

XIV. LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE

1. DESCRIPCIÓN, CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACIÓN	XIV. 3
2. SUELO URBANIZABLE ORDENADO	XIV. 5
3. SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	XIV. 6
4. ÁMBITOS DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	XIV. 14



XIV. LA ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE

1. DESCRIPCIÓN, CRITERIOS Y OBJETIVOS DE ORDENACIÓN

En el capítulo 10 de esta Memoria relativo a la Clasificación Urbanística del Suelo, se explicitan cuáles han sido los criterios adoptados para la determinación del suelo urbanizable del Nuevo Plan General, así como para la adscripción a las distintas categorías legalmente establecidas: Ordenado, Sectorizado y No Sectorizado.

A continuación se realiza una descripción de criterios y objetivos de ordenación de cada uno de los sectores de suelo urbanizable con delimitación sectorial (ordenado y sectorizado), así como de los ámbitos del suelo no sectorizado. En el nivel de determinaciones se han identificado las decisiones correspondientes a la ordenación estructural así como las determinaciones pertenecientes a la ordenación pormenorizada preceptiva, especialmente en los ámbitos del suelo urbanizable sectorizado. Por el contrario, en el suelo urbanizable ordenado, se establecen las determinaciones correspondientes a la ordenación pormenorizada potestativa.

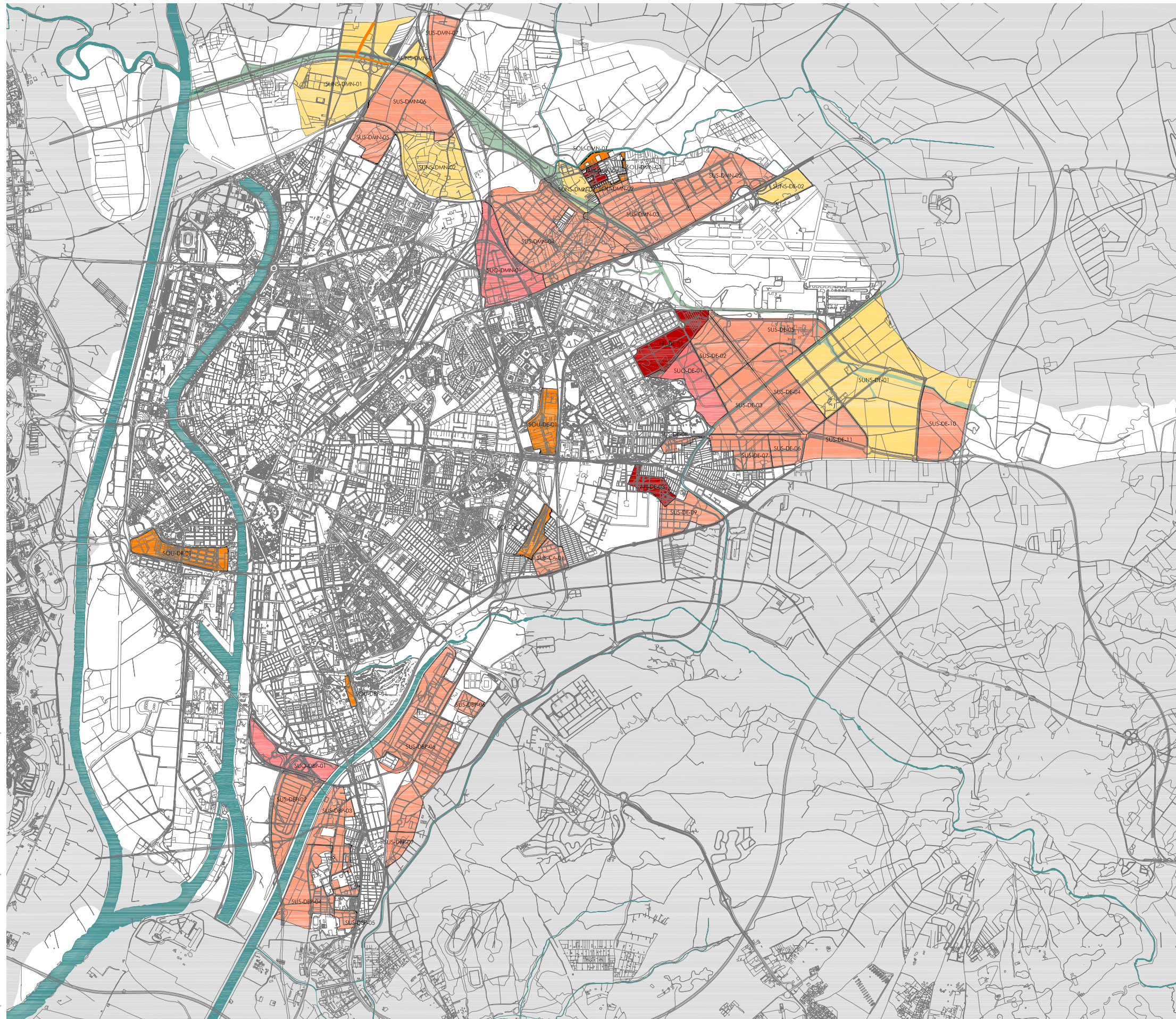
La definición de los criterios y objetivos de la ordenación es trascendente no sólo para justificar el modelo de ordenación perseguido en estos ámbitos sino porque son determinaciones pertenecientes a la ordenación pormenorizada preceptiva. De forma que en el suelo urbanizable sectorizado son normas de carácter obligatorio y vinculante para el Plan Parcial, sin perjuicio de que algunos de los criterios se formulen con el carácter de recomendación, atendiendo a su naturaleza y finalidad. De igual forma, son determinaciones vinculantes en el suelo urbanizable ordenado, sin que puedan ser objeto de alteración por un planeamiento de desarrollo.

La ordenación de cada uno de los ámbitos del suelo urbanizable, debe entenderse en el marco de las estrategias explicitadas en el Capítulo II: "Modelo urbano-territorial adoptado". Sólo dos consideraciones previas que ayudan a entender la estrategia de ordenación de los suelos urbanizables.

En primer lugar, siendo un hecho que la ciudad heredada se encuentra en la actualidad altamente consolidada, lo que en la práctica imposibilita plantear cambios estructurales internos de carácter general, sin embargo, las áreas de oportunidad perimetrales a la ciudad, áreas aptas para nuevos crecimientos, pueden tener una gran influencia sobre las zonas más consolidadas. Estas áreas de oportunidad que constituyen la corona norte, este y sur, pueden contribuir a la ordenación de la nueva estructura urbana en dos escalas básicas:

- la conformación de la estructura metropolitana, mediante el desarrollo de las estrategias para definir el nuevo modelo territorial: básicamente las nuevas propuestas de los sistemas de movilidad y espacios libres.
- y la definición de la estructura urbana básica de los grandes sectores o partes en que se entiende organizada la nueva ciudad: Central, Norte, Sur, Este y Oeste.





De otra parte, la ordenación de los suelos urbanizables incorpora también criterios que favorezcan la diversidad en las áreas residenciales. La especialización residencial de ciertas áreas ha generado un espacio urbano excesivamente esquemático en el que la función se ha valorado por encima de aspectos utilitarios, comodidad o diversidad. La diversidad de usos y la promiscuidad de funciones sobre un espacio aumentarán la posibilidad de uso y su capacidad para dar satisfacción a las demandas de un mayor número de ciudadanos. La ciudad resultará más rica en la medida que pueda acoger esa diversidad. En este sentido, se procura generar nuevas ofertas residenciales que consoliden la convivencia con otros usos.

La identificación de los distintos sectores de Suelo Urbanizable Ordenado o Sectorizado y ámbitos del Suelo Urbanizable No sectorizado es la siguiente:

2. SUELO URBANIZABLE ORDENADO

SUO-DBP-01 Palmas Altas Norte

- Criterios y objetivos de ordenación.

Se trata de un sector previsto en el Plan General de 1987 y no ejecutado, sobre el que se ha tramitado un Plan de Sectorización y Plan Parcial del SUNP-GU-1, aprobado provisionalmente con fecha 27/12/04 con los siguientes objetivos que se asumen:

- Actuación sobre suelo de alto valor posicional, como nueva "Puerta Sur" de Sevilla.
- Ordenación para usos productivos y terciarios, que debe dar respuesta a la trama de Bermejales y a la traza de la Ronda exterior y ferrocarril del Puerto.

Dado que este sector puede alcanzar la aprobación definitiva antes que el nuevo Plan General, se ha previsto, en la Disposición Adicional Segunda, que, en caso de llegar a producirse dicha aprobación, el Plan de Sectorización con Ordenación Detallada pasará a tener la consideración de API, área de Planeamiento Incorporado en Suelo Urbanizable Ordenado Transitorio.



SUO-DE-01 Santa Bárbara 1

- Criterios y objetivos de ordenación

En la estrategia del Plan General, estos suelos son necesarios para producir la reestructuración general que precisa el Este de Sevilla, mejorar la integración urbana del actual Polígono Aeropuerto y ordenar los nuevos crecimientos.

La propuesta del sistema general viario, a partir del nuevo acceso Este y de los dos arcos de ronda que, a modo de SE-35 se despliegan desde aquí, pretende aportar mayor fluidez a las relaciones norte-sur, diversificar los accesos a todo el Este, y mejorar la cohesión urbana entre Polígono Aeropuerto, Torreblanca y los nuevos crecimientos.

Los espacios de centralidad de los que actualmente carece el Este de Sevilla, deben encontrar su lugar vinculados tanto al nuevo acceso Este como al sistema de espacios libres. El Parque Central del Polígono Aeropuerto se funde con el parque lineal del Canal del Bajo Guadalquivir vislumbrándose este lugar como espacio de oportunidad, reforzado con la localización de los nuevos equipamientos y con la presencia de actividades terciarias.

El desarrollo urbanístico del área Este aconseja su sectorización en cinco sectores diferenciados, (Santa Bárbara 1, 2, 3, 4 y 5), cuya división atiende, fundamentalmente, a la viabilidad de ejecución de las infraestructuras estructurantes y a la homogeneidad de condiciones de ordenación interna.

- Ordenación interna del sector

Para el Sector Santa Bárbara 1, como suelo urbanizable ordenado, se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

- Completar la ordenación del borde oriental de Sevilla Este hasta el viario distribuidor intersectorial que conecta la Calle Taiwán con el nudo del nuevo acceso Este desde la A-92.
- Se regulariza el límite Este del Parque Central del Polígono Aeropuerto y de la zona verde al sur del mismo, mediante una banda de Sistema General de Espacios Libres y Equipamientos, que desarrollará un Parque Lineal a lo largo del Canal del Bajo Guadalquivir. A partir de éste, y en base a esta franja de Espacios Libres, se desarrolla una ordenación pormenorizada residencial y de zonas verdes locales y equipamientos en dirección noreste.



SUO-DMN-01 Buenaire

- Criterios y objetivos de ordenación

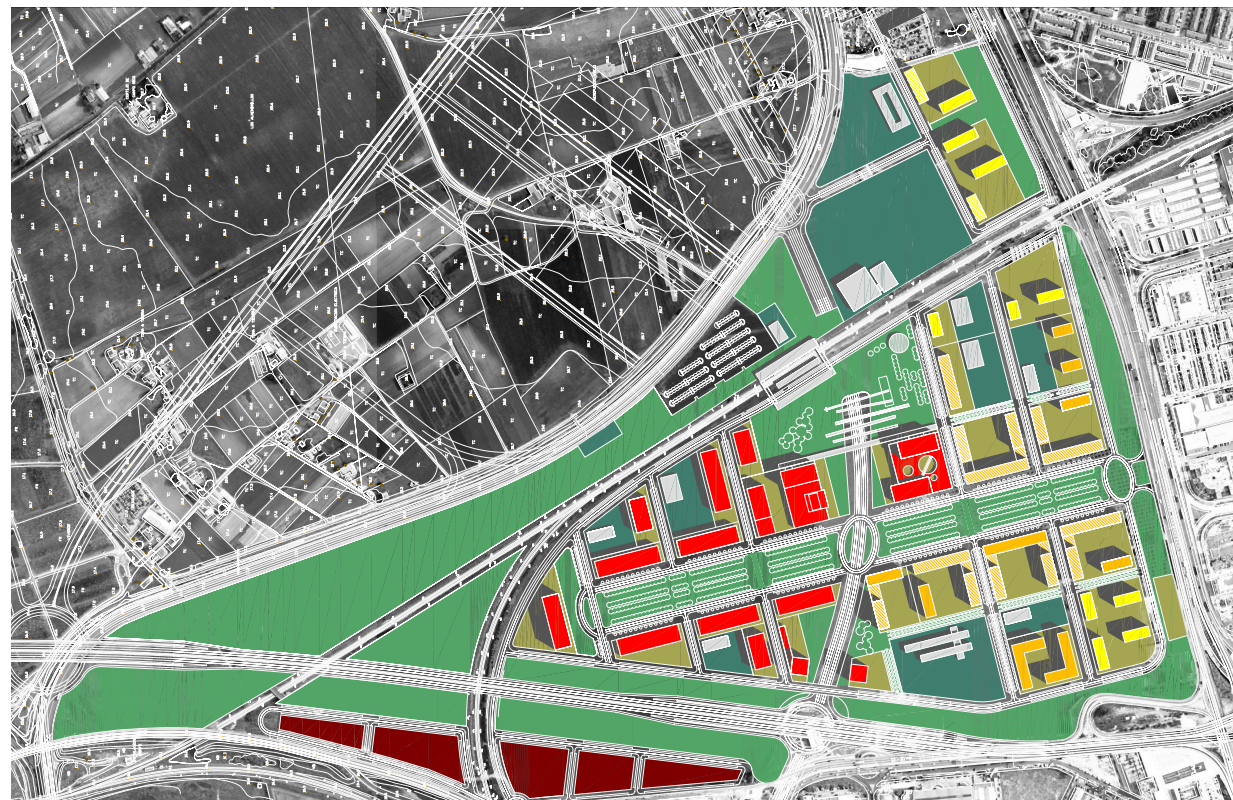
En la estrategia del Plan General para el norte, estos suelos son necesarios para completar las nuevas vías de comunicación estructurantes: el cierre de la SE-30 por el Norte, y resolver la continuidad, dentro de la lógica de mallado, de la Ronda Urbana Norte, que también contribuye como vía estructurante para el área.

Su localización sobre uno de los ejes de acceso más significativos, el eje Aeropuerto - Estación de Santa Justa, y las afecciones de la huella acústica del aeropuerto, se traducen en una distribución de actividades económicas y usos residenciales, que ayude a construir un buen frente urbano hacia Kansas City.

La previsión de un apeadero de cercanías Renfe dentro del área debe considerarse como uno de los puntos a potenciar para una nueva centralidad urbana, introduciendo en el diseño espacios urbanos que clarifiquen las relaciones entre Valdeorras, Aeropuerto Viejo y el apeadero de Buenaire.

- Ordenación interna del sector:

Como criterios particulares de ordenación, se trata de aportar espacios de calidad que ofrezcan valores alternativos y diferenciales en el crecimiento de la ciudad, aprovechando su situación estratégica (conexiones, nuevo apeadero, etc.). Creación de una nueva centralidad que determine la identidad de la zona dando sentido y utilidad a sus condiciones excepcionales de localización, infraestructura y dotaciones. Configuración de espacio central de relación que vertebra la propuesta y focaliza su actividad, y de vacío singular en torno al que se reúnen edificios representativos. Consolidación de fachada de ciudad a la carretera N-IV que será futura vía urbana. Solución al déficit de Espacios Libres en este ámbito de la ciudad, integrándose en los nuevos Sistemas Generales que contribuyan a la conexión del área Aeropuerto-Valdeorras con el centro de la ciudad.



XIV. 6

3. SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO**SUS-DBP-02 Palmas Altas Sur**

- Criterios y objetivos de ordenación

Las estrategias del Nuevo Plan para la reestructuración del Sur y el reequilibrio funcional de Bellavista, como núcleo que necesita dotarse de complejidad y diversidad urbana, pero también las estrategias para "descubrir" y poner en valor el Guadaira, se confían, en buena medida, a las aportaciones de los suelos que abrazan su cauce artificial: Cortijo de Cuarto y Palmas Altas.

En el sector de Palmas Altas, el trazado de la variante de la CN-IV, constituye un límite estructural inamovible que imprime a estos suelos un carácter marginal para las actividades agrícolas, de ahí que sea factible desarrollar un enclave residencial autónomo, que, en su borde norte, permite restablecer las continuidades urbanas perdidas en el Sur: primero con la corona de suelos que bordea la SE-30 y, más allá, con Bermejales y Avenida de Las Razas.

El nuevo paso territorial sur, de articulación metropolitana entre el Aljarafe y los Alcores, es una afección territorial del sector, aún cuando no proporcione accesibilidad inmediata a los suelos de Palmas Altas, que queda garantizada a través de los ejes norte-sur de la travesía de Bellavista, la prolongación de la avenida de La Raza en continuidad con la ordenación de los suelos transitorios de Palmas Altas, sistema general viario SGV-DBP-02, hasta Villanueva del Pitamo, a través del sistema general viario SGV-DBP-04, denominado Ronda Urbana de Bellavista a Pablo de Olavide. Este eje permite conectar con la nueva avenida entre El Tiro de Línea a El Pitamo, mediante la cual se llega a conectar con la vía parque del Guadaira, SGV-DBP-03, ya programada su ejecución a través de fondos europeos.

- Ordenación interna del sector:

Enclave residencial autónomo cuya organización interna se vertebra sobre un eje central donde se concentran las actividades económicas complementarias para dotar de diversidad funcional al sector. Tipología de edificación abierta, formando agrupaciones en torno a espacios libres de parcela. Dotaciones locales suficientes para esta unidad residencial. Localización de sistemas generales de espacios libres para construir el parque de ribera del Guadaira.



SUS-DBP-03 Cortijo Cuarto Norte

- Criterios y objetivos de ordenación.

Las estrategias del Nuevo Plan para la reestructuración del Sur y el reequilibrio funcional de Bellavista, pero también para "descubrir" y poner en valor el Guadaira, se confían, en buena medida, a las aportaciones de los suelos urbanizables que abrazan su cauce artificial: Cortijo de Cuarto y Palmas Altas Sur.

En el sector de Cortijo Cuarto, el trazado urbano del nuevo Paso Territorial Sur, de articulación metropolitana entre el Aljarafe y los Alcores, y que viene a conectar con el "Bulevar de Bellavista", introduce la oportunidad, para el sector y especialmente para el núcleo de Bellavista, de incorporar un nuevo acceso y registro de estos espacios con aptitud para el desarrollo de usos residenciales en un entorno con un potencial ambiental importante, como es el cauce del Guadaira.

La accesibilidad rodada y su conexión con la ciudad consolidada queda garantizada a través de los ejes norte-sur de la travesía de Bellavista, la prolongación de la avenida de La Raza en continuidad con la ordenación de los suelos transitorios de Palmas Altas, sistema general viario SGV-DBP-02, hasta Villanueva del Pitamo, a través del sistema general viario SGV-DBP-04, denominado Ronda Urbana de Bellavista a Pablo de Olavide. Este eje permite conectar con la nueva avenida entre El Tiro de Línea a El Pitamo, mediante la cual se llega a conectar con la vía parque del Guadaira, SGV-DBP-03, ya programada su ejecución a través de fondos europeos.

La propuesta de ordenación integra la infraestructura territorial y viene a completar y reforzar los escasos recursos urbanos del actual núcleo de Bellavista, de modo que el nuevo viario vinculante previsto favorezca la movilidad interna del sector, hasta ahora dependiente de la antigua travesía de la carretera de Cádiz.



El desarrollo urbanístico de este área aconseja su sectorización en dos sectores diferenciados, (Cortijo Cuarto Norte y Sur), cuya división atiende, fundamentalmente, a la viabilidad de ejecución de las infraestructuras estructurantes y a la compleción e integración del borde oeste de Bellavista. El diseño del sistema de espacios libres debe incorporar un nuevo Parque Urbano en el entorno de la Ermita de Valme y pasillos verdes para hacer más accesibles las márgenes del Guadaira.

En el diseño de la ordenación interna del sector se deberá considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Cortijo de Cuarto", como Zona de Reserva Arqueológica en suelo urbanizable. Se recomienda la localización preferente de los espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.

SUS-DBP-04 Cortijo Cuarto Sur

- Criterios y objetivos de ordenación

Para el Sector Cortijo Cuarto Sur, se particularizan los siguientes criterios de ordenación: Junto con el viario, el diseño del sistema de espacios libres debe preservar un escarpe natural existente y asegurar pasillos verdes Este-Oeste para hacer más accesibles las márgenes del Guadaira.

Del mismo modo, la ordenación pormenorizada tenderá a diversificar los usos urbanos para desarrollar las potencialidades paisajísticas, arquitectónicas y ambientales del enclave de Cortijo de Cuarto.

Se deberá considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Cortijo de Cuarto", como Zona de Reserva Arqueológica en suelo urbanizable. Se recomienda la localización preferente de los espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.

SUS-DBP-05 Hospital de Valme

- Criterios y objetivos de ordenación

Se trata de un nuevo desarrollo residencial para colmatar un vacío urbano en el frente del nuevo bulevar de Bellavista, junto al Hospital de Valme, que se corresponde con los suelos urbanizables no ejecutados, SUNP-GU-3, del PGOU-87.

Su ordenación debe propiciar la apertura de un eje transversal Este-Oeste, que relacione al núcleo consolidado de Bellavista con los espacios libres aledaños al Guadaira. Dicho eje se debe formalizar como vía paisajística arbolada, resolviendo el contacto con los suelos dotacionales de la Fundación Blanco White y formalizar este nuevo frente urbano.



SUS-DBP-06 Villanueva del Pítamo

- Criterios y objetivos de ordenación

En la estrategia del nuevo Plan para el sureste, estos suelos suponen una oportunidad para desarrollar un nuevo crecimiento urbano que aproveche las favorables condiciones medioambientales existentes e impulse la puesta en valor del cauce del Guadaira como Parque Urbano; un área donde podrán tener cabida usos residenciales y actividades de tecnologías avanzadas, ambos usos compatibles y complementarios a la Universidad Pablo de Olavide. Un nuevo crecimiento que, desde la escala metropolitana, aporta la continuidad del nuevo paso territorial sur, materializado en la vía que delimita el área por el Este.

La estructura propuesta diversifica las condiciones de accesibilidad, actualmente subordinadas a la Ctra. de Utrera y la antigua travesía de la Ctra. de Cádiz en Bellavista, reforzándose las conexiones transversales metropolitanas entre Quintos y Sevilla. La incorporación del ferrocarril de cercanías introduce intermodalidad al transporte colectivo, de interés para las nuevas implantaciones.

El desarrollo urbanístico del sureste aconseja su sectorización en dos sectores diferenciados, (Villanueva del Pítamo y Pítamo Sur), cuya división atiende a la viabilidad de ejecución de las infraestructuras estructurantes y a la homogeneidad de condiciones de ordenación interna.

La accesibilidad rodada y su conexión con la ciudad consolidada queda garantizada a través de los ejes norte-sur de la travesía de Bellavista, la prolongación de la avenida de La Raza en continuidad con la ordenación de los suelos transitorios de Palmas Altas, sistema general viario SGV-DBP-02, hasta Villanueva del Pítamo, a través del sistema general viario SGV-DBP-04, denominado Ronda Urbana de Bellavista a Pablo de Olavide. Este eje permite conectar con la nueva avenida entre El Tiro de Línea a El Pítamo, mediante la cual se llega a conectar con la vía parque del Guadaira, SGV-DBP-03, ya programada su ejecución a través de fondos europeos. A todo ello es necesario añadir que el acondicionamiento y mejora de la sección transversal para establecer 3 carriles por sentido, del viario SGV-DBP-09 "ampliación y reforma del acceso a Montequinto" así como la remodelación de los enlaces existentes sobre la carrtera de Utrera, dotándoles de mejores condiciones de accesibilidad con la Universidad Laboral y accesos al eje tecnológico del Guadaira entre suelos de Villanueva del Pítamo y Alcalá de Guadaira, permitirá mejorar las conexiones entre Sevilla y Quintos.

Desde el punto de vista del transporte público estamos ante uno de los ámbitos con mejor capacidad de servicio en la zona sur de la ciudad, habida cuenta de que por el eje del sector transcurre el Anillo de Cercanías Ferroviarias, previéndose una estación apeadero de servicio a todo el sector, y que aspira a servir de modo principal de desplazamiento del sector respecto a la ciudad central de Sevilla. El nuevo espacio intercambiador para el ferrocarril, constituirá el elemento principal en cuanto a la centralidad urbana asociada al barrio-ciudad de Villanueva del Pítamo, incluyendo un centro terciario y de actividades productivas en su entorno.

Para este Sector se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

Implantación de usos de tecnologías avanzadas en la banda contigua al Guadaira y nuevas áreas residenciales al Este del ferrocarril.

Su estructura interna debe integrar los enclaves autónomos existentes y generar espacios libres transversales, que ayuden a reconocer el cauce del Guadaira. Las condiciones ambientales de partida, deben perfilar una imagen de ciudad abierta, plenamente integrada en el valle del Guadaira.

La ordenación del sector se vertebrará sobre el trazado del viario estructurante intersectorial: vial paralelo al ferrocarril y viario transversal de Pítamo a Quintos así como en la localización de sistemas generales de espacios libres en las márgenes del Guadaira.

Por último, el Plan Parcial deberá considerar como condicionante previo a la ordenación, la afección arqueológica motivada por la existencia de los yacimientos "Fuentequintillos" y "Hacienda Villanueva del Pítamo", como Zonas de Reserva Arqueológica en Suelo Urbanizable; y del yacimiento "Pítamo 2" como Zona de Conservación Preventiva. Se recomienda la localización preferente de los espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.



SUS-DBP-07 Pítamo Sur

- Criterios y objetivos de ordenación

Estos suelos concluyen la estrategia del nuevo Plan para el sureste siendo idóneos para completar la implantación de nuevas áreas residenciales al Este del ferrocarril. Su estructura interna y tipologías urbanas deben interpretar las condiciones ambientales de partida, que perfilan una imagen de ciudad abierta, de baja densidad y diversidad tipológica.

Al igual que el SUS-DBP-06 Villanueva del Pítamo, la organización interna del sector se vertebra sobre el trazado del viario estructurante de continuidad intersectorial: viario de conexión con Bellavista y con el sector Villanueva del Pítamo.

La ordenación detallada deberá responder a una adecuada transición tipomorfológica entre los desarrollos residenciales unifamiliares y la vivienda colectiva en bloque abierto.

SUS-DCA-01 Palmete

- Criterios y objetivos de ordenación

Área de suelo urbanizable no programado (SUNP-TO-4) del PGOU-87 no desarrollada, que constituye un área de oportunidad para la reestructuración y acabado del borde urbano de Palmete. A escala local permite desarrollar operaciones de sutura y reestructuración interna, cohesionando las distintas barriadas del ámbito de Palmete y paliando déficits estructurales y dotacionales existentes, afirmando así la estrategia de "dotación cruzada" del Plan General.

La ordenación de este sector se suma a la reestructuración y recualificación que aportará al sector de Palmete el traslado de la estación de contenedores de La Negrilla y la implantación de un nuevo apeadero de cercanías. Remodelación ferroviaria que incorporará los suelos liberados y posibilitará el reequipamiento y la cohesión urbana entre las barriadas de San José de Palmete, Padre Pío y La Doctora, áreas consolidadas contiguas a este sector.

Del mismo modo, la estructura interna del sector de suelo urbanizable deberá contribuir a resolver la continuidad estructural y funcional entre todas ellas, por lo que debe tender elementos de continuidad mejorando las condiciones de borde. Esta capacidad de integración se confía al viario de enlace del nuevo puente previsto sobre el FFCC de la Negrilla y la vía estructural de borde de Palmete, así como, a nivel interno, a nuevos viarios locales de continuidad transversal entre Padre Pío y San José de Palmete, como la vía local de borde sur y al vial de borde y de conexión norte-sur (que se amplía).

Como criterios particulares de ordenación interna se apuntan además la oportunidad de localizar equipamientos y espacios libres formalizando un parque lineal equipado, que confluye junto al apeadero de RENFE, como elemento de centralidad del área, y espacios libres y equipamientos asociados a la banda del canal del Ranillas, recuperado como corredor verde.

SUS-DE-02 Sta Bárbara 2

- Criterios y objetivos de ordenación

En la estrategia del Plan General, estos suelos son necesarios para la reestructuración general del Este, mejorar la integración urbana del Polígono Aeropuerto y ordenar los nuevos crecimientos.

Los sistemas viario y de espacios libres articulan la nueva ciudad del Este. De una parte, la propuesta del sistema general viario, a partir del nuevo acceso Este y del arco de la Ronda Urbana del Arroyo Miraflores al Ranillas, que deberán facilitar las relaciones norte-sur, y diversificar los accesos al Este. Y de otra, la propuesta de constitución de un potente sistema general de espacios libres apoyado sobre el cauce del Canal del Bajo Guadalquivir.

El desarrollo urbanístico del área Este aconseja su sectorización en cinco sectores diferenciados (Santa Bárbara 1, como SUO y los sectorizados 2, 3, 4 y 5) cuya división responde a la viabilidad de ejecución de las infraestructuras estructurantes y a la homogeneidad de condiciones de ordenación interna.

Para este sector se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

- Completar las zonas verdes del límite Norte del sector, manteniendo las arboledas existentes.
- Coincidiendo con el límite sur del sector se prevé un viario de continuidad intersectorial que conecta con el nudo del Viario Territorial.
- Se preverá un viario a lo largo de las zonas verdes integradas por la arboleda existente para formalizar el borde de la misma, así como una vía de servicio paralela al Viario Territorial.
- La reserva de equipamientos se localizará preferentemente en la zona este del sector, a lo largo del Viario Territorial de conexión con la A-92, como transición entre los usos residenciales y el de actividades económicas y como elemento focalizador de los crecimientos residenciales.

SUS-DE-03 Sta Bárbara 3

- Criterios y objetivos de ordenación

Para este sector se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

- La ordenación interna deberá potenciar el Parque Urbano lineal asociado al canal del Bajo Guadalquivir localizando preferentemente los equipamientos locales en su entorno.
- Se prevé un viario de continuidad intersectorial que vertebrará la estructura interna del sector.
- Localización vinculante de equipamientos en la manzana triangular comprendida entre el Canal y el nuevo Acceso Este.
- Se deberá considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Sta. Bárbara", como Zona de Conservación Preventiva. Se recomienda la localización preferente de los espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.



SUS-DE-04 Sta Bárbara 4

- Criterios y objetivos de ordenación

Para este sector se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

- La ordenación interna deberá potenciar el parque lineal asociado al canal del Bajo Guadalquivir, localizando, preferentemente, los equipamientos locales en su entorno.
- Se prevé un viario de continuidad intersectorial que vertebra la estructura interna del sector.
- Se deberán prever espacios libres locales que resuelvan la transición con las áreas de actividades productivas previstas en los suelos no sectorizados al este del área.
- Se deberá considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Sta. Bárbara", como Zona de Conservación Preventiva. Se recomienda la localización preferente de espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.

SUS-DE-05 Sta Bárbara 5

- Criterios y objetivos de ordenación

Para este sector se particularizan los siguientes criterios de ordenación:

- Se prevé un viario de continuidad intersectorial que vertebra la estructura interna del sector, configurando sus bordes Norte y Sur, y garantiza su integración con las áreas urbanizables colindantes.
- La ordenación interna deberá potenciar el parque lineal asociado al canal del Bajo Guadalquivir localizando preferentemente los equipamientos locales en su entorno.
- Se deberán prever espacios libres locales que resuelvan la transición con las áreas residenciales previstas en los sectores limítrofes.



XIV. 10

SUS-DE-06 Torreblanca Este

- Criterios y objetivos de ordenación

Suelos necesarios para producir la reestructuración general del Este y para satisfacer demandas de crecimiento urbano del núcleo de Torreblanca. Tienen aptitud para constituir nuevos enclaves residenciales, en un modelo de ciudad abierta, que ayude a construir un frente urbano de Torreblanca acorde al nuevo Acceso Este (la variante de la A-92 al norte de Torreblanca).

Además de las aptitudes residenciales, estos suelos reúnen buenas condiciones para localizaciones de actividades económicas y centros y servicios terciarios en torno al nodo de comunicaciones en el que confluirá el nuevo acceso Este con el arco de Ronda Urbana del Arroyo Miraflores al Ranillas, verdadero eje vertebrador del Este.

El nuevo acceso Este se acompaña de un parque lineal que ordene la fachada urbana del Norte de Torreblanca, incorporando una vía local de borde, que dote de continuidad a los nuevos crecimientos. Por el Sur, se mejora y amplía el viario existente.

SUS-DE-07 Torreblanca Oeste

- Criterios y objetivos de ordenación

Suelos necesarios para producir la reestructuración del Este al objeto de mejorar la integración urbana entre el núcleo de Torreblanca y el actual Polígono Aeropuerto, favoreciendo la cohesión urbana entre ambos sectores.

Suelos para implantar nuevas áreas residenciales, que ayude a construir un frente urbano de Torreblanca acorde al nuevo Acceso Este (la variante de la A-92 al norte de Torreblanca). La estructura interna del sector pretende mejorar su integración con el Polígono Aeropuerto, favoreciendo las relaciones transversales entre ambos sectores urbanos y como espacio de transición y compleción de las tramas de Torreblanca.

La estructura del sector viene condicionada por el trazado del nuevo acceso Este que se acompaña de un parque lineal que ordene la fachada urbana del norte de Torreblanca, incorporando una vía local de borde, que dote de continuidad a los nuevos crecimientos. El viario intersectorial previsto pretende aportar mayor cohesión y fluidez a las relaciones entre Polígono Aeropuerto y Torreblanca. Por el Sur, a nivel local, se mejora y amplía el viario existente.

A nivel local, se trata de organizar un parque lineal central, concebido como parque equipado, que establezca una nueva área de centralidad urbana de Torreblanca.

SUS-DE-08 Hacienda de Santa Bárbara

- Criterios y objetivos de ordenación

Área de suelo urbanizable no programado (SUNP-TO-1) del PGOU-87 no desarrollada, que constituye un ámbito de reestructuración intersticial necesario para mejorar la integración urbana entre el núcleo de Torreblanca y el actual Polígono Aeropuerto, favoreciendo las relaciones entre ambos sectores urbanos.

Estos suelos tienen aptitud para implantar enclaves residenciales con tipologías que ayuden tanto a construir un frente urbano de Torreblanca acorde al nuevo Acceso Este (la variante de la A-92 al norte de Torreblanca) como espacios de transición y compleción de las tramas existentes en Torreblanca. La estructura interna del sector pretende mejorar su integración con el Polígono Aeropuerto, favoreciendo las relaciones transversales entre ambos sectores urbanos.

Se han previsto como usos más idóneos los de Actividades terciarias asociadas a las haciendas de Santa Bárbara y Valdeleón, configurando un espacio singular en la ordenación en torno al distribuidor urbano del Parque Central del Polígono Aeropuerto: la rotonda sobre el nuevo acceso Este.

La estructura interna del sector deberá incorporar viarios locales para resolver la continuidad de las tramas de Torreblanca y regularizar y ampliar la parcela del Colegio Carlos V.

SUS-DE-09 Hacienda del Rosario

- Criterios y objetivos de ordenación

Área con carácter intersticial que permite desarrollar operaciones de reestructuración interna, contribuyendo al acabado del borde urbano de la vía de Palmete.

El objetivo de diversificación funcional aconseja nuevos desarrollos residenciales para equilibrar la transformación de usos urbanos sufrida en el área, por lo que la ordenación asume el uso global residencial con el propósito de completar las tramas existentes al Sur de Torreblanca y diversificar los usos en torno a la vía de Palmete.

Esta vía es la que dota de buena accesibilidad al sector, vía de relaciones metropolitanas que a su vez establecerá un claro límite morfológico y funcional con el contiguo término municipal de Alcalá de Guadaíra. La localización de las dotaciones de espacios libres y equipamientos, vinculados a la hacienda existente como testimonio rural del sector, contribuirán a su puesta en valor.

Como criterios de ordenación particulares se apuntan además:

- Localización preferente de espacios libres en torno a la Hacienda del Rosario, que deberá ser conservada e incorporada al sistema de equipamientos.
- Localización preferente de equipamientos locales en la banda paralela al canal del Bajo Guadalquivir, al sur del Polígono de La Chaparrilla, que pasa a constituirse en frente urbano para este sector.
- Se deberá considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Hacienda del Rosario", como Zona de Reserva Arqueológica en Suelo Urbanizable y Análisis Arqueológico de Estructuras Emergentes. Se recomienda la localización preferente de espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.

SUS-DE-10 Heineken

- Criterios y objetivos de ordenación

Suelos aptos para la localización de grandes implantaciones industriales que precisan de buenas condiciones de accesibilidad exterior: proximidad a la SE-40 y nuevo acceso Este.

La ordenación interna del sector estará condicionada por la implantación de la nueva factoría, con la categorización de Industria Singular.

La ordenación detallada deberá localizar al menos parte de los espacios libres locales en una banda de protección visual junto al arco de la SE-40, como espacios de integración paisajística del sector en paralelo a los viarios exteriores.

SUS-DE-11 San Rafael

- Criterios y objetivos de ordenación

Suelos necesarios para completar la reestructuración del Este y para satisfacer demandas futuras de crecimiento urbano. Tienen aptitud para constituir nuevos enclaves residenciales, en continuidad con los suelos de Santa Bárbara, en un modelo de ciudad abierta acorde al nuevo Acceso Este (la variante de la A-92 al norte de Torreblanca).

Además de las aptitudes residenciales, estos suelos reúnen buenas condiciones para localizaciones de actividades económicas y centros y servicios terciarios en torno al nodo de comunicaciones en el que confluirá el nuevo acceso Este con la vía de Palmete o Eje Dinamizador del Guadalquivir.

Se integran así como espacios de cabecera del corredor Industrial de la carretera de Málaga, acompañándose de un parque lineal que ordene su fachada urbana.



SUS-DMN-02 San Nicolás Este y SUS-DMN-03 San Nicolás Oeste

- Criterios y objetivos de ordenación

El área de San Nicolás dispone de una situación óptima para convertirse en una oferta cualificada de suelos para actividades económicas, apoyada en una de las principales vías de penetración, la carretera de Madrid.

El nuevo Parque Empresarial y de Actividades Económicas, sectorizado en dos ámbitos, Este y Oeste, para viabilizar su ejecución, se apoya en la traza de la N-IV, aunque mantiene autonomía funcional respecto de ésta. El frente hacia la carretera de Madrid, huyendo de la idea de crear fachada urbana, se concibe con amplios espacios verdes que formalicen una imagen ordenada y cuidada de uno de los accesos principales a la ciudad.

La localización de espacios libres se plantea así como una banda paralela a la N-IV, para construir esa imagen ambientalmente cualificada asociada a la autovía, pero también constituyendo una reserva paralela al nuevo Paso Territorial Norte, corredor verde que incorpora el nuevo encauzamiento del arroyo Miraflores. Asimismo, es aconsejable la localización de espacios libres de transición entre los usos de actividades productivas y las áreas residenciales al sur de Valdezorras, y con el medio rural, al Norte del sector.

Su ordenación interna estará condicionada por el nuevo Paso Territorial Norte, los viarios estructurales de continuidad intersectorial y con el resto de la ciudad; viario transversal divisorio entre sectores Este y Oeste de San Nicolás y vía transversal de conexión con el sur de Valdezorras.

Las tipologías de edificación del Parque deberán procurarse distanciarse de la tradicional nave industrial de una única planta, debiendo posibilitarse modelos en altura que permitan una mejor imagen y disposición de los espacios productivos.



SUS-DM-04 Aeropuerto Viejo

- Criterios y objetivos de ordenación

Los suelos de Aeropuerto Viejo participan de la estrategia general del Plan, que supone incorporar el norte en la nueva estructura urbana de Sevilla, al ser necesarios para completar las nuevas vías de comunicación estructurantes para el norte: la prolongación del Paso Territorial Norte hasta la carretera de Madrid o la continuidad, dentro de la lógica de mallado, de la Ronda Urbana Norte, que también constituye una vía estructurante para el área.

Su localización sobre uno de los ejes de acceso más significativos, el eje Aeropuerto - Estación de Santa Justa, y las afecciones de la huella acústica del aeropuerto, se traducen en una distribución de usos para actividades económicas que ayuden a construir un buen frente urbano hacia este eje; mientras que la estructura urbanística interna debe integrar el núcleo residencial más consolidado de Aeropuerto Viejo con los posibles desarrollos para actividades económicas y enclaves residenciales que se localicen fuera del cono de ruidos.

La ordenación detallada tratará así de posibilitar que en la zona no afectada por la huella de ruido (que se fija en 55db), las edificaciones existentes se integren en la nueva ordenación e incluso puedan construirse otras nuevas, aún cuando en su conjunto el uso global sea el de Actividades Económicas (por estar el sector mayoritariamente afectado por la huella de ruido) en compatibilidad con el uso de vivienda.

Por otra parte, dado el arraigo de la población residente de un hábitat disperso preexistente, que quedan afectados por la proyección de la huella de ruido, las edificaciones existentes localizadas en esta zona podrán ser reconocidas por el Plan Parcial que podrá habilitar un régimen de conservación con la obligatoriedad de incorporar medidas correctoras que minimicen el impacto sonoro; medidas que deberán ser convalidadas por el órgano ambiental competente.

A pesar de las difíciles condiciones iniciales para plantear su reestructuración, la ordenación de este territorio tratará, no obstante, de dotar de estructura interna a toda el área de Aeropuerto Viejo y Barrio Bajo. La prolongación de la Ronda Urbana Norte y el nuevo eje de registro transversal a Kansas City, son los elementos que dotarán al área de articulación espacial y de referencia formal para los nuevos crecimientos.

Por tanto, en consideración a las dificultades de gestión del área, se ha previsto finalmente un único sector de suelo urbanizable, que reconozca el carácter unitario de la situación de partida y su ejecución por el sistema de Cooperación.

SUS-DMN-05 Higuera Sur

- Criterios y objetivos de ordenación

Área de suelo urbanizable no programado (SUNP-PM-1) del PGOU-87 no desarrollada, que constituye un espacio de oportunidad para consolidar los usos industriales vinculados al nuevo acceso Norte. Suelo que poseen aptitud para implantación de actividades económicas, ligadas al Nodo Logístico, reforzando el carácter productivo del Norte.

Su ordenación se circunscribe a las trazas de viario existentes, la Ronda Supernorte, y ejes de penetración en la ciudad, como la carretera de Brenes, de continuidad territorial con la Vega.

La ordenación interna del sector se vertebrará sobre el trazado de la Ronda Supernorte y de la Prolongación del Acceso Norte a Sevilla desde La Rinconada.

El diseño de los espacios libres locales contribuirá a la configuración del anillo verde del norte, integrando, a través del sector, el entorno del canal del Miraflores con los espacios libres interiores de la actuación desarrollada en la Cross-San Jerónimo.

SUS-DMN-06 Higuera Norte

- Criterios y objetivos de ordenación

La oportunidad para el desarrollo de este sector se justifica por dos cuestiones; por una parte, la accesibilidad que proporcionan las nuevas vías de comunicación estructurantes para el Norte, muy especialmente el nuevo Acceso Norte a Sevilla, actualmente en avanzado estado de ejecución, dado que estos suelos también deben posibilitar la implantación de actividades económicas vinculadas al nuevo Nodo Logístico Norte en torno a la Estación de Mercancías de Majarabique.

Son suelos, por tanto, con aptitud para implantación de actividades económicas, reforzando el carácter productivo del norte.

Su ordenación se circunscribe a las trazas del Acceso Norte, el nuevo Canal Miraflores-Ranillas, la Ronda Supernorte y ejes de penetración en la ciudad, especialmente la carretera de Brenes, de continuidad territorial con la Vega y que estructura en dos mitades el Sector. Este viario, cuya ampliación y mejora se establecen tanto por el Plan General como por el avance del Plan Metropolitano de Movilidad, conecta directamente este ámbito con la denominada carretera de "mercancías peligrosas", lo que le proporciona al Sector una salida inmediata y directa hacia el Norte y el Oeste del término municipal.

La ordenación interna del sector integrará el trazado de la Ronda Supernorte, así como la Prolongación del Acceso Norte y del antiguo Camino de Brenes. Mientras que el diseño de los espacios libres locales contribuirá a la configuración del Anillo Verde del Norte, integrando, a través del sector, el entorno del canal del Miraflores.

SUS-DMN-07 Polígono de Reciclaje

- Criterios y objetivos de ordenación

La estrategia del Plan consolida el norte como espacio productivo metropolitano, reforzando la implantación del Nodo Logístico junto a la Estación de Contenedores de Majarabique.

Estos suelos se localizan junto al ferrocarril, en una posición relativamente aislada y constituyendo un único polígono en el que se concentren las actividades de reciclaje, principalmente relacionadas con el desguace de automóviles, que en la actualidad vienen desarrollándose de forma dispersa en diversos puntos del término. Suponen así una oportunidad de concentración de las actividades de reciclaje controlando el impacto negativo que provoca su dispersión en el medio rural, al tiempo que se posibilite el cumplimiento de la normativa europea en materia de medio ambiente. En este sentido, la prevención de la contaminación del suelo y del sistema hidrológico serán objetivos prioritarios en el régimen de prevención ambiental aplicable a la nueva instalación de estas actividades. Su accesibilidad rodada está garantizada por la carretera de Brenes (SGV-DMN-09), cuya ampliación y mejora se establecen tanto por el Plan General como por el avance del Plan Metropolitano de Movilidad, y que conecta directamente este ámbito con la denominada carretera de "mercancías peligrosas", lo que le proporciona al Sector una salida inmediata y directa hacia el Norte y el Oeste del término municipal.



4. ÁMBITOS DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO

SUNS-DE-01 Peromingo

Este ámbito está llamado a satisfacer demandas futuras de crecimiento urbano. Áreas con suficiente aptitud tanto para constituir nuevos enclaves residenciales como localizaciones de actividades económicas singulares. En todo caso, los suelos localizados al sur del trazado de la variante de la A-92 deben entenderse como suelos para reconvertir la cabecera del corredor industrial de Alcalá de Guadaíra.

El desarrollo de estos suelos se debería producir una vez completado el arco de la Ronda Urbana del Arroyo Miraflores al Ranillas, que les proporcionará la accesibilidad necesaria.

- Usos Preferentes: Residenciales y Actividades Económicas
- Régimen de SNU hasta su sectorización: SNU de Preservación del carácter rural.
- Usos globales incompatibles: Ninguno
- Condiciones para su sectorización:

La sectorización podrá desarrollarse en uno o varios sectores, debiéndose cumplir las siguientes condiciones:

1. La finalización y puesta en funcionamiento de los complejos industriales de EADS-CASA, al Sur del aeropuerto, y de la nueva factoría de Heineken.
2. La ejecución de la SE-40, al menos el arco comprendido entre el nudo de Peromingo y la carretera N-IV.
3. De forma anticipada, sólo podrá activarse la parte de este ámbito, colindante con los citados complejos industriales para su ampliación y/o compleción.
4. El Plan de Sectorización y, en su caso, el Plan Parcial correspondiente, deberán considerar la afección arqueológica motivada por la existencia del yacimiento "Hacienda de la Caridad", como Zona de Reserva Arqueológica en Suelo Urbanizable, Análisis Arqueológico de Estructuras Emergentes, y "Cortijo de Benaburque", Zona de Reserva Arqueológica en Suelo Urbanizable. Se recomienda la localización preferente de los espacios libres del sector en coincidencia con las áreas de protección arqueológica.

- Criterios de Disposición de los Sistemas Generales

Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces (arroyos y Canal) y elementos del medio rural (haciendas o caminos) existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y las industriales, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales.

SUNS-DE-02 Aeropuerto/N-IV

Este ámbito está llamado a satisfacer demandas futuras de actividades de centros y servicios terciarios, hoteleros o centros de ocio, como usos complementarios al Aeropuerto.

- Usos Preferentes: Servicios y centros terciarios
- Régimen de SNU hasta su sectorización: SNU de Preservación del carácter rural.
- Usos globales incompatibles: Residencial
- Condiciones para su sectorización
 - Ejecución del sistema general viario SGV-DMN-07 Ampliación Enlace Aeropuerto.
 - Desarrollo mínimo de la ejecución del 50% de la urbanización del sector SUS-DMN-02 San Nicolás Este
- Criterios de Disposición de los Sistemas Generales

Localización preferente del sistema de espacios libres como espacio de separación del aeropuerto y protección Carretera Nacional IV.

SUNS-DMN-01 Nodo Logístico Norte

La oportunidad para el desarrollo de este ámbito se justifica por dos cuestiones. Por una parte, la accesibilidad que proporcionan las nuevas vías de comunicación estructurantes para el Norte: el Paso Territorial y especialmente el nuevo Acceso Norte, dado que estos suelos también deben posibilitar la implantación de actividades económicas vinculadas al nuevo Nodo Logístico Norte en torno a la Estación de Mercancías de Majarabique y satisfacer las demandas de suelo para el previsible traslado de Mercasevilla.

El nuevo Acceso Norte, con características de autovía y sección que permita la implantación de futuras plataformas reservadas al transporte colectivo, se concibe como un elemento que contribuya a generar una imagen ambientalmente cualificada del nuevo Norte.

Para ello se incorporarán como espacios libres los suelos asociados al nuevo Acceso Norte, los espacios libres en el entorno del cortijo Majarabique el Chico y los espacios al norte del actual encauzamiento del Tamarguillo. Espacios libres a forestar que formarán parte del nuevo sistema verde de la ciudad metropolitana. Asimismo, las zonas verdes incorporarán las vías pecuarias existentes integrándolas en el Sistema de Espacios Libres.

Como ámbito que engloba la reserva de suelos necesarios para el futuro traslado de las instalaciones de Mercasevilla, la estructura interna asociada a esta área se ordenará en coordinación con los suelos para actividades productivas previstos, ya en el término municipal de La Rinconada, en la propuesta de ordenación del CTM de Sevilla.



Será necesario la reserva en su ámbito de un Sistema General con destino a Centro de Transporte de Mercancías, CTM, cuya superficie debe determinar el Plan de Sectorización previo informe de la Administración Autónoma competente.

- Usos Preferentes: Actividades Productivas, especialmente de carácter logístico.
- Régimen de SNU hasta su sectorización: SNU de Preservación del carácter rural.
- Usos globales incompatibles: Residencial
- Condiciones para su sectorización

Posible desarrollo de varios sectores, en consonancia con la estructura del Centro de Transporte de Mercancías CTM de Majarabique, y con los suelos de reserva para el traslado de Mercasevilla.

La ejecución de la prolongación de la actual SE-30 hasta el nuevo Acceso Norte a Sevilla. A estos efectos se considera ejecución la contratación de la obra de dicha infraestructura.

- Criterios de disposición de los Sistemas Generales

Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces y elementos del medio rural (haciendas, caminos y vías pecuarias) existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y las industriales, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales.



SUNS-DMN-02 Miraflores

El trazado del nuevo paso territorial norte va a tensionar aún más estos espacios periurbanos, caracterizados por la promiscuidad de usos rururbanos: huertos, espacios agrícolas y usos marginales; de ahí que sea previsible su incorporación al nuevo crecimiento urbano.

Como modelo de implantación residencial, su transformación debe permitir el desarrollo de un área suburbana de carácter autónomo, que se extendería entre el actual encauzamiento del Tamarguillo, el ferrocarril y los sectores productivos vinculados al nuevo Paso Territorial Norte (Higuerón Norte). Un área residencial donde puedan convivir tipologías que incorporen como modelo la casa con huerto o jardín, aprovechando la matriz rural y las zonas ya ocupadas por huertas y viviendas en diseminado ya concentradas en torno al camino de la Reina.

Su organización interna debe lograr la recuperación ambiental y paisajística del área y para ello incorporará itinerarios de paseo y lugares de ocio y esparcimiento, inseparables de la recuperación como Parque Urbano de las márgenes y riberas del actual encauzamiento del Tamarguillo. Un elemento a potenciar en la ordenación interna será el área del futuro apeadero de Renfe, que, bien articulado con los espacios libres y equipamientos locales, debe dotar de relativa autonomía al sector.

El Plan de Sectorización, y, en su caso, el Plan Parcial correspondiente, deberá calificar una parcela de equipamiento que permita el mantenimiento del centro religioso de la Compañía de las Hijas de la Caridad, respetando en lo posible los límites actuales y sólo admitiéndose que éstos puedan rectificarse evitando que ello suponga la división interna de la parcela.

- Usos Preferentes: Residencial
- Régimen de SNU hasta su sectorización: SNU de Preservación del carácter rural.
- Usos globales incompatibles: Actividades Productivas
- Condiciones para su sectorización

Ejecución de la prolongación de la actual SE-30 hasta el nuevo Acceso Norte a Sevilla. A estos efectos se considera ejecución la contratación de la obra de dicha infraestructura.

- Criterios de disposición de los Sistemas Generales

Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces (arroyos y Canal) y elementos del medio rural (diseminados, haciendas, caminos y vías pecuarias) existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y los industriales del Higuerón Norte, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales y sistema general ferroviario.

SUNS-DMN-03 Camino de Brenes

La oferta de suelos para actividades productivas, la integración urbana del núcleo de Valdezorras y la consolidación del espacio rural-urbano, característico del norte de la ciudad, son las principales razones para prever la inclusión de estos suelos en la nueva estructura urbana. Con la mejora sustancial en las comunicaciones que conlleva el nuevo paso territorial norte, los suelos comprendidos entre éste y Valdezorras pueden representar una alternativa residencial que acompañe a los desarrollos de actividades económicas previstos en San Nicolás.

Como modelo de implantación, su transformación debe permitir el desarrollo de un área suburbana de carácter autónomo, que se extendería entre el actual encauzamiento del Tamarguillo, el ferrocarril y los sectores productivos vinculados al nuevo paso territorial norte.

- Usos Preferentes: Residencial
- Régimen de SNU hasta su sectorización: SNU de Preservación del carácter rural.
- Usos globales incompatibles: Ninguno
- Condiciones para su sectorización

Posible desarrollo en varios sectores. Además deberán darse las siguientes condiciones:

1. La ejecución y puesta en uso del nuevo Canal del Tamarguillo.
2. La plena urbanización de los sectores residenciales del entorno de Valdezorras: API-DMN-03, SOU-DMN-02 y parte residencial del sector de San Nicolás Oeste SUS-DMN-03.

- Criterios de disposición de los Sistemas Generales

Localización preferente del sistema de espacios libres reconociendo los cauces (arroyos y Canal) y elementos del medio rural existentes. El sistema verde deberá establecer la transición entre las áreas residenciales y las industriales, así como proteger las implantaciones urbanas de las afecciones de las vías territoriales.