



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.

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

La escala de intervenciones a realizar en La Barriada La Prusiana , posibilitan su ejecución directa mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización , sobre los ámbitos de los espacios públicos 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.

Al no contarse en el momento de redacción de este documento de una mayor concreción de los posibles ámbitos de intervención de las obras de reurbanización de la superficie objeto de intervención , o del contenido y alcance de posibles obras de reparación o mantenimiento, no se establece un avance presupuestario de los sotes de estas intervenciones , que deberán concretarse en los correspondientes proyectos de urbanización.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Barriada La Prusiana . 19.220 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 100 viv/ha . 192 viviendas.
Superficie de Vialidad Publica: 13.690 m2

Estimación presupuesto

No se define

3.8. URBANIZACIÓN ESTACADA DEL MARQUES

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana La Barriada de La Estacada del Marques, conjunto de parcelaciones urbanísticas desarrolladas en los años 70 (y posteriormente en otra segunda fase en los 90), al sur del Centro Histórico, en situación aislada entre las carreteras de Palomares y de Almensilla, que son los viarios que le sirven de accesos y conexión con el resto del tejido urbano.

Esta urbanización tiene un tejido de parcelas y manzanas regulares, de grandes dimensiones, con características de la tipología de Vivienda Unifamiliar Aislada , características de la ciudad jardín, con fuerte proporción de jardines privados en el interior de las parcelas, con superficies medias de parcelas de 1000 m2 (parcelación de los años 70 , que ocupa la zona noreste de la urbanización). Posteriormente en los 90 se desarrolla una segunda fase de urbanización, con la misma tipología pero con parcelas de dimensiones más reducidas (400 M2), también con tipología de vivienda unifamiliar aislada mezclada con viviendas pareadas. Esta consolidado al 100%.

El viario jerárquicamente superior lo constituyen las dos carreteras (Palomares y Almensilla) al este y oeste, siendo el resto del viario de carácter local.

La escala y las secciones de las calles interiores , así como las características de su urbanización son muy diferentes entre las dos fases de la urbanización, la de los años 70 y la de los 90.

La primera Fase cuenta con diseño de plataforma única , con viarios asfaltados en toda su sección , sin definición de bordillos y acerados peatonales, con secciones de entre 6,50 y 5,50 m de anchura. El nivel de conservación de la urbanización es regular, pues han sido ejecutadas obras de reurbanización para instalación de nuevo alumbrado , dejando franjas de asfalto diferenciadas, aunque en general no presentan graves desperfectos. Llama la atención que con secciones de viario tan estrechas existan calles con doble sentido de circulación, mezclándose la circulación de vehículos, el aparcamiento ocasional, (hay poca necesidad por aparcarse mayoritariamente en el interior de los jardines), y la circulación peatonal. También existen varias calles pequeñas terminadas en fondo de saco.

La segunda Fase más moderna tiene un nivel de terminación de la urbanización mucho más completa, con calles de secciones en torno a los 10 m de anchura, con acerados de 1,5 m de ancho y calzadas de 7 m con ocupación de aparcamientos en ambas bandas cuando las calles se ordenan con sentido único de tráfico. En algunos casos las calles funcionan con doble sentido de circulación. El nivel de conservación de la urbanización es bueno.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 157.120 m2, con una densidad baja de 12 viv/ha. Con un total de 188 viviendas.



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			
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==			



Código Seguro De Verificación:		TDU567AzejXocjK7qpIw==	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			
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDU567AzejXocjK7qpIw==			





La principal problemática de este tejido urbano, es la reducida sección del viario, fundamentalmente en la Primera Fase , con dificultad de garantizar itinerarios adaptados para movilidad reducida, por la imposibilidad de implantar Acerados, y la dificultad de ordenar de forma precisa el aparcamiento, motivo por el que esta urbanizada con el criterio de plataforma única para uso de vehículos y peatones. En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles en esta fase es bueno, aunque con un tratamiento superficial quizá demasiado simple y poco diferenciado para las distintas funciones y usos. La instalación de alumbrado ha sido renovada, si bien toda la instalación eléctrica en Baja Tensión, se realiza en tendidos aéreos sobre soportes de hormigón.

En la segunda Fase más moderna las secciones tipo de la urbanización, permiten la materialización de Acerados, si bien no cuentan con la anchura suficiente actual para dar cumplimiento a las normas de accesibilidad (anchura mínima 1,80), por lo que podría ser necesario su ensanchamiento al menos en una de las aceras. El nivel de conservación de la urbanización es bueno. En este caso tanto el alumbrado como el suministro eléctrico están diseñados con criterios más modernos no presentando problemas.

3.8.1.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 Fase Primera, pues no están suficientemente materializados en la pavimentación los itinerarios peatonales diferenciados dentro del criterio de plataforma única. La sección de las calzadas permite con carácter general una organización improvisada del aparcamiento ,al existir baja densidad de ocupación. Será necesario definir el sentido de circulación de algunas calles evitando cuando sea posible el doble sentido. En la segunda Fase puede ser necesaria la reurbanización para ensanchamiento de Acerados para dar cumplimiento a las Normas de Accesibilidad.

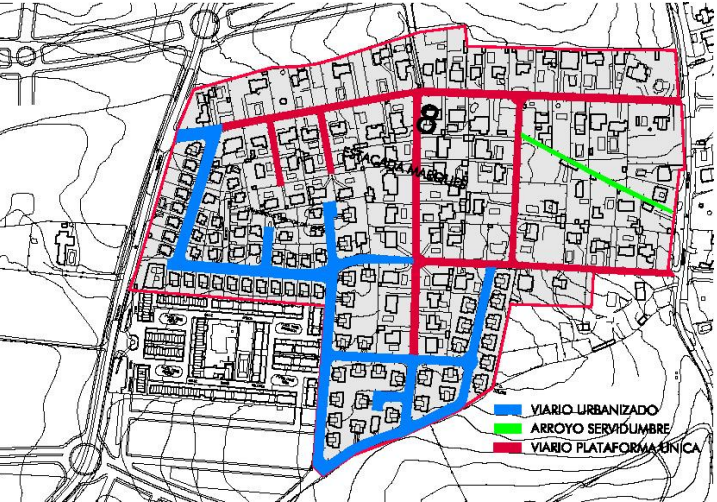


Déficit de antigüedad de las infraestructuras urbanas de algunos servicios, energía eléctrica, saneamiento , y abastecimiento de agua, por antigüedad y desgaste de los materiales empleados en su construcción originaria, y también por su falta de adaptación a los nuevos requerimientos actuales en cuanto a normativa sectorial, (tendidos aéreos, potencia eléctrica, presiones de suministro , recogida de pluviales, etc).

3.8.2. 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 público 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 mejor definición de las zonas destinadas a aparcamiento. 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 procurar evitar el doble sentido de circulación, y la indefinición de uso del escaso espacio disponible.. Tratamiento de renovación de la urbanización en las calles de sección de 10m , con ampliación del Acerado hasta 1,80 m, de y ajuste de la calzada a 7,20 m para permitir dos bandas 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 5/6 m de ancho, mediante tratamientos de plataforma compartida de vehículos y peatones, con limitación de velocidad.,

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	Página	22/68	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtkYabw==			



Código Seguro De Verificación:		TDUesd67AzeJXocjK7qp1w==	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	Página	22/68	
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDUesd67AzeJXocjK7qp1w==			





Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

procurando la reurbanización de las superficies para mejor identificación de las zonas de tránsito peatonal, de vehículos y de aparcamiento.

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 energía eléctrica, que han cumplido su ciclo de servicio. Obras que deben realizarse por Aljarafe en coordinación con las actuaciones municipales y por la compañía eléctrica titular de las líneas, en coordinación con el propio Ayuntamiento.

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

La escala de intervenciones a realizar en esta Barriada, 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 Urbanización Estacada del Marques . 157.120 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad baja 12 viv/ha . 188 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 20.360 m2
Superficie viario a Reurbanizar Fase 1 : 7.960 m2. Fase 2 : 12.400 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 Fase 1 7.960 m2 x 40 €/m2 = 318.400 € mas iva
Coste reurbanización Fase 2 2.480 m2 x 40 €/m2 = 99.200 € mas iva
Coste reposición Alumbrado .500 ml x 60 €/ml = 30.000 € mas iva

Total reurbanización: 447.600 € mas iva

Coste reposición Aljarafe: .720 ml x 400 €/ml = 288.000 € mas iva

3.9. URBANIZACIÓN EL ALMENDRAL

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana La Barriada de El Almendral, conjunto de parcelaciones urbanísticas desarrolladas en los años 80 al sur del Centro Histórico, en situación aislada al norte de la Carretera San Juan Palomares y al este del Camino del Jardín, que son los viarios que le sirven de accesos y conexión con el resto del tejido urbano.

Esta urbanización tiene un tejido de parcelas y manzanas regulares, de grandes dimensiones, con características de la tipología de Vivienda Unifamiliar Aislada, características de la ciudad jardín, con fuerte proporción de jardines privados en el interior de las parcelas, con superficies medias de parcelas que varían desde 1000 m2 a 500 m2.. Esta consolidado al 100%.

El viario jerárquicamente superior lo constituye la carretera San Juan Palomares, por el sur que sirve de acceso a la urbanización. Recientemente con el desarrollo del sector SR-11 situado al norte se han generado nuevos enlaces viarios para la urbanización, que conectan algunas de sus calles con los nuevos viales generados en la urbanización del citado sector. Conexiones al norte y también la este hacia el campo de feria de algunas calles anteriormente cortadas o en fondo de saco. El PGOU también contempla el desarrollo de un nuevo sistema general viario sobre el trazado del camino del Jardín, que completará la integración de la red viaria de El Almendral con la estructura viaria del municipio.

La escala y las secciones de las calles interiores, son muy reducidas, con una organización de una calle principal de directriz sur norte desde el enlace en la carretera de San Juan Palomares, la Avenida del Almendral, y el resto de calles que se organizan en la directriz perpendicular, algunas con salida a los nuevos viarios generados por el PGOU, y otras que terminan en fondo de saco interrumpidas por parcelas edificadas. En casi todos los casos salvo en las calles en fondo de saco se organizan con sentido único de circulación.

La urbanización cuenta con secciones de viario reducidas, con secciones de entre 6,50 y 7,00 metros, aunque también existen calles más estrechas (4 m) y más anchas (9m). la urbanización cuenta con Acerados peatonales muy estrechos de menos de 50 cm de ancho en algunos casos ocupados por farolas, y postes de sujeción de los tendidos aéreos de Baja Tensión, lo que hace casi imposible su correcta utilización por los peatones, que circulan por las calzadas, sin organización suficiente de las franjas de aparcamiento. El nivel de conservación de la urbanización es en general regular, con mala ejecución y conservación de los Acerados y cierto grado de deterioro en las calzadas de asfalto.

El conjunto de calles al este de la Avenida del Almendral, han sido objeto de reciente urbanización, con tratamiento de plataforma única de peatones y vehículos, en las que se han diferenciado dos franjas laterales de pavimento de losetas hidráulicas de hormigón, y con calzada central asfaltada de 3 m. las dos bandas laterales tienen anchuras distintas, de 2,10 m y 1,30 m, ocupándose la más ancha como banda de aparcamiento. en estas calles se han renovado las instalaciones de alumbrado público, aunque se han mantenido los postes y los tendidos aéreos de Baja Tensión.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 192.375 m2, con una densidad baja de 5 viv/ha. Con un total de 110 viviendas.

Código Seguro De Verificación:		TesU4LBRU0cmmsRqtKya6w==	
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	23/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKya6w==		

Código Seguro De Verificación:	TDUe5d67AzejXocjK7qp1w==	
Firmado Por	Juan Damian Aragón Sánchez	Estado
Observaciones	DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL	Página
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDUe5d67AzejXocjK7qp1w==	