

DICTAMEN N° 837/2018

OBJETO: Expediente relativo al Plan Especial de Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla, Tramo San Bernardo-Santa Justa.

SOLICITANTE: Ayuntamiento de Sevilla.

Presidente:

Cano Bueso, Juan B.

Consejeras y Consejeros:

Álvarez Civantos, Begoña
Escuredo Rodríguez, Rafael
Gallardo Castillo, María Jesús
Gorelli Hernández, Juan
Moreno Ruiz, María del Mar
Rodríguez-Vergara Díaz, Ángel

Secretaria:

Linares Rojas, María Angustias

El expediente refe-renciado en el objeto ha sido dictaminado por la Comisión Permanente del Consejo Consultivo de Andalucía, en sesión celebrada el día 21 de noviembre de 2018, con asistencia de los miembros que al margen se expresan.

ANTECEDENTES DE HECHO

Con fecha 2 de noviembre de 2018 tuvo entrada en este Consejo Consultivo solicitud de dictamen realizada por el Excmo. Sr. Alcalde-Presidente, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17.11 y al amparo del artículo 22, párrafo segundo, de la Ley 4/2005, de 8 de abril, del Consejo Consultivo de Andalucía.

En aplicación de lo dispuesto en el artículo 20, párrafo segundo, de la citada Ley, la competencia para la emisión del dictamen solicitado corresponde a la Comisión Permanente y de acuerdo con lo establecido en su artículo 25, párrafo primero, el plazo para su emisión es de treinta días.

Del expediente remitido se desprenden los siguientes antecedentes fácticos:

1.- Promovida por el Ayuntamiento de Sevilla, ha sido elaborado el documento técnico del Plan Especial de Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla, Tramo San Bernardo-Santa Justa.

Según se desprende de la memoria el objeto del Plan Especial es el siguiente:

«El objetivo del presente documento es servir de herramienta urbanística para la definición de una plataforma reservada para la ampliación del Metro Ligero en Superficie de Sevilla en el tramo entre San Bernardo y Santa Justa, entendiendo ésta, de acuerdo al Artículo 6.6.20 de Jerarquía, clases y categoría de la Sección Tercera - Viario del Plan

General de ordenación Urbana de Sevilla (2006), como aquella banda perteneciente a la vía pública destinada a ser utilizada por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo diseñado específicamente para tal fin, y que opera de manera integrada en el conjunto de sistema de transporte.

»Tal y como establece el apartado 4 del Art. 6.6.25 de dicho Plan General, a partir de la aprobación del mismo, el Ayuntamiento debe desarrollar un Plan Especial de Plataformas Reservadas que desarrolle la normativa técnica de diseño y gestión en función de las características del sistema que se adopte y defina los recorridos de transporte en plataforma reservada, complementarias a los señalados por el Plan General. Es, por tanto, objetivo del presente documento, desarrollar el Plan Especial correspondiente al Metro Ligero en Superficie en el tramo San Bernardo - Santa Justa.

»De la misma manera, entre los objetivos de este proyecto, y para el ámbito de afectación física que supone la obra a ejecutar y recoge el Plan Especial, se encuentran la aplicación de las metodologías de estudio y soluciones de tratamiento ambiental que busquen el mantenimiento o mejora de la Calidad del Aire, el Confort Ambiental y la preservación de las cualidades paisajísticas, la Biofilia y la Biodiversidad, así como la conservación, y posible incremento si fuese posible, del papel de sumidero de dióxido de carbono que para la ciudad tiene el espacio de actuación, siempre aplicadas sobre la superficie objeto de la obra y las intervenciones puntuales que sean necesarias para la integración la plataforma reservada para el tranvía que modifican la geometría existente de la vías afectadas. Con ello se busca que al valor ecológico intrínseco esperado de la introducción

de un sistema de transporte público de nula emisión y consume reducido de energía se añade también, con el alcance específico limitado de esta intervención, valor ambiental para un proyecto global de Ciudad Saludable.

»1.4. Justificación de la actuación

»El objetivo principal de la actuación es conectar el actual centro Intermodal de San Bernardo con la estación de ferrocarril de Santa Justa. Dicha conexión permitiría conectar la estación de Santa Justa, punto de conexión de los principales servicios de transporte interurbano (Alta Velocidad, Avant, Media Distancia, ...), con la actual línea T1, que conecta San Bernardo con el centro de la ciudad. Actualmente la línea T1, explotada por TUSAM, tiene su estación final en San Bernardo, centro intermodal de metro (Línea 1), Cercanías (Renfe - Líneas C1, C4 y servicios Media Distancia), taxis, autobuses (TUSAM - Líneas 22, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 38, 52, AS, A7, 84, C1 y EA; Consorcio de Transportes - Líneas Sevilla - Alcalá de Guadaira 121, 122, 123, Sevilla - Carmona 124, Sevilla - El Viso del Alcor 126, Sevilla - Montequinto 130A, 13013) y bicicleta (SEVICI). Dicha línea cuenta actualmente con paradas en:

- Plaza nueva (Estación terminal - Centro Ciudad)
- Archivo de Indias
- Puerta Jerez
- Prado de San Sebastián
- San Bernardo (Estación terminal - Centro Intermodal)

»Dado el trazado de la línea existente, la conexión entre los nudos de San Bernardo y Santa Justa, se plantea a través de dos de los ejes principales que actualmente conectan por

carretera ambas infraestructuras. Dichos ejes serían los conformados por los siguientes viales:

- Av. Ramón y Cajal - Av. San Francisco Javier - Av. Luis de Morales - Av. Kansas City - Estación de Santa Justa.
- Av. Ramón y Cajal - Av. de La Buhaira - C\ Pablo Picasso - Estación de Santa Justa.

»Por tanto, el objetivo principal de la actuación es conectar el actual centro Intermodal de San Bernardo con la estación de ferrocarril de Santa Justa. Dicha conexión permitiría conectar la estación de Santa Justa, punto de conexión de los principales servicios de transporte interurbano (Alta Velocidad, Avant, Media Distancia, ...), con la actual línea T1, que conecta San Bernardo con el centro de la ciudad.

»Esta nueva actuación establecerá un sistema de transporte único que conecte de manera directa varios de los centros intermodales que rodean el casco histórico (Santa Justa, San Bernardo y Prado de San Sebastián) y el centro de la ciudad, proporcionando una frecuencia y capacidad adecuadas a la demanda urbana y eliminando las actuales necesidades de transbordo que se producen entre los distintos medios de transporte público en el entorno de la actuación, que penalizan el uso del transporte público tanto por el incremento del tiempo de viaje, como por la incomodidad del transbordo, por su complejidad para determinados segmentos de la población, y por el precio (Cercanías, Bus, Taxi, Tranvía, ...).

»En este sentido, la actuación prevista permitirá mejorar la capacidad de servicio público en el eje entre Santa Justa y el centro de la ciudad, reducir los tiempos de viaje entre dichos puntos al eliminar los trasbordos y fomentar la

intermodalidad entre los distintos centros intermodales de la zona, fomentar un sistema de transporte eficiente y medioambientalmente sostenible y conectar dos de los centros de comercio más importantes de la ciudad, como son Nervión y el Centro.»

2.- Encaminada a la aprobación inicial se han efectuado los siguientes trámites:

1.- Resolución de la Delegación Territorial de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio por la que se acuerda la admisión a trámite de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica (5 de octubre de 2017).

2.- Informe del Subjefe del Servicio de Alumbrado Público (14 de noviembre de 2017).

3.- Documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico emitido por la Delegación Territorial de Sevilla de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio (10 de enero de 2018).

4.- Informe favorable sobre el Documento Ambiental Estratégico emitido por la Delegación Territorial de Sevilla de Cultura (16 de noviembre de 2017).

5.- Informe de la consulta en el trámite de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria emitido por la Delegación Territorial de Igualdad, Salud y Políticas Sociales en Sevilla (25 de enero de 2018).

6.- Informe técnico emitido por el Jefe de Servicio de Planeamiento y Desarrollo Urbanístico (15 de marzo de 2018).

7.- Aprobación inicial por la Junta de Gobierno Local (16 de marzo de 2018).

3.- Seguidamente obra en el procedimiento la siguiente documentación:

1.- Publicación de anuncio de información pública en el tablón de anuncios del Ayuntamiento desde el 22 de marzo al 23 de abril de 2018.

2.- Publicación de anuncio de información pública en el tablón de anuncios de la Gerencia Municipal de Urbanismo desde el 21 de marzo al 23 de abril de 2018.

3.- Publicación de anuncio de información pública en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla (13 de abril de 2018).

4.- Publicación de anuncio de información pública en el Diario de Sevilla (26 de abril de 2018).

4.- Durante la exposición al público se han presentado las siguientes alegaciones:

- Grupo Municipal IULV-CA (9 de mayo de 2018).
- Don M. M. (10 de mayo de 2018).
- Don Á. A. A., en representación de la entidad El Corte Inglés, S.A. (10 de mayo de 2018).
- Doña M. J. G. J. (14 de mayo de 2018).
- Don M. B. R. (14 de mayo de 2018).
- Red Sevilla por el Clima (15 de mayo de 2018).
- Doña C. Z. de S. (15 de mayo de 2018).
- Don Á. L. L. M., en representación de Red Ciudadana de Sevilla (15 de mayo de 2018).
- Doña A. L. M. en representación de Nervión Verde (15 de mayo de 2018).
- Don J. A. G., en representación de Tranvía Verde Sevilla (15 de mayo de 2018).

- Don J.N. E. M. C. (15 de mayo de 2018).
- Don I. de la L. V. (15 de mayo de 2018).
- Red de Sevilla por el Clima (15 de mayo de 2018).
- Don F. J. M. G. en representación de la entidad Partido Equo (16 de mayo de 2018).
- Ecologistas en Acción Ciudad de Sevilla (28 de mayo de 2018).

5.- Asimismo, se han emitido los siguientes informes sectoriales:

- Confederación Hidrográfica del Guadalquivir (10 de mayo de 2018).
- Delegación Territorial en Sevilla de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en materia de aguas favorable condicionado (15 de mayo de 2018).
- Delegación Territorial en Sevilla de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio favorable a efectos urbanísticos (16 de mayo de 2018).

6.- Seguidamente, obra en el procedimiento la siguiente documentación:

- 1.- Informe a las alegaciones presentadas emitido por el Servicio de Planeamiento y Desarrollo Urbanístico.
- 2.- Informe técnico emitido por el Jefe del Servicio de Planeamiento y Desarrollo Urbanístico (16 de julio de 2018).

3.- Informe jurídico emitido por el Jefe de Sección Jurídico-Administrativa (16 de julio de 2018).

4.- Aprobación provisional por la Junta de Gobierno Local (20 de julio de 2018).

7.- Finalmente, la Delegación Territorial de Sevilla de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio emitió informe favorable en materia de aguas condicionado el 2 de octubre de 2018.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

I

Se somete a dictamen de este Consejo Consultivo el expediente tramitado por el Ayuntamiento de Sevilla, sobre Plan Especial de la Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie, tramo San Bernardo-Santa Justa.

En cuanto a la legislación aplicable, habida cuenta que la aprobación inicial de la modificación tuvo lugar el 16 de marzo de 2018, de conformidad con la disposición transitoria quinta de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), aquélla se somete a esta Ley. No obstante, hay que tener en cuenta, por un lado, que

conforme a la disposición transitoria novena, hasta tanto no se produzca su desplazamiento por el desarrollo reglamentario de la citada Ley, se seguirá aplicando el Reglamento de Planeamiento Urbanístico, y por otro, que conforme a la disposición derogatoria única, apartado 2, han de entenderse derogadas las disposiciones de carácter general, de igual o inferior rango, *que se opongan* a lo establecido en la referida Ley, lo que supone la vigencia de las normas reglamentarias autonómicas en lo que no se opongan a la Ley 7/2002.

Por otra parte, considerando que en 21 de febrero de 2014 entró en vigor el Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo, que deroga expresamente el Decreto 525/2008, de 16 de diciembre, al expediente sometido a dictamen le es de aplicación aquella norma de conformidad con lo dispuesto en su disposición transitoria única.

En otro orden de cosas, el dictamen de este Consejo resulta **preceptivo y vinculante** a tenor del artículo 17.10.e) de la Ley 4/2005, de 8 de abril, del Consejo Consultivo de Andalucía, en relación con el artículo 36.2.c).2ª de la Ley 7/2002; una intervención, como tantas veces ha declarado este Consejo, justificada por las funciones esenciales que cumplen las zonas verdes y espacios libres en el desarrollo de la vida humana en las ciudades (son enclaves fundamentales, ya que contribuyen a conseguir el uso racional del suelo, impidiendo la masificación; favorecen un adecuado desarrollo de la vida

ciudadana, facilitando un más cercano contacto con la naturaleza y ofreciendo la posibilidad de contar con áreas de esparcimiento; por último, pero no por ello menos importante, contribuyen a la corrección natural de los factores contaminantes que invaden las ciudades), y que encuentra amparo en las previsiones constitucionales, en particular en lo dispuesto en los artículos 45 (que reconoce el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, que impone a los poderes públicos el deber de velar por la utilización racional de los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente) y 47 (que declara el derecho de todos los españoles a disfrutar de una vivienda digna y adecuada y la obligación de los poderes públicos de establecer las condiciones y normas necesarias para ello, y de regular la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación), llegando a obtener refrendo desde la óptica del Derecho penal, en el que, tras la reforma de 1995, se tipifican como delitos determinadas actuaciones sobre las mismas (arts. 319 y 320 del Código Penal).

Hay que tener en cuenta, no obstante, que el citado artículo 36.2.c) de la Ley 7/2002 amplió la intervención del Consejo al ámbito de los equipamientos públicos, tal y como actualmente recoge la Ley 4/2005, en su artículo 17.10.e). Asimismo, se ha de considerar que la Ley 1/2006, de 16 de mayo, que modifica, entre otras, la Ley 7/2002, introduce en su artículo 36.2.c).2ª el carácter preceptivo y vinculante del dictamen del Consejo Consultivo en las modificaciones de

planeamiento que eximan de la obligatoriedad de hacer las reservas de terrenos destinados a viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública, tal y como se preceptúa en el artículo 10.1.A.b) del propio texto legal mencionado.

II

En lo que se refiere a los aspectos procedimentales, el régimen resultante, tras la entrada en vigor de la Ley 7/2002, se basa en sus artículos 32 y 33, y 36 a 38. Según el artículo 36.1, párrafo segundo, de la misma, para la innovación de los instrumentos de planeamiento (entre la que se encuentra, junto a la revisión -art. 37-, la modificación -art. 38-, a cuyo tipo pertenece la alteración que se pretende al no ser integral o sustancial a la ordenación del Planeamiento General) han de seguirse iguales determinaciones y procedimiento que para la aprobación de aquéllos, lo que supone una remisión a los citados artículos 32 y 33 referidos, sin perjuicio de las especificaciones contenidas en el artículo 36, entre ellas, y en lo que aquí interesa destacar, las siguientes:

a) **De ordenación:**

- La **justificación expresa y concreta de las mejoras** que suponga la innovación para el bienestar de la población, debiendo fundarse en el mejor cumplimiento de los principios y fines de la actividad pública urbanística y de las reglas y

estándares de ordenación regulados en la Ley 7/2002. Es cierto que esta norma habla de "nueva ordenación", lo que junto al establecimiento de unos objetivos cuyo cumplimiento parece estar más en la mano de la ordenación global y no de una modificación puntual, puede hacer pensar en que tal previsión no rige para las modificaciones, sino sólo para las revisiones. Sin embargo, ha de tenerse en cuenta que la Ley se refiere a las innovaciones en este precepto sin distinguir y que es el siguiente precepto el que ya se refiere a la revisión; en la "intención" del legislador está el que se aplique aquélla a toda innovación. Además, lo único que hace el precepto es concretar, en el ámbito urbanístico, el interés general que ha de perseguir toda actuación pública. De hecho, la legislación aplicable hasta ahora venía exigiendo la necesidad de una memoria justificativa de la modificación [art. 80.1.a) del Texto Refundido de 1992], como también el Reglamento de Planeamiento la establece (arts. 96.1 y 97.1). Por el contrario el inciso segundo del artículo 36.2.a.1ª de la Ley 7/2002 sí está pensado (*ordenación estructural, ordenación originaria, opciones básicas*) para la revisión más que para la modificación, aunque eso no significa una equiparación apriorística y absoluta entre una afectación de aspectos básicos o de la ordenación estructural y una "alteración integral o sustancial".

- La **previsión de las medidas compensatorias** precisas para mantener la proporción y calidad de las dotaciones previstas respecto al aprovechamiento, sin incrementar éste en detrimento de la proporción ya alcanzada entre unas y otras, en el caso de que la innovación aumente el aprovechamiento

lucrativo de algún terreno, desafecte el suelo de un destino público a parques y jardines, dotaciones o equipamientos, o suprima determinaciones que vinculen terrenos al uso de viviendas de protección oficial u otros regímenes de protección pública. En el caso de desafectación del destino público del suelo será necesario justificar la innecesariedad de su destino a tal fin, previo informe, *en su caso*, de la Consejería competente por razón de la materia, y prever su destino básicamente a otros usos públicos o de interés social.

b) **De documentación:** el contenido documental será el adecuado e idóneo para el completo desarrollo de las determinaciones afectadas, en función de su naturaleza y alcance, debiendo integrar los documentos refundidos, parciales o íntegros, sustitutivos de los correspondientes del instrumento de planeamiento en vigor, en los que se contengan las determinaciones aplicables resultantes de la innovación.

c) **De procedimiento** (además de la intervención vinculante del Consejo Consultivo de Andalucía):

- La aprobación definitiva corresponde a la Consejería competente en materia de urbanismo si la innovación afecta a la ordenación estructural y en otro caso a los municipios, previo informe de la Consejería competente en materia de urbanismo [así resulta también de los artículos 31.1.B.a) y 31.2.C) de la referida Ley 7/2002].

- En las modificaciones que afecten a la ordenación de áreas de suelo urbano de ámbito reducido y específico deberán

arbitrarse medios de difusión complementarios a la información pública y adecuados a las características del espacio a ordenar, a fin de que la población de éste reciba la información que pudiera afectarle.

Como se ha indicado, tales previsiones han de completarse con las establecidas para la aprobación del planeamiento (arts. 31 y 32). No obstante, dichas previsiones no agotan toda la regulación, pues contienen referencias genéricas, no especifican ni la Administración ni el órgano encargado de las aprobaciones inicial y provisional, sino que se limitan a disponer la competencia para la formulación de ciertos proyectos de ordenación urbanística y para su aprobación definitiva (art. 31), así como que las aprobaciones inicial y provisional corresponden a la Administración competente para la tramitación (art. 32). Tampoco se prevén de manera específica otros trámites, aunque se refieran genéricamente, como los informes y dictámenes u otro tipo de pronunciamiento de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, previstos legalmente como preceptivos, y para los que sólo se prevé que se emitirán en la fase de tramitación y en los plazos que establezca su regulación específica.

En el concreto expediente objeto de dictamen, la competencia para la aprobación definitiva es municipal, ya que la modificación que lleva pareja el Plan Especial sometido a consulta no afecta a elementos de la ordenación estructural referidos en el artículo 10.1 de la Ley 7/2002. En

consecuencia, la tramitación que ha de llevarse a cabo es la siguiente:

- Aprobación inicial por el propio municipio.
- Sometimiento a información pública por un plazo no inferior, como regla general, a un mes -tratándose de Estudios de Detalle, el plazo no debe ser inferior a veinte días-.
- Requerimiento de los informes, dictámenes u otro tipo de pronunciamientos de los órganos y entidades administrativas gestores de intereses públicos afectados, previstos legalmente como preceptivos, que deberán ser emitidos en esta fase de tramitación del instrumento de planeamiento y en los plazos que establezca su regulación específica. Entre tales informes, se ha de requerir el de la Consejería competente en materia de urbanismo, que habrá de ser emitido por la persona titular de la Delegación Territorial correspondiente (art. 13.3.e del Decreto 36/2014).
- Dictamen preceptivo y vinculante del Consejo Consultivo de Andalucía [art. 36.2.c).2ª de la Ley 7/2002, en relación con el art. 17.10.e) de la Ley 4/2005].
- Aprobación definitiva por el órgano municipal competente.

Analizados los hitos procedimentales que se han de seguir, tal tramitación se ha de incardinar en la regulación que al respecto se recoge en la normativa específica

aplicable. En este sentido, habrán de tenerse en cuenta también los artículos 123 a 135 del Reglamento de Planeamiento (aprobado por Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio), relativos a los Planes Generales (también aplicables a las Normas Subsidiarias por remisión expresa del artículo 151.2 del referido Reglamento), así como la normativa en materia de régimen local. En concreto, conforme al artículo 21.1.j) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, corresponden al Alcalde las aprobaciones de los instrumentos de planeamiento de desarrollo del planeamiento general no atribuidas expresamente al Pleno, y según el artículo 22.2.c) compete al Pleno la aprobación inicial del planeamiento general y la que ponga fin a la tramitación municipal del mismo.

III

Corresponde ahora constatar si, en el expediente sometido a la consideración de este Consejo, se ha seguido el procedimiento exigible, de acuerdo a lo establecido en el anterior fundamento jurídico.

En relación con las obligaciones impuestas por la Ley 7/2002, se ha de decir que obra en el expediente el documento del Plan Especial con su correspondiente memoria, en la que se justifica la innovación del planeamiento, así como la planimetría correspondiente.

Asimismo, queda acreditado que se ha practicado el trámite de información pública, y la emisión del dictamen de la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería competente en materia de urbanismo, de fecha 18 de mayo de 2016.

En cuanto a las aprobaciones del Ayuntamiento, de los artículos 21.1.j) y 22.2.c) de la Ley 7/1985, citados, resulta que la aprobación inicial, en este supuesto concreto, corresponde al Alcalde (efectuado por la Junta de Gobierno Local el 16 de marzo de 2018, órgano del que forma parte aquél), y la definitiva, con la que se concluirá la tramitación municipal, al Pleno.

IV

El Plan Especial sobre el que se solicita dictamen de este Órgano ha sido elaborado con el propósito de trazar sobre el planeamiento de Sevilla una plataforma para la ampliación del Metro Ligero en Superficie, en el tramo comprendido entre la estación de Santa Justa y el centro intermodal de San Bernardo, definiéndose dicha infraestructura según el PGOU como "aquella banda perteneciente a la vía pública destinada a ser utilizada por un determinado modo de transporte o tipo de vehículo diseñado específicamente para tal fin, y que opera de manera integrada en el conjunto del sistema de transporte".

Se instrumentaliza el Plan Especial al ser uno de los objetivos del mismo, según el artículo 14.1.a) de la LOUA, el

de "establecer, desarrollar, definir y, en su caso, ejecutar o proteger infraestructuras, servicios, dotaciones o equipamientos, así como implantar aquellas otras actividades caracterizadas como Actuaciones de Interés Público en terrenos que tengan el régimen de suelo no urbanizable".

El documento técnico elaborado describe que el trazado de la plataforma discurre de modo mayoritario sobre superficie, afectando al viario de la ciudad, y en concreto a los viales de la Avenida San Francisco Javier, Avenida Luis de Morales, Avenida Kansas City con las intersecciones de Luis de Morales y esta última avenida con su intersección en la glorieta de Kansas City.

La intervención de este Consejo Consultivo, por otra parte, viene justificada al afectar dicho trazado a suelo que el PGOU ordena como dotación pública, presupuesto que con arreglo al artículo 36.2.c.2ª de la LOUA requiere el dictamen preceptivo y vinculante de este Órgano. A este respecto, se describe en el documento del Plan Especial la siguiente incidencia sobre tales dotaciones públicas:

- En la Avenida San Francisco Javier se discurre junto a los usos residenciales y terciarios que se ubican en ambas márgenes, ubicándose la plataforma en su totalidad sobre uso viario urbano o *de espacio libre asociado a uso viario, caso del giro a izquierda entre Ramón y Cajal y San Francisco Javier.*

- En la Avenida de Kansas City, el trazado de la nueva infraestructura se sitúa en el centro de la calzada, rectificando el radio de giro de la avenida y ocupando parte del triángulo calificado *como uso dotacional deportivo, si bien, en la actualidad, es empleado como zona de estacionamiento de vehículos privados*. De la misma manera, se prevé una *pequeña afección al área clasificada como zona verde* entre la esquina Luis Montoto y Kansas City, que tendrá que reducirse parcialmente para restaurar el acerado que se ve alterado al modificar la intersección viaria existente.

Esa es la referencia que se hace en el documento técnico a la afectación de las dotaciones públicas que comporta el trazado de la plataforma de transporte prevista. Se indica, con carácter general, que de la ocupación total de suelo del referido trazado, el 98,3 % será suelo calificado en el PGOU como viario urbano; el 1% suelo calificado como espacios libres y el 0,7 % suelo de equipamiento públicos.

Colegimos, en consideración a tales porcentajes, que la incidencia sobre las dotaciones públicas es menor. Así, en un plano del documento se especifica que la parcela de uso deportivo según el vigente PGOU cuenta con una extensión de 2.532 m², que se reduce a 2.302 m² (- 230 m²) que son ocupados por la plataforma de transporte propuesta.

Si proyectamos esa proporción antes mencionada a los espacios libres que se ocupan, podemos deducir que la superficie de éstos es de 328 m², distribuidos en dos parcelas diferentes.

En resumen, 328 m² de espacios libres y 230 m² de suelo deportivo se destinan a plataforma de transporte de metro ligero de un total de 32.265 m² que ocuparía dicha nueva infraestructura.

Es cierto que la regla del mantenimiento del equilibrio ya alcanzado entre las dotaciones públicas y el aprovechamiento urbanístico lucrativo contenida en el artículo 36.2.a.2^a de la LOUA se pronuncia de forma general, como es propio de un precepto legal, sin descender a la casuística que el devenir de toda modificación de planeamiento puede plantear.

En este caso, se constata en el documento elaborado que la actual parcela de suelo deportivo tiene consolidado un uso de aparcamiento público hasta el punto de encontrarse asfaltada y con señalización lineal o marcas de las diversas plazas reservadas a cada vehículo. Por tanto, la reducción en uno de sus laterales de 230 m² del total de la misma no va a mermar el uso equipamental que según el PGOU tiene asignado, sino la disminución en varias plazas de aparcamiento al aire libre. No se considera necesario, en este caso concreto, la adopción de medida compensatoria, para lo cual evidentemente es circunstancia determinante la evidencia del interés general que igualmente representa la infraestructura de transporte público que pretende ejecutarse.

Y en lo que concierne a los espacios libres, se ha calculado aproximadamente (ya que no figuran estos datos en el documento elaborado) que se ocuparán por la plataforma 328 m²

distribuidos en dos parcelas que, según puede apreciarse, realmente se configuran como espacios libres ubicados en rotondas al servicio de la circulación y del tráfico de vehículos, ya que ambas están circundadas por calzada asfaltada para tal fin. En consecuencia, su funcionalidad para un uso de expansión ciudadana es muy limitada o casi nula, de modo que su reducción a consecuencia de la nueva infraestructura de transporte es admisible al aplicarse en este caso el mismo razonamiento apuntado para el equipamiento deportivo afectado.

De conformidad con lo expuesto, podemos concluir que el Plan Especial sometido a consulta persigue el bienestar de la población y la satisfacción de intereses generales, siendo conforme a lo requerido por el artículo 36.2.a.1ª de la LOUA, sin que podamos apreciar un perjuicio real, según lo argumentado anteriormente, sobre los espacios libres y la parcela deportiva, razón que justifica el dictamen favorable de este Órgano.

CONCLUSIÓN

Se dictamina favorablemente el expediente tramitado por el Ayuntamiento de Sevilla, sobre Plan Especial de la Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie, tramo San Bernardo-Santa Justa.

Es cuanto el Consejo Consultivo de Andalucía dictamina.

EL PRESIDENTE

LA SECRETARIA GENERAL

Fdo.: Juan B. Cano Bueso

Fdo.: María A. Linares Rojas

EXCMO. SR. ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA.