



3.6. ENSANCHE CENTRO HISTORICO.(Ensanche Barriada del Rosario)

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana en el Ensanche del Centro Histórico , la agrupación de manzanas situadas al noroeste del casco Antiguo , conocida como Barriada del Rosario, al sur del antiguo recinto de Feria y al oeste de la calle Federico García Lorca, siendo su límite por el oeste los suelos del nuevo Sector SR-2. Este Ensanche Tradicional tiene un tejido de parcelas y manzanas regulares, de pequeñas dimensiones ,con características de la tipología tradicional del Ensanche Tradicional formado con tipologías de viviendas unifamiliares adosadas a linderos y formalizando la alineación de fachada, de promoción individualizada. La parte más al oeste tiene tipologías mas dispares, también con parcelas regulares pequeñas, pero ocupadas con edificaciones de vivienda unifamiliar con tipologías menos uniformes y con presencia de patios delanteros y retanques diversos de la edificación a linderos . Esta consolidado al 100%.

El viario jerárquicamente superior lo constituye la calle Federico Garcia Lorca, que conforma el borde Este , y es la calle que sirve de enlace con el centro Historico. La calle Greco de dirección norte sur permite la conexión con la actuación de rehabilitación del espacio de la antigua Feria, que facilitan la conexión con el Centro Histórico ,de los nuevos sectores de extensión del núcleo urbano hacia el noroeste.

La escala y las secciones de las calles interiores es bastante reducida, anchuras de sección de 8 m en la parte oeste y mas reducida ede 6 m de ancho en la zona al este, lo que limita en gran medida su uso como viario rodado y la generación organizada de aparcamientos en viario público, y fundamentalmente presenta secciones de acerado muy reducidas y de difícil uso por los peatones.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 51.125 m2, con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 160 viviendas.



La principal problemática de este tejido urbano, es la reducida sección del viario , con dificultad de garantizar itinerarios adaptados para movilidad reducida por la estrechez de los acerados , y la dificultad de organización del aparcamiento , (con muy escasa presencia da reservas de aparcamiento privadas en el interior de las parcelas).

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles locales es bueno, aunque existen calles donde el estado de conservación de las calzadas presenta deficiencias de conservación y desgaste. La reducida sección de acerados también genera problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano.

3.6.1.Déficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño del viario público y su funcionalidad , en relación a la movilidad peatonal, con carácter general en todo el viario interior de la Zona, pues una gran parte de los acerados de estas calles, no cumplen las dimensiones necesarias de las actuales normas de accesibilidad. La sección de las calzadas permite con carácter general una organización ordenada del aparcamiento , no existiendo ocupación de vehículos sobre el acerado..



Déficit de antigüedad de las infraestructuras urbanas de algunos servicios, alumbrado público, saneamiento , y abastecimiento de agua, por antigüedad y desgaste de los materiales empleados en su construcción originaria, y también por su falta de adaptación a los nuevos requerimientos actuales en cuanto a normativa sectorial, (eficiencia energética, contaminación lumínica, presiones de suministro , recogida de pluviales, etc).

3.6.2. Objetivos y estrategias de diseño de intervención sobre el espacio público.

El principal objetivo será mejorar la funcionalidad del viario público, redistribuyendo las secciones del viario publico disponible en función de la jerarquía y funcionalidad de cada calle, procurando garantizar el cumplimiento de las normas de accesibilidad en itinerarios peatonales adaptados por lo menos en una de las dos aceras de cada calle, para mantener también una de las dos hileras de aparcamineto. Las obras de urbanización que se planteen deberán incorporar las mejoras o actualizaciones que correspondan sobre las infraestructuras urbanas.

La estrategia de intervención que se proponga tratando de combinar ambos objetivos, deberá ser respaldada y contrastada por los representantes vecinales, fomentando los correspondientes procesos de información y participación, para garantizar la aceptación y buen uso del espacio público resultante por los usuarios directos del mismo.

Estrategias y criterios de intervención:

Jerarquización de la Red Viaria, en coherencia a su funcionalidad urbana. Jerarquización del viario , para dar prioridad en las calles de mayor jerarquía y sección, a la continuidad del trafico.. Tratamiento de

Código Seguro De Verificación:	TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==		
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL	Página	18/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==		



Código Seguro De Verificación:	TDue5d67AzejXocjK7qp1w==		
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL	Página	18/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TDue5d67AzejXocjK7qp1w==		





Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

renovación de la urbanización en las calles de sección de 8 m , con ampliación del acerado hasta 1,80 m, de y ajuste de la calzada a 5,20 m para permitir una banda de aparcamiento en cordón y calzada de sentido único.

Ordenación efectiva y pormenorizada de los aparcamientos y el espacio de circulación peatonal, para permitir su uso coordinado y eficaz en las calles locales de menor sección, en torno a 6 m de ancho, mediante tratamientos de plataforma compartida de vehículos y peatones, con limitación de velocidad., procurando mantener o aumentar la capacidad de aparcamiento actual del viario publico

Ordenación efectiva y pormenorizada de los espacios necesarios para implantación de usos complementarios en el viario público: alumbrado , mobiliario urbano y recogida de RSU, etc, ajustando las superficies destinadas a estos fines, tanto en localización e identificación, como en tratamiento superficial.

Renovación de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento y alumbrado público, que han cumplido su ciclo de servicio .Obras que deben realizarse por EMASESA en coordinación con las actuaciones municipales y por el propio Ayuntamiento en el caso del Alumbrado.

3.6.3. Desarrollo de las obras de reurbanización. Ejecución por Fases. Programación temporal. Avance de presupuesto.

La escala de intervenciones a realizar en esta Zona de Ensanche del Centro Histórico , posibilitan su ejecución directa mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización , sobre los ámbitos de las calles que puedan ser objeto de reforma y mejora, sin necesidad de desarrollar otros instrumentos de planificación intermedios.

El coste económico total de estas intervenciones es muy difícil de ajustar en el presente documento, siendo por tanto necesaria una definición mas precisa de las calles a intervenir y del alcance de las obras.

En función de la superficie neta de suelo destinado a viario solo se puede establecer una valoración muy genérica, aplicando un módulo de coste unitario de repercusión de urbanización. No se pueden valorar las obras de infraestructuras a realizar en cada caso porque también son de muy difícil concreción con los datos disponibles.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Ensanche Centro Histórico (Bda. Del Rosario) . 51.125 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad media 30 viv/ha . 160 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 11.510 m2 Superficie a reurbanizar : 5.750 m2

Los módulos de coste unitarios de referencia para los distintos tipos de viario son los siguientes:

Reurbanización de Viario tipo sección media 8 m ancho: 40 €/m2
En los costes de urbanización del viario se incluyen las obras de reforma de pavimentación, calzadas y acerados , y la reforma de la instalación de alumbrado. No se incluyen las obras de renovación de las infraestructuras de abastecimiento , saneamiento y energía eléctrica, que deberán valorarse de forma separada en cada caso por las compañías de suministro, y ejecutarse de forma coordinada en su caso , mediante convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las compañías de suministro.

Estimación presupuesto

Coste reurbanización viario: 5.750 m2 x 40 €/m2 =	230.000 € mas iva
Coste reposición alumbrado: 720 ml x 60 €/ml =	43.200 € mas iva
Total reurbanización: 273.200 € mas iva	
Coste reposición Aljarafe: .720 ml x 400 €/ml =	288.000 € mas iva

Código Seguro De Verificación:	TDue5d67Aze3Xoc jK7pIw==		
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL	Página	25/11/2020 09:13:04
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vf/irmaAyto/code/TDue5d67Aze3Xoc jK7pIw==		



Código Seguro De Verificación:	T5u4LBRU0cmmsRqtKyabw==		
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado	Firmado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL	Página	03/02/2021 08:40:21
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vf/irmaAyto/code/T5u4LBRU0cmmsRqtKyabw==		

