



3.14. ENSANCHE CENTRO HISTORICO.(Ensanche Calle Dolores Solano)

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana en el Ensanche del Centro Histórico , la agrupación de manzanas situadas al sureste del casco Antiguo , al sur de la Avda. de la Libertad , siendo su límite por el sur el nuevo sector de suelo urbanizable SR-10 .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. Tiene a singularidad de que la mayoría de las parcelas tienen doble fachada ocupando perpendicularmente el ancho total de la manzana. En el tramo final al sur se han desarrollado dos promociones de vivienda adosada de promoción conjunta, que mantienen las secciones del viario preexistente.

El viario jerárquicamente superior lo constituyen la Avda. de la Libertad por el norte, y la calle Gregorio Ordoñez por el sur, (Sector SR-10). Apoyadas en estas dos calles se desarrollan perpendicularmente las tres calles de este ensanche: Dolores Solano, San Ildefonso, y Camino de Gelves.

La escala y las secciones de las tres calles interiores es muy reducida, anchuras de sección de 7 m, lo que limita en gran medida la generación organizada de aparcamientos en viario público, y fundamentalmente presenta secciones de acerado muy reducidas y de difícil uso por los peatones. La calzada se dimensiona con 5,50 m de ancho , que permite la circulación en sentido único y banda de aparcamiento en cordón en un solo lado , pero las anchuras de los acerados son muy limitadas , (70 cm).

La superficie total de la zona es de aproximadamente 11.878 m2, con una densidad alta de 65 viv/ha. Con un total de 80 viviendas.



La principal problemática de este tejido urbano, es la reducida sección del viario , con dificultad de garantizar itinerarios adaptados para movilidad reducida , 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 aceptable, aunque presenta cierto deterioro por envejecimiento, aunque los finales de las calles están en mejor estado de conservación al ser su ejecución más reciente. La reducida sección de acerados también genera problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano (RSU).

3.14.1.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 mínimas necesarias de las actuales normas de accesibilidad. La sección de las calzadas permite la ordenación del aparcamiento en una sola banda lateral , con las dimensiones mínimas, pero esto limita la posibilidad de aumentar la dimensión del acerado necesario. El nivel de conservación de los pavimentos es dispar, existiendo zonas en buen estado junto a otras deterioradas.



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).

3.14.2. 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 , tratando el viario interior como calles de plataforma única con acceso restringido a residentes. 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... Tratamiento de renovación de la urbanización en las tres calles , como plataforma única de uso compartido por vehículos y peatones, con limitación de velocidad , y definiendo con claridad en el pavimento las zonas aptas para aparcamiento.

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 27/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL	Página	34/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==		



Código Seguro De Verificación:		TDue5d67Aze3Xoc jK7qp1w==	
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	34/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaYtos/code/TDue5d67Aze3Xoc jK7qp1w==		





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 Aljarafe, en coordinación con las actuaciones municipales y por el propio Ayuntamiento en el caso del Alumbrado.

3.14.3. 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 más 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(calle Dolores Solano) . 11.878 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 65 viv/ha . 80 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 3.500 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 d e 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: 3.500 m2 x 40 €/m2 = 140.000 € más iva
Coste reposición Alumbrado .500 ml x 60 €/ml = 30.000 € mas iva

Total reurbanización: 170.000 € mas iva

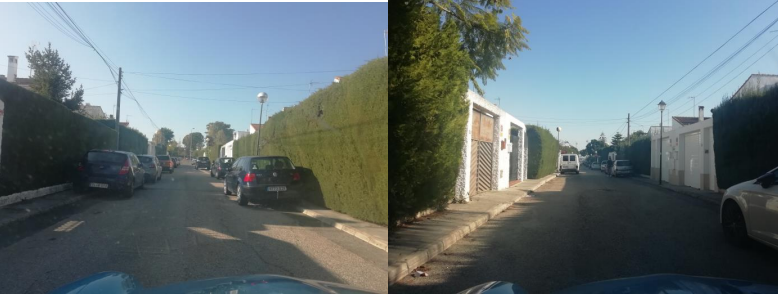
Coste reposición Aljarafe: 500 ml x 400 €/ml = 200.000 € mas iva

3.15. URBANIZACION LAS BRISAS I

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana La Urbanización Las Brisas I, situada entre Ciudad Expo y Los Alcores .Esta Urbanización tiene un tejido de parcelas y manzanas regulares, de pequeñas dimensiones ,con características de tipología de vivienda adosada , aunque con la particularidad de agruparse en conjuntos de 4 viviendas por los Linderos traseros en lugar de adosarse formando hileras. Está diseñada de forma uniforme y global tanto en el conjunto de las edificaciones , como de los viales. Se generan parcelas medianas de 15 m x15 m , que generan frentes amplios de fachada a los viales, aunque las secciones de calles pueden resultar de escasa sección 8 m .

La sección de los viales de sentido único de circulación, tienen su enlace a la red principal en todos los casos a través de la calle Magdalena Sofia de Barat, que es el viario principal, generándose circulaciones en anillo alrededor de las manzanas. En su diseño original las calzadas tienen una anchura de 5,50 m que permite un único sentido de circulación y aparcamiento en cordón en una de las bandas laterales. La sección de los Acerados es apriori suficiente, con anchuras de 1,0 m y 1,50 m.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 41.555 m2, con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 128 viviendas.



La principal problemática de este tejido urbano, es el mal uso por los vecinos de la sección del viario disponible , por ocupación de los Acerados por los vehículos privados, forzando la circulación peatonal por las calzadas, al ocuparse ambas márgenes de la calzada para aparcamiento sin criterio ni control alguno. (fundamentalmente porque no se utilizan las plazas de aparcamiento privado del interior de las parcelas, generando una sobre explotación del aparcamiento en el viario rodado , no dimensionado para esta función, y por cuanto no se organizan los aparcamientos de forma obligatoria solo sobre una de las dos márgenes de la calzada). Los frentes de fachada de las parcelas de 15 m tienen limitada su utilización como aparcamiento en la calzada solo en los vados de vehículos, ((3-4 m), por lo que se podrían disponer al menos dos coches de forma ordenada en cada tramo de calle de 15 m que ocupan dos parcelas, que si se organizan en una sola banda generarían una plaza por parcela. Si se permite el aparcamiento en dos bandas laterales se generan 4 plazas para cada dos parcelas, pero se imposibilita el paso correcto de los peatones.

Si se quiere dar prioridad al aparcamiento, sería conveniente reformar su diseño, garantizando itinerarios peatonales accesibles, (previsiblemente a situaciones de plataformas de uso compartido, o siendo mas exigentes con las limitaciones al aparcamiento).

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles locales es aceptable,

Código Seguro De Verificación:		TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	03/02/2021 08:40:21	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==			



Código Seguro De Verificación:		TDUe5d67AzejXocjK7qp1w==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Firmado	25/11/2020 09:13:04	
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL			
Uti De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDUe5d67AzejXocjK7qp1w==			

