

**ASUNTO: APORTACIONES DE LA GERENCIA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE
SOBRE EL ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA 3 SUR DEL METRO DE
SEVILLA. Expte. 2020/400151**

1. ANTECEDENTES.

Con fecha 11 de noviembre de 2025 se ha recibido en el Ayuntamiento de Sevilla comunicación de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía remitiendo documentación correspondiente al Estudio Informativo de la línea 3 Sur del Metro de Sevilla. En el citado escrito se solicita igualmente que se emitan las alegaciones que se consideren oportunas.

**2. ANÁLISIS DEL ESTUDIO INFORMATIVO RESPECTO DE LAS COMPETENCIAS
ASIGNADAS A LA GERENCIA DE URBANISMO Y MEDIO AMBIENTE.**

2.1. Descripción general de las alternativas propuestas.

En el anejo de planeamiento urbanístico del Estudio Informativo se realiza una descripción de las alternativas propuestas que reproducimos aquí para facilitar la comprensión del presente escrito.

“En la Fase A del Estudio, y con objeto de facilitar el estudio de soluciones para la traza del Tramo Sur de la Línea 3, se dividió el corredor en zonas homogéneas, planteándose en cada una de ellas diferentes variantes de trazado que, al conectar con las adyacentes, definen la totalidad de las alternativas planteadas.

Las diferentes zonas establecidas fueron:

- Zona A: Borbolla – Heliópolis.
- Zona B: Heliópolis – Los Bermejales.
- Zona C: Los Bermejales – Cortijo de Cuarto.
- Zona D: Cortijo de Cuarto – Hospital de Valme.


La combinación de las alternativas por zona dio lugar a 26 alternativas de trazado completo, de las cuales se seleccionaron las denominadas 2, 6 y 12 para su análisis con más detalle en esta Fase B.

Posteriormente, estas 3 alternativas se han desdoblado en dos variantes de trazado en su tramo final por:

- A. Cortijo de Cuarto (alternativas 2A, 6A y 12A);
- B. Avenida de Bellavista (alternativas 2B, 6B y 12B).

De esta forma, se han estudiado 6 alternativas de trazado completo.

Todas las alternativas recorren la avenida de la Borbolla, desde su punto de conexión con el Tramo Norte de la Línea 3 a la altura de la plaza Aviador Ruiz de

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37	
Observaciones		Página	1/9	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==			


Alda, giran por la avenida de la Guardia Civil, avanzan hacia el sur por la avenida de la Palmera y la avenida de Jerez, para, posteriormente, adentrarse en Los Bermejales por la avenida de Alemania y la avenida Paseo de Europa. Las distintas alternativas se diferencian por su inserción subterránea o en superficie en la trama urbana: la alternativa 2 discurre subterránea hasta la avenida Paseo de Europa, mientras que la alternativa 6 emerge a superficie en la avenida de Jerez y la alternativa 12 lo hace en la avenida de la Borbolla. En este recorrido se dispone una estación en la avenida de la Borbolla, dos estaciones en la avenida de La Palmera, una estación en la glorieta Plus-Ultra, una estación en la avenida de Jerez y una estación en Los Bermejales. A continuación, la traza común a todas las alternativas progresa en dirección sur y se eleva en viaducto para salvar la SE-30, primero, y el ramal del ferrocarril del Puerto, después, y alcanzar así la Ciudad de la Justicia y el nuevo desarrollo de Palmas Altas, donde se proyectan sendas estaciones. Todas las alternativas bordean en superficie perimetralmente Palmas Altas por su límite occidental, discurrendo en paralelo a la autovía A-4, para avanzar por su límite meridional y, a continuación, cruzar el cauce del Guadaira.

En este punto, las alternativas continúan en superficie y se desdoblan:

- *Las alternativas denominadas 2A, 6A y 12A discurren por las lindes norte y este del ámbito de Cortijo de Cuarto hasta alcanzar la estación de Hospital de Valme, emplazada en la trasera del Hospital. En este recorrido se disponen en total tres estaciones.*
- *Las alternativas denominadas 2B, 6B y 12B cruzan el cauce del Guadaira en paralelo al vial de conexión con Palmas Altas y se insertan en la calle Jardines de la Alhambra primero y en la de la avenida de Bellavista después hasta alcanzar la estación de Hospital de Valme, emplazada en la parte frontal del Hospital. En este recorrido se disponen en total cuatro estaciones.”*

Por tanto, y muy sintéticamente:

- Las seis alternativas comparten trazado en planta hasta la margen derecha del río Guadaira.
- El trío de alternativas 2A, 6A Y 12A, discurre en su trazado final desde el cruce del río Guadaira hasta el hospital del Valme por los suelos del Cortijo del Cuarto.
- El trío de alternativas 2B, 6B Y 12B, discurre en su trazado final desde el cruce del río Guadaira hasta el hospital de Valme por la Avenida de Bellavista.
- Respecto al trazado en alzado, en las seis alternativas el trazado discurre en superficie al menos entre Bermejales y Hospital de Valme.
- En las alternativas 2A Y 2B, el tramo en superficie se inicia en los Bermejales.
- En las alternativas 6A y 6B, el tramo en superficie se inicia en la Avda. de Jerez.
- En las alternativas 12A y 12B, el tramo en superficie se inicia en la Avenida Guardia Civil – Avda. de la Palmera.

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37	
Observaciones		Página	2/9	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==			

El estudio informativo selecciona como alternativa a desarrollar la denominada 2B, cuyo trazado en planta discurre en su tramo final por la Avda. de Bellavista y cuyo trazado en alzado discurre en superficie desde Los Bermejales hasta el Hospital de Valme.

2.2. En lo referente a la compatibilidad urbanística.

En el anejo de planeamiento urbanístico del Estudio Informativo se aporta planimetría de cada una de las alternativas de trazado insertadas sobre la base del PGOU de Sevilla.

En dicha planimetría se pueden apreciar las siguientes cuestiones:

- **Tramo Prado – Bermejales.** Las 6 alternativas, desde el Prado hasta la estación Bermejales discurren en planta por suelos calificados como viario público por el PGOU. Existen puntualmente instalaciones auxiliares de ventilación y evacuación anexas a la traza principal.
- **Tramo Bermejales – SE-30.** En el tramo entre Los Bermejales y la SE-30. Se producen las siguientes afecciones relevantes:
 - El trazado discurre en parte por terrenos calificados como espacio libre (tramo sur de Paseo de Europa) con afección al kiosco – bar denominado actualmente “La Vespa” de concesión municipal.
 - Las alternativas cuyo trazado se plantea en superficie generan una afección permanente sobre el espacio libre y sobre el kiosco - bar.
 - En el resto de alternativas, se plantea el paso de subterráneo a superficie en el tramo sur del paseo de Europa, de forma que el trazado en “trinchera” del Metro quedará ubicado en los terrenos actualmente ocupados por el espacio libre Paseo de Europa.
 - En cualquiera de los escenarios, tanto durante la fase de construcción como en fase de explotación, el kiosco – bar queda afectado, por lo que se deberán adoptar los correspondientes acuerdos en el marco de la concesión existente.
 - Igualmente, todas las alternativas generan afección a una parcela municipal calificada como equipamiento público en la Avenida de Irlanda, en el ámbito del API-DBP-03 (Bermejales Sur).
 - Igualmente, todas las alternativas afectan parcialmente, ya en trazado en estructura, al Parque de los Bermejales, situado junto a al enlace de la SE30 y la A4.

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37
Observaciones		Página	3/9
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==		





- **Tramo Río Guadaira – Avenida Bellavista - Valme (alternativas 2B, 6B y 12B).** En estas tres alternativas el cruce del río Guadaira se realiza mediante un nuevo paso superior, paralelo al recientemente ejecutado para viario en la urbanización Palmas Altas Sur, que desembarca en la glorieta norte de acceso a las instalaciones de Policía Nacional. Desde esa glorieta el trazado discurre en superficie por la zona central del viario hasta llegar a la glorieta de Los Merinales y la Avenida de Bellavista, por suelos calificados en todo este tramo del trazado como viario público.

2.3. En lo referente a las afecciones a la funcionalidad del viario urbano.

En general no se aporta planimetría en el Estudio Informativo de las soluciones y propuestas para la reurbanización o reordenación de los viarios afectados de forma que no se puede valorar con precisión las afecciones finales a la ordenación viaria existente, no obstante, se aprecian las siguientes cuestiones.

- En cuatro alternativas (6A, 6B, 12 A y 12B) de las seis evaluadas en esta fase, se plantea un trazado en superficie en la Avenida de la Palmera y Avda. de Jerez (alternativas 6A y 6B) o en la Avda. de Jerez (alternativas 12A y 12B), lo cual supone una afección muy relevante, sin perjuicio de las cuestiones patrimoniales, a la funcionalidad y capacidad de este eje viario urbano principal de penetración sur de la ciudad.

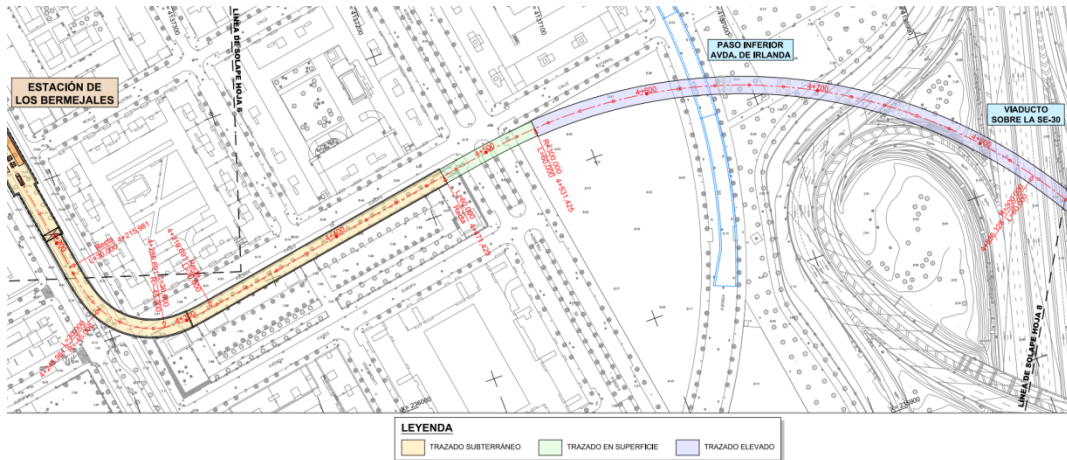
Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37
Observaciones		Página	5/9
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==		



-

- Como se ha comentado en el apartado urbanístico, las seis alternativas suponen una afección a la funcionalidad urbana del Paseo de Europa y del viario de este sector de la urbanización Bermejales Sur. En concreto se produce afección en varios puntos: en el tramo propuesto en trinchera en el espacio libre, en el cruce en perpendicular en superficie del Metro con la Avenida de Finlandia y derivada de la necesidad de construir un paso inferior viario para la Avenida de Irlanda para poder compatibilizar el trazado en alzado del Metro.





- Respecto al tramo Guadaira – Valme, todas las alternativas estudiadas, tanto la familia de alternativas que se traza por el viario del Cortijo del Cuarto, como la familia que se traza por el viario consolidado del barrio y Avenida de Bellavista, lo hacen en superficie lo que supone afección a la capacidad y funcionalidad del viario urbano principal.
- En particular la alternativa seleccionada, la 2B, se traza en casi 2km continuos, desde el PK 7+300 al PK 9+269 en superficie en la zona central del viario consolidado del barrio de Bellavista.

3. VALORACIÓN.

- De la familia de alternativas presentada se **considera más adecuada** para la funcionalidad y articulación urbana de la ciudad, la que se traza por el barrio consolidado y avenida de Bellavista, ya que se localiza en el eje principal de la actividad del barrio de Bellavista dando servicio a la población y actividades actualmente implantadas a ambas márgenes de la Avenida.
- **No se consideran admisibles** para el Ayuntamiento desde la perspectiva de la articulación e integración urbana en la ciudad de Sevilla de un sistema de transporte de alta capacidad como el Metro, las alternativas que plantean tramos en superficie en viarios principales de la ciudad como la Avenida de la Palmera y la Avenida de Jerez.
- Con respecto a la solución planteada por la alternativa seleccionada para el **Paseo de Europa, en los Bermejales**, se solicita que se analicen soluciones técnicas constructivas o de ordenación urbana que minimicen la afección a este espacio libre y a los viarios consolidados del Barrio de los Bermejales.
- Igualmente, con respecto a la solución planteada para la alternativa seleccionada para la **zona de Bellavista**, se considera que el trazado propuesto debería ser **preferentemente en subterráneo** en todo el barrio de Bellavista, o en su defecto, proponiendo soluciones técnicas que minimicen la incidencia en la funcionalidad y

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37
Observaciones		Página	7/9
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==		



capacidad del viario, y que favorezcan la integración urbana del Metro en este tramo del trazado.

4. ASPECTOS A CONSIDERAR PARA LA REDACCIÓN DEL FUTURO PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN.

- **Plan de desvíos de tráfico rodado y continuidad de itinerarios peatonales y ciclistas.** Dada la entidad de la afección y las características constructivas propias de un trazado lineal de más de 9Km, el plan de tráfico y el estudio e la accesibilidad y continuidad de itinerarios peatonales y ciclistas de las zonas afectadas se considera parte fundamental del proyecto. Dicha coordinación se deberá establecer con la Dirección General de Movilidad.
- **Criterios de reurbanización.** En general, se considerará el criterio de reurbanización de fachada a fachada en los espacios públicos afectados. Durante la redacción del proyecto se establecerá la adecuada coordinación con la Gerencia de Urbanismo respecto a los criterios y materiales de pavimentación y mobiliario urbano.
- **Coordinación de actuaciones de otros organismos y empresas prestadoras de servicios urbanos.** El proyecto deberá considerar las afecciones y necesidades de las distintas compañías suministradoras, en especial Emasesa, y al resto de servicios municipales con competencias afectadas.
- **Afecciones al arbolado.** La actuación a desarrollar supone una especial afección al arbolado existente. En este sentido el proyecto deberá ser informado por el Servicio de Parques y Jardines, tanto en lo referente a los trasplantes y apeos necesarios, como en lo referente a las nuevas plantaciones.
- **Accesibilidad.** El proyecto de construcción deberá contener la documentación técnica justificativa del cumplimiento de la normativa vigente en materia de Accesibilidad Universal, incorporando detalles sobre las soluciones de vados, mobiliario urbano, y acceso a las plataformas y andenes.
- **Integración urbana de las estaciones y mobiliario.** Dada la centralidad y representatividad de los espacios urbanos afectados, el proyecto debe considerar una propuesta de integración urbana de calidad, que favorezca la integración urbana e identidad urbana municipal del espacio afectado.
- **Infraestructura ciclista.** Con respecto al diseño de la red ciclista, los carriles bici afectados deberán discurrir preferiblemente a cota de calzada y completando los itinerarios existentes y previstos en la planificación municipal.
- **Instalación de Alumbrado Público.** Además de la nueva instalación, el proyecto deberá incorporar todas las actuaciones necesarias para garantizar el suministro energético y funcionamiento provisional de la infraestructura de alumbrado público afectada durante las distintas fases de ejecución de las obras. En este sentido, el proyecto incorporará los cálculos luminotécnicos que justifiquen la adecuación de las propuestas de reubicación de los puntos de luz a las nuevas configuraciones del viario,

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37
Observaciones		Página	8/9
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==		




los cálculos eléctricos de los circuitos, la justificación del cumplimiento de la normativa de eficiencia energética y alumbrado exterior que resulta de aplicación.

- **En lo referente a la ordenación y ocupación de la vía pública.** En el ámbito de actuación del proyecto, y de sus actuaciones provisionales, existen autorizaciones y concesiones de ocupación de la vía pública otorgadas por el Ayuntamiento de Sevilla que podrán ser afectadas temporal o parcialmente por la ejecución de las obras. En este sentido pueden verse afectadas concesiones de ocupación de vía pública para kioscos de distinta clase, autorizaciones para ocupación de la vía pública para terrazas de veladores y ocupaciones temporales de vía pública para comercio ambulante, entre otras. El proyecto deberá considerar estas afecciones, tanto de carácter temporal como definitivo.

Sevilla, en la fecha indicada en el pie de firma
EL GERENTE

Fdo: Fernando Vázquez Marín¹

DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE DE LA CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y VIVIENDA

Código Seguro De Verificación	jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Fernando Vazquez Marin	Firmado	03/12/2025 21:42:37	
Observaciones		Página	9/9	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/jYhZf+XnrzvqK8gK6YUaWQ==			