MARQUES DE CONTADERO.

Espacios libres con compatibilidad terciaria, centros recreativos y sociales, e instalaciones deportivas para el remo.
El uso pormenorizado prohibe la construcción en la zona de paseo, permitiendo el uso terciario en los bajos de Marqués del Contadero, y el uso de centro cívico-social.

La edificabilidad autorizada en este àrea será la actualmente existente.

ARTICULO XLI.- AL-3. FRANJA DE RIBERA DESDE EL PUENTE DE SAN TELMO AL PUENTE DEL GENERALISIMO.

El uso global es el de espacio libre.
El uso pormenorizado contempla el paseo, el jardín y permite la compatibilidad de pequeñas instalaciones en tierra, vinculadas con la práctica de deportes naúticos y remo.

Se desarrollará un Proyecto de Urbanización con el objetivo de construir un Paseo-Jardín en U, que bordee el río y conecte la Glorieta de los Marineros Voluntarios con Juan Sebastián Elcano, dotando a este vial de una amplia expansión abierta al río. Así mismo se contempla el desarrolloro del paseo de margen fluvial entre los puentes de San Telmo y Generalísimo, con la formalización de ambas cabeceras de puente.

Se prevé la construcción de una pasarela peatonal que conecte ambas márgenes, aunque la posición y dimensiones que se reflejan en la planimetría no tienen carácter vinculante, la formalización y trazado definitivo de la misma dependerá de los análisis que se vienen realizando y que se incluirán en el Proyecto que para este fin se redacta. Siempre que Tabacalera, S.A. mantenga la actividad industrial que ahora desarrolla, se respetarán los actuales linderos del conjunto de edificaciones y suelos ocupados por la citada empresa.
La ocupación actual de las edificaciones del Club Labradores se mantendrá hasta la finalización de la concesión, rescatándose estos suelos para su uso público una vez concluya la vigencia de ésta.

ARTICULO XLII.- AL-4. MUELLES DE NUEVA YORK Y TURISMO.

El uso global será el de espacio libre con las compatibilidades establecidas para esta calificación en la Normativa del Plan General de Ordenación

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Urbana.

El uso pormenorizado que se permite, admite pequeñas instalaciones deportivas e instalaciones dedicadas a las actividades lúdicas.

La ocupación, será en la zona donde se amplía el muro existente, destinando los tres metros de ampliación de este para almacén y servicio de las instalaciones.

En la prolongación del muelle de las Delicias se podrá situar un embarcadero para albergar también pequeñas embarcaciones.

Se desarrollará mediante proyecto de obras.

ARTICULO XLIII.- AL-5. ESPACIO ENTRE EL PUENTE DEL GENERALISIMO Y EL CIRCULO MERCANTIL.

El uso dominante será el de espacio libre, con las compatibilidades establecidas para este uso en el PGOU vigente.

Los usos pormenorizados permiten la compatibilidad pequeñas instalaciones en tierra, vinculadas con la práctica de deportes naúticos y el remo.

Bajo la rasante de este espacio público se prevé la existencia de un parking, que se desarrollará mediante Concesión administrativa de la Autoridad Portuaria, la ejecución del mismo irá vinculada a la iniciación de los trámites para la obtención de los suelos que ocupará el paseo peatonal de ribera y los viales transversales que lo unen con el Paseo de los Remeros de Sevilla.
El plazo fijado para el desarrollo del proyecto del parking y su ejecución es de tres años desde la aprobación definitiva del Plan Especial, prorrogables si se hubiera iniciado la construcción antes de la finalización de dicho plazo, En el supuesto de que la Autoridad portuaria no hubiera

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

desarrollado el proyecto en el plazo previsto, otorgará una concesión al Ayuntamiento, por plazo de 30 años y canon simbólico, para que el municipio desarrolle y construya el Paseo peatonal mencionado en las condiciones antes indicadas.
Se desarrollará mediante Proyecto de Obras.

ARTICULO XLIV.- AL-9. AREA LIBRE Y DE DOTACION Y SERVICIOS DE LA NUEVA PUERTA ESTE DEL PUERTO

El uso global será el de Area Libre, aunque con un grado máximo de compatibilidad de usos, siempre que en el conjunto se mantenga el carácter básico de espacio libre. En suelo calificado como viario, y en desarrollo del Plan Especial de Puntos de Abastecimiento de Carburantes de Sevilla, se establecerá una estación de Servicio, cuya situación, en la glorieta de acceso al Puerto, aparece grafiada en la ficha que se adjunta.

Se admitirán los siguientes usos: dotacional, servicios, cultural, recreativo, de espectáculos, SIPS y aparcamientos.

Se mantendrá en todo caso el carácter abierto del espacio y se integrarán en el área vegetal los elementos de urbanización y arquitectura que se dispongan, existiendo en todo caso una conexión pública con la márgen fluvial resuelta a base de arbolado y elementos vegetales.

La ocupación máxima de la parcela será del 25%, con una edificabilidad máxima de 0.6 m^2t/m^2s sobre el total del área.

El desarrollo de este área se realizará mediante Proyecto de Obras.

ARTICULO XLV.- AREA AL-10

El uso global será el de Area Libre, los usos pormenorizados serán los permitidos dentro de la categoría V4, cuya regulación ordenancística se halla en el art. 4.97. de las Ordenanzas del PGOU.

El emplazamiento que ocupa este área en el plano de Usos y Desarrollo es susceptible de modificarse en función de las condiciones particulares de la ordenación actual de los suelos portuarios, siempre que no varíe su superficie (20.000 m^2) y se mantenga en contacto directo con la lámina de agua.

Se entiende, por tanto, que este área lo es en la categoría de dotación de Espacios Libres, y se grafía sobre el plano en la posición que ocupa una parcela ya cualificada como espacio libre por la Autoridad Portuaria junto a la esclusa.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

CAPITULO 5. ORDENANZAS ESPECIFICAS PARA LAS ZONAS DE EQUIPAMIENTO.

ARTICULO XLVI.- AREA AE-1. TABACALERA.

El uso dominante será el de equipamientos de Servicios de Interés Público y Social (S.I.P.S.).

Los usos pormenorizados previstos se regirán según lo contemplado en la Normativa del Plan General de Ordenación Urbana vigente.

Los coeficientes de ocupación y edificabilidad no podrán exceder de los actualmente existentes en la Capilla de las Cigarreras y el edificio representativo. Hasta tanto no cese total y definitivamente la actividad actual de Tabacalera, S.A. y con el fin de asegurar la existencia de los puestos de trabajo necesarios para la misma, no se rescatará este suelo para el dominio público, permitiéndose la continuidad de la actividad industrial que actualmente se viene desarrollando, y para ello en aplicación del apartado 2 del art. 137 del Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana vigente, se podrán autorizar obras de consolidación y aumento de volumen y urbanización interior para adaptarla a posibles nuevos accesos, siempre que sean necesarias para el buen funcionamiento de la factoría.

La ejecución de planeamiento en esta zona se limita a la necesidad de Proyecto de Obras.

ARTICULO XLVII.- AREA DE EQUIPAMIENTO. AE-2.

Ambito

El limitado por las actuales concesiones administrativas de los clubes Náutico y Círculo Mercantil e Industrial, excluyendo el paseo peatonal de margen y las dos vías transversales de acceso a éste que aparecen grafiadas en los planos, que tendrán carácter público.

Usos y Régimen

El uso de estos suelos es el de equipamiento deportivo y para el ocio.

Se mantiene el actual régimen de concesión administrativa hasta su finalización, en la que deberá preverse su rescate y conversión en instalaciones deportivas de carácter público.

Condiciones de Aprovechamiento

Una vez ejecutado el paseo público de la margen fluvial y los viales que transversalmente lo conectan con el paseo de los Remeros de Sevilla, se podrán realizas ampliaciones cuya edificabilidad no supere el 10% de la actualmente consumida por las instalaciones de cada uno de los clubes.

Hasta tanto no se hayan ejectuado dichos paseos públicos no se permitirá ampliación de ningún tipo en las instalaciones existentes.

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

EL GARROBO
LAS PAJANOSAS
Ramal de Huelva
GERENA
GUILLENA
AZNALCOLLAR
Cía N Sevilla-Extremadura
BURGUILLOS
VILLAVERDE DEL RIO
BRENES
ALCALA DEL RIO
Río Guadalquivir
VILLANUEVA DEL RIO Y MINAS
CANTILLANA
TOCINA
ALCOLEA DEL RIO
Río Guadalquivir
Canal del Bajo Guadalquivir
LA RINCONADA
SAN JOSE DE LA RINCONADA
LA ALGABA
SANTIPONCE
CARMONA
Cía N. Madrid-Cádiz
PATERNA DEL CAMPO
ESCACENA DEL CAMPO
ALBAIDA DEL ALJARAFE
OLIVARES
SALTERAS
VALENCINA DE LA CONCEPCION
CASTILLEJA DEL GUZMAN
CAMAS
SEVILLA
VILLALBA DEL ALCOR
MANZANILLA
Cía N Sevilla-Huelva
SANLUCAR LA MAYOR
VILLANUEVA DEL ARISCAL
GINES
CASTILLEJA DE LA CUESTA
ESPARTINAS
EL VISO DEL ALCOR
CARRION DE LOS CESPEDES
UMBRETE
TOMARES
DOMUJOS
SAN JUAN DE ALFARACHE
MAIRENA DEL ALJARAFE
MAIRENA DEL ALCOR
CHUCENA
A-49 Autovía Sevilla-Huelva
HUEVAR
BENACAZON
BOLLULLOS DE LA MITACION
GELVES
ALCALA DE GUADAIRA
PALOMARES
BELLAVISTA
ALMENSILLA
AZNALCAZAR
PILAS
Cía N Sevilla-Málaga-Granada
DOS HERMANAS
HINOJOS
CORIA DEL RIO
La Rinconada
P. INDUSTRIAL LA ISLA
ALMONTE
LA PUEBLA DEL RIO
VILLAMANRIQUE DE LA CONDESA
Caño de la Vieja
Nuevo Cauce del Río Guadalquivir
El Sotillo
Cía N. Madrid-Cádiz
UTRERA
LOS PALACIOS Y VILLAFRANCA
LOS MOLARES
Barrero
Caño de los Olquillos
Morueto
EL ROCIO
VILLAFRANCO DEL GUADALQUIVIR
Caño de los Jerónimos
ISLA MINIMA
ISLA MENOR
Brazo de los Jerónimos
Antiguo Brazo del Este
Río Guadalquivir
Autopista Sevilla-Cádiz
Canal del Bajo Guadalquivir
EL CORONIL
EL PALMAR DE TROYA
GUADALEMA DE LOS QUINTEROS
Embalse de la Torre del Aguila
Caño del Guadalquivir
MARISMAS DEL GUADALQUIVIR
Brazo de la Torre
Caño de los Ansares del Rocío
Caño Carrizos
ISLA MAYOR
Punta de la Mata
PARQUE NACIONAL
COTO DE DOÑANA
Barra de los Asnillos o del Rocío
Caño del Nacional
TARFIA
Canal del Bajo Guadalquivir
Lucio de los Ansares
Torre de Castilla
El Puntal
Punta de los Castillos
Punta Arenilla
LEBRIJA
TREBUJENA
EL CUERVO
Autopista Sevilla-Cádiz
Punta del Malander
BONANZA
SANLUCAR DE BARRAMEDA
Punta del Espíritu Santo
Punta del Montijo
Cía N. Madrid-Cádiz
JEDULA
CHIPIONA
Costa de Rota
JEREZ DE LA FRONTERA

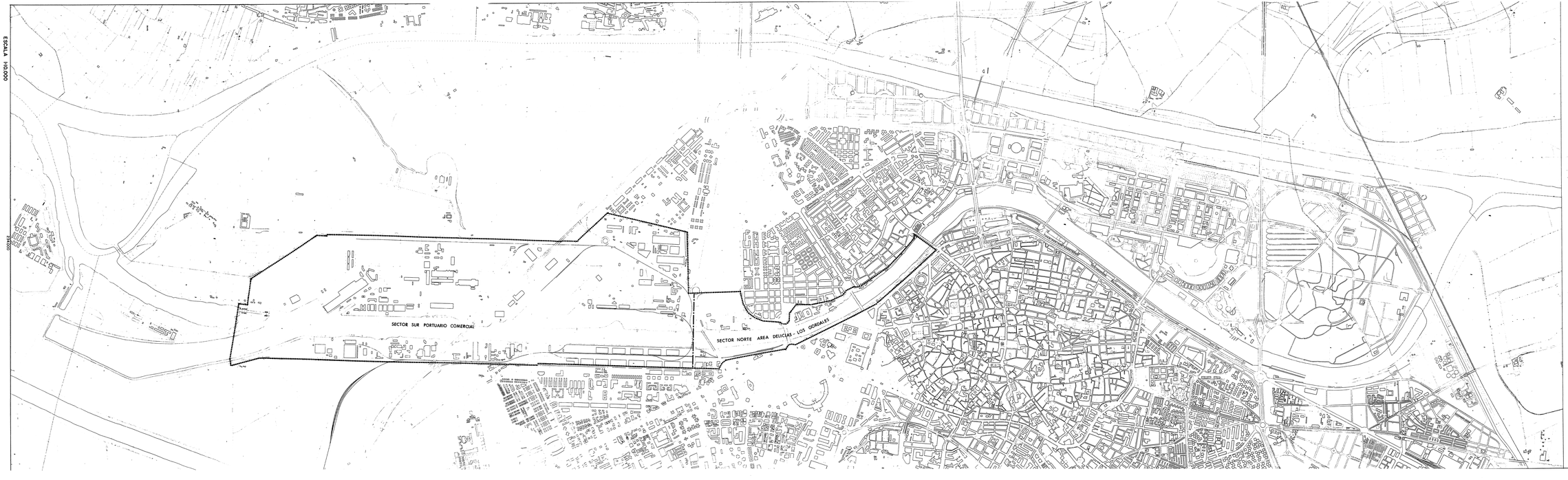
Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día
29 JUL. 1994
EL SECRETARIO GENERAL.

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
PUERTO Y TERRITORIO	1	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	ESCALA 1/100.000	COMPROBADO / MODIFICADO



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

DELIMITACION DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO

LIMITE EN SECTORES

2 5 JUL 1994

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

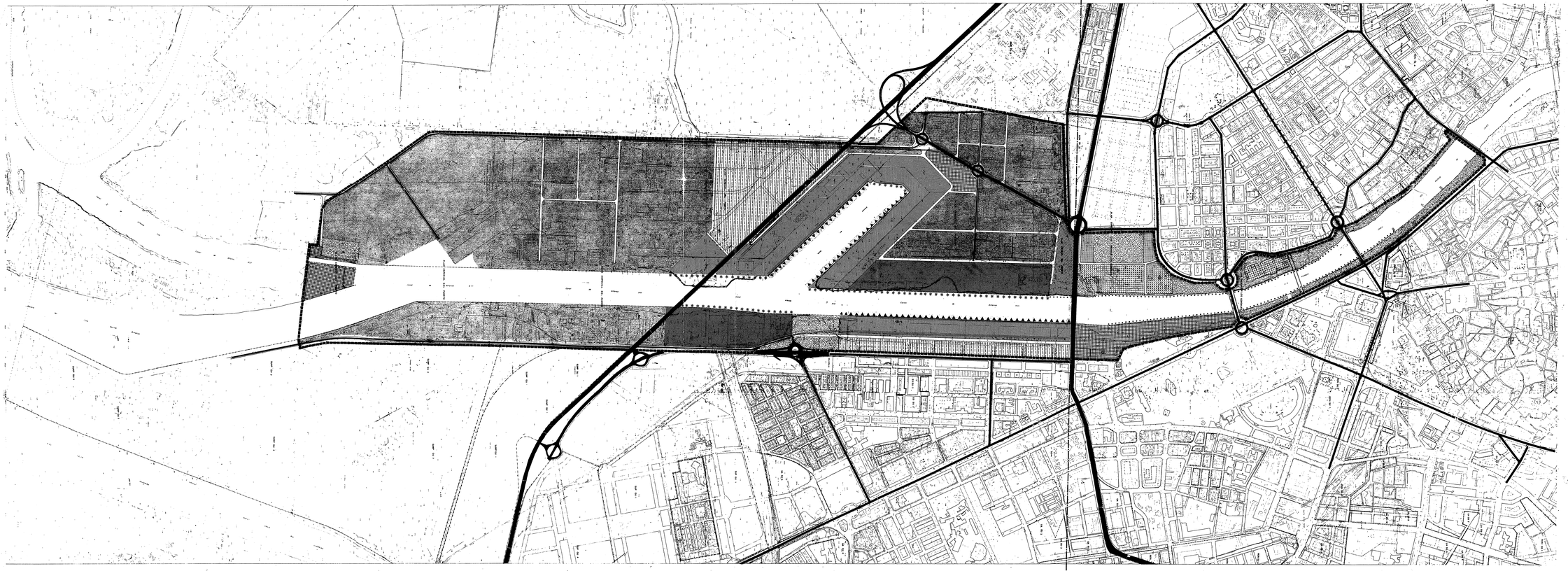
GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ENCUADRE Y DELIMITACION DEL AMBITO	2	MAYO - 1994
APROBACION DEFINITIVA	ESCALA 1/10.000	COMPROBADO / MODIFICADO

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día
29 JUL 1994
Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.

SECTOR SUR PORTUARIO COMERCIAL ↔ SECTOR NORTE AREA DELICIAS-LOS GORDALES



SECTOR SUR PORTUARIO COMERCIAL ↔ SECTOR NORTE AREA DELICIAS-LOS GORDALES

LINEA DE ATRAQUE

▲ ▲ LINEAS COMERCIALES DE ATRAQUE ACTUALES O EN CONSTRUCCION.
● ● RESERVA PARA AMPLIACION. USOS MIXTOS ATRAQUE COMERCIALES-CONCESIONES
• • • LINEAS DE ATRAQUE TURISTICO DEPORTIVAS

ZONIFICACION

1. Sector Sur. Portuario Comercial
- AREA DE OPERACIONES Y ALMACENAMIENTO EN EXPLANADA
- AREA DE ALMACENAMIENTO Y GRUPAJE
- AREA DE ACTIVIDADES LOGISTICAS
- AREA DE USOS MIXTOS DE MUELLE O CONCESIONES
- AREA DE CONCESIONES
- AREA DE DOTACIONES Y SERVICIOS
- AREAS LIBRES

2. Sector Norte. Area Delicias - Los Gordales
- AREAS LIBRES
- AREAS LIBRES Y DE DOTACIONES Y SERVICIOS PORTUARIOS
- AREA DE USOS TERCIARIOS
- AREA DE EQUIPAMIENTO

RED DE TRANSPORTE
- RED VIARIA ARTERIAL DE ACCESO AL PUERTO
- OTROS VIARIOS
- Conexión a los Accesos Arteriales
- Estructural
- Secundaria
- ENLACES FERROVIARIOS INTERNOS

■■■ DELIMITACION DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION: PUERTO DE SEVILLA

PLANO: PROPUESTA DE ORDENACION
APROBACION DEFINITIVA

HOJA: 3

FECHA: MAYO - 1994

COMPROBADO

ESCALA: 1/5.000

RECTIFICADO

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 29 JUL. 1994

Sevilla
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento
Pleno en sesión celebrada el día:

2 9 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ALINEACIONES Y RASANTES	4.	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	12.15	COMPROBADO
	ESCALA 1/2.000	MODIFICADO

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 29 JUL. 1994
Sevilla
El Secretario de la Corporación

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día:
29 JUL. 1994
EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO: ALINEACIONES Y RASANTES	HOJA: 4	FECHA: MAYO - 1.994	
APROBACION DEFINITIVA	12.19	COMPROBADO	
	ESCALA: 1/2.000	MODIFICADO	

CONFORME: para hacer constar que el presente documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día
29 JUL. 1994
Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.

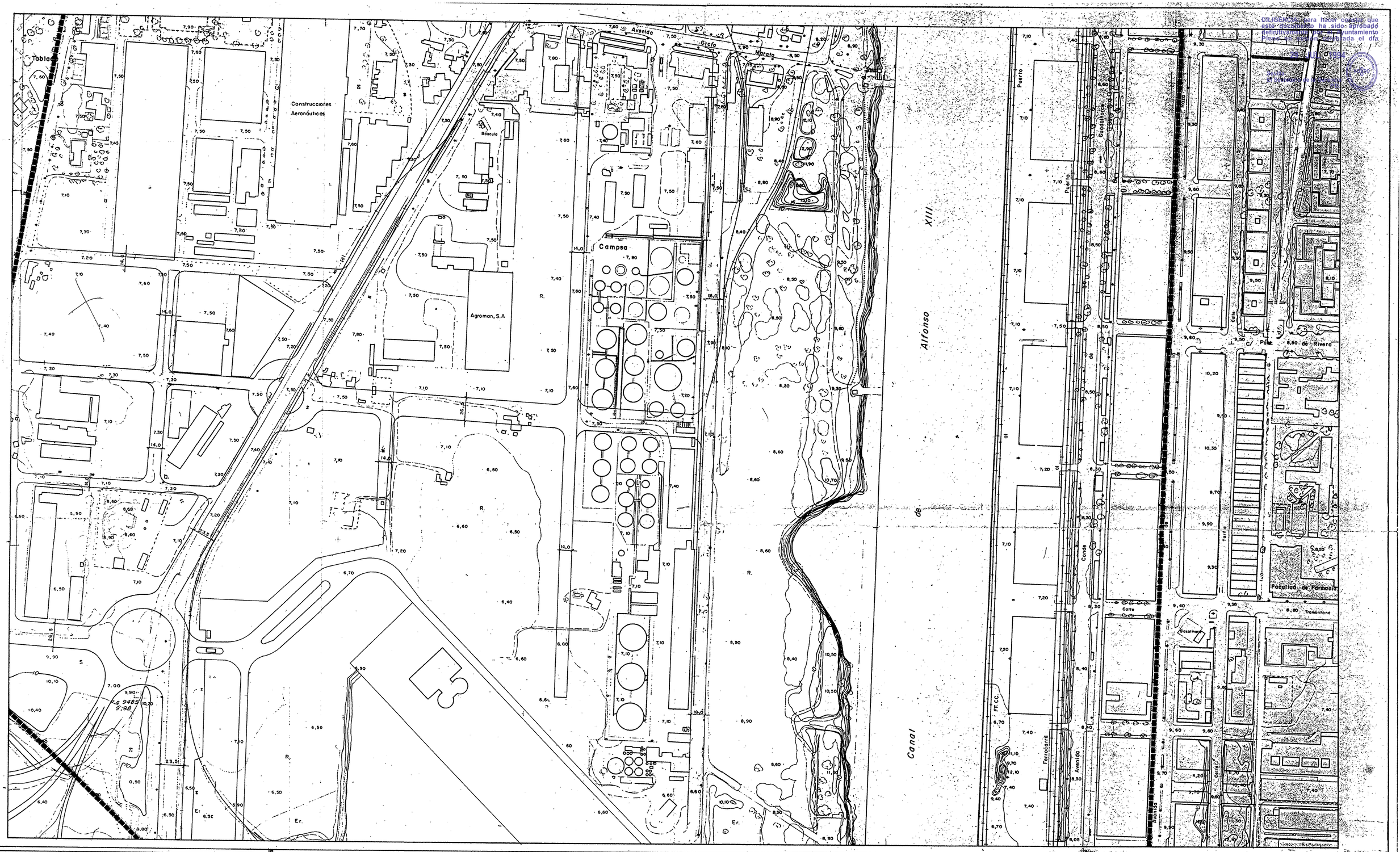
Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento
Pleno en sesión celebrada el día:
29 JUL. 1994
EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ALINEACIONES Y RASANTES	4	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	12.16	COMPROBADO
	ESCALA 1/2.000	MODIFICADO



DILIGENCIA para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día 29 JUL. 1994

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día:

2 9 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

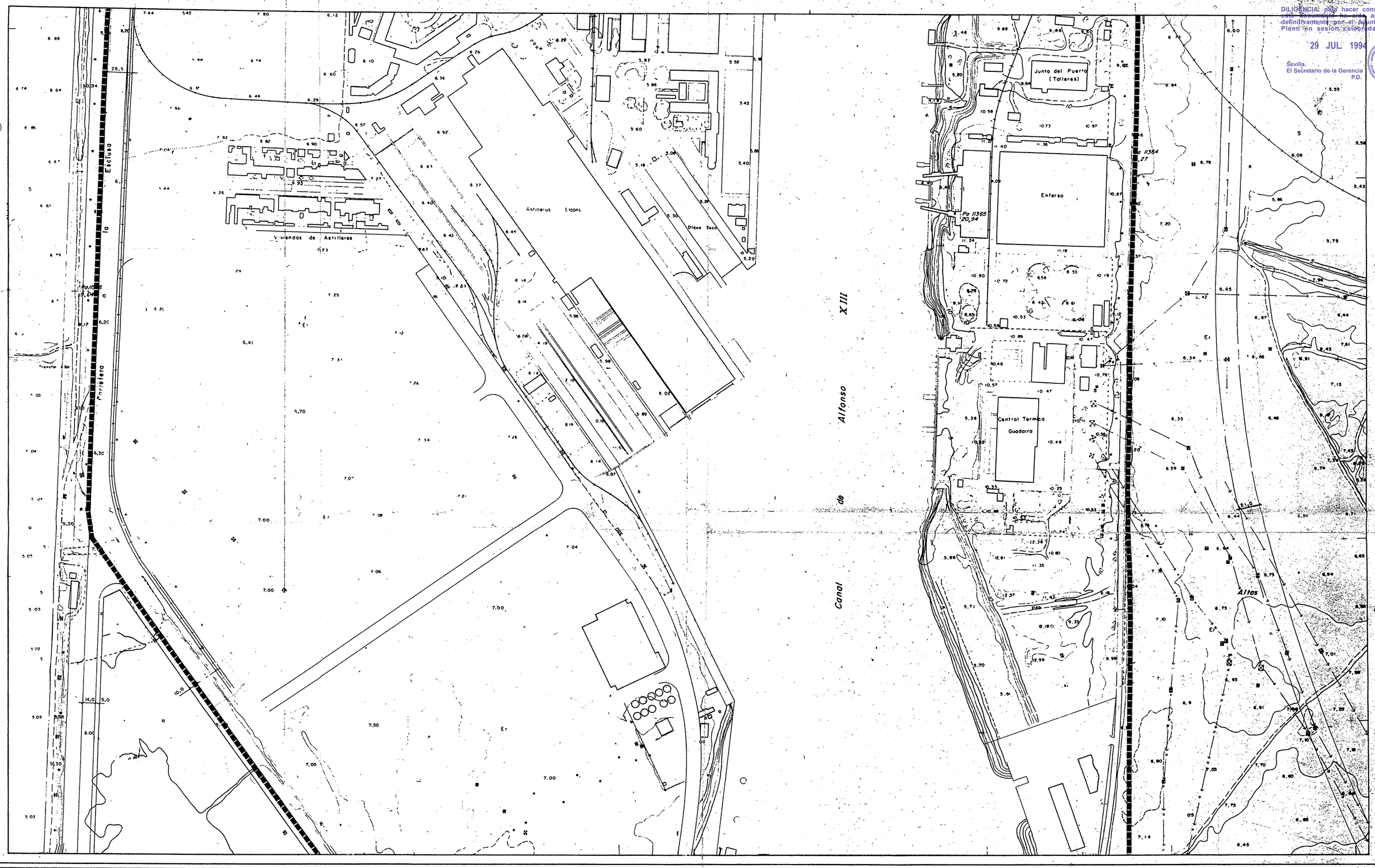
Puerto de Sevilla

GMU

AUTORIDAD PORTUARIA — AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ALINEACIONES Y RASANTES	4	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	12.17	COMPROBADO
	ESCALA 1/2.000	MODIFICADO



DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla

AUTORIDAD PORTUARIA

GMU

AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ALINEACIONES Y RASANTES.	4	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	12.20	COMPROBADO
	ESCALA 1/2.000	MODIFICADO

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.

NORDO

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento

29 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla
AUTORIDAD PORTUARIA

GMU
AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA
ALINEACIONES Y RASANTES.	4	MAYO - 1.994
APROBACION DEFINITIVA	12.1	COMPROBADO
	ESCALA 1/2.000	MODIFICADO

DILIGENCIA: Para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

El Secretario de la Corporación
P.D.

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento
Pleno en sesión celebrada el día:

29 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla

AUTORIDAD PORTUARIA

GMU

AREA TECNICA

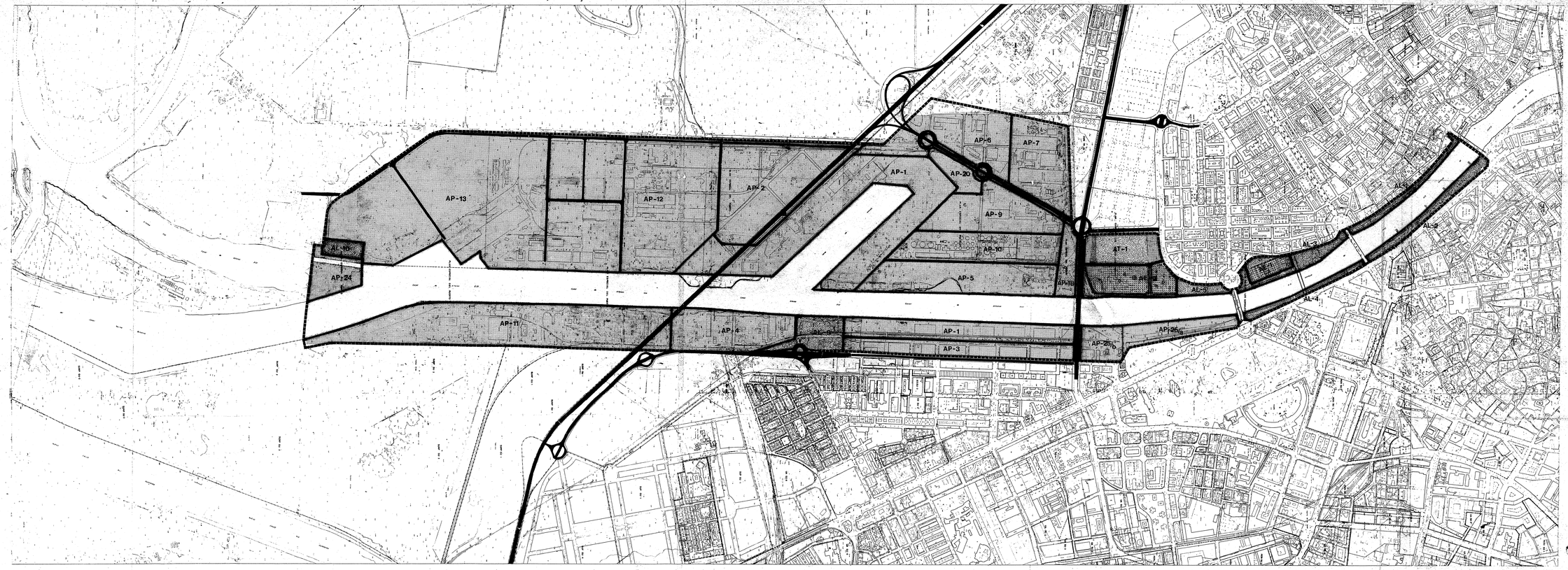
PLAN ESPECIAL DE ORDENACION. PUERTO DE SEVILLA

PLANO	HOJA	FECHA	
ALINEACIONES Y RASANTES.	4	MAYO - 1	
	12.14	COMPROBA	
APROBACION DEFINITIVA	ESCALA 1/2.000	MODIFICA	

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

Sevilla,
El Secretario de la Gerencia
P.D.



Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL 1994

EL SECRETARIO GENERAL

LIMITE DEL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO

USOS

- PORTUARIO - COMERCIAL
- EQUIPAMIENTO
- TERCIARIO
- ESPACIOS LIBRES

ELEMENTOS ESTRUCTURALES

- VIARIO

DESARROLLO

- **AP** AREA PORTUARIA
- **AT** AREA TERCIARIA
- **AE** AREA DE EQUIPAMIENTO
- **AL** AREA LIBRE

Puerto de Sevilla — GMU

AUTORIDAD PORTUARIA — AREA TECNICA

PLAN ESPECIAL DE ORDENACION PUERTO DE SEVILLA

PLANO: **USOS Y DESARROLLO**

APROBACION DEFINITIVA

HOJA: **5**

ESCALA: 1/5.000

FECHA: MAYO - 1994

COMPROBADO

MODIFICACION

DILIGENCIA: para hacer constar que este documento ha sido aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día

29 JUL. 1994

Sevilla.
El Secretario de la Gerencia
P.D.

Infraestructuras — Existente / Previsto / Propuesta

ELECTRICIDAD
- RED (50 KV)
- SUBESTACION

ABASTECIMIENTO
- RED (Ø en mm.)

SANEAMIENTO
- RED (Ø en m.)
- DEPURADORA

GAS
- RED DE MEDIA PRESION
- CAMARA REGULADORA

GAS NATURAL
- RED
- PUNTO DE ACOMETIDA IND.
- ESTACION DE REG. Y MEDIDA

(4,70 COTA DE SOLERA DEL COLECTOR)

TRAMO A SUPRIMIR

Aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el día:

2 9 JUL. 1994

EL SECRETARIO GENERAL,

Puerto de Sevilla AUTORIDAD PORTUARIA		GMU AREA TECNICA
PLAN ESPECIAL DE ORDENACION PUERTO DE SEVILLA		
PLANO: INFRAESTRUCTURAS BASICAS — APROBACION DEFINITIVA	HOJA: 6 — ESCALA: 1/5.000	FECHA: MAYO - 1.994 — COMPROBADO — MODIFICADO