

Código Seguro De Verificación:	Te5U4LbRU0cmmsRqtKyabw==		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	30/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmayos/code/Te5U4LbRU0cmmsRqtKyabw==			



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				
Un De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDUE5d67AzeJXocJK7QP1w==				
					



Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

3.12. Polígono PISA

El Polígono PISA constituye un sector urbano singular dentro del conjunto de la estructura urbana de Mairena, por su uso global industrial , con marcado carácter terciario, y por su situación al norte del termino en posición segregada respecto al resto del tejido residencial por la red viaria metropolitana.

Se trata de un desarrollo urbanístico singular de los años 80, desarrollado para usos industriales con alta combinación de uso terciarios, con parcelas de medianas y grandes dimensiones, con ordenación extensiva de los volúmenes edificados, generando zonas interiores de accesos maniobra y o servicios en el espacio libre de parcelas no ocupados por la edificación, que alcanza en muchas edificaciones las 3 plantas de altura, resultando por tanto un modelo singular en el área metropolitana, diferente de los modelos tradicionales de naves industriales adosadas de una planta y medianas o pequeñas superficies.

El desarrollo del Polígono PISA se produjo en varias Fases aunque de forma unitaria e integral, en un corto espacio temporal y con una gran uniformidad en el diseño tanto del viario como del espacio público, contando con ordenanzas específicas en cuanto a la formación de los vallados de las parcelas que conforman la fachada al viario público. La superficie total de la zona es de aproximadamente 59 Ha, La última fase de ampliación del Polígono PISA, se produjo posteriormente al inicio de siglo, y se desarrolló con un diseño de viario y de edificaciones mas singularizado, añade 12 ha .

El Polígono PISA tiene por tanto una gran importancia por su volumen y tipo de actividad , y por su proyección metropolitana, como generador de actividad económica y laboral en el municipio, y fuente de recursos e ingresos municipales.



El diseño de la red viaria y el espacio público resultan acordes al modelo de usos con tipologías extensivas, con trazado regular y ortogonal, en base a manzanas rectangulares más o menos alargadas, y calles con secciones de anchuras generosas (entre 20 y 16 m de anchura), con acerados y calzadas bien dimensionados y soluciones de las esquinas con radios de giro diseñados para el tránsito de camiones. La urbanización tiene un tratamiento estándar en cuanto a acerados con pavimentos de terrazo, calzadas y zonas de aparcamiento, e incluye un tratamiento mediante un arbolado ornamental, en alcorques lineales dispuestos en el acerado, que se completa con tratamientos de zonas verdes ajardinadas de mayor dimensión en los bordes de do de las calles principales. El alumbrado está resuelto también de manera uniforme, y no existen otros problemas específicos en cuanto a las infraestructuras urbanas. El

aparcamiento se resuelve en los laterales de las calzadas, que tienen dimensiones adecuadas para este fin. Además en la zona de transición con la cuarta fase se han acondicionado bolsas de aparcamiento específicas.

La principal problemática de este sector radica en su posición aislada y segregada del resto del continuo urbano , por la barrera que suponen las dos vías metropolitanas que la delimitan por el sur: la autovía a Sevilla y la vía metropolitana a Bormujos, lo que dificulta su accesibilidad y conectividad, salvo que se utilice el vehículo privado, resultando muy dificultoso el acceso por medios peatonales o por bicicleta. Esta dependencia excesiva del vehículo privado genera como derivada un exceso de demanda de plazas de aparcamiento, que produce cierta congestión.

En la actualidad se procede a la construcción del Proyecto de Pasarela Peatonal y de Carril Bici, que permita y potencie la conexión con estos medios desde el Intercambiador de Transporte a la zona sur del PISA. La puesta en servicio de esta obra deberá tener continuidad con el desarrollo de una serie de itinerarios de carriles bici en el interior del polígono PISA, para potenciar el uso de la movilidad peatonal o por bici en los desplazamientos entre el PISA y el resto de Mairena, e incluso entre el Intercambiador del Metro y este Polígono. La reducción de la dependencia del vehículo privado tendrá un efecto positivo en la reducción de la demanda de aparcamiento.

3.12.1.Déficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

No existe un déficit importante a reseñar en el diseño del viario público y su funcionalidad , en relación a la movilidad de vehículo privado y de transportes y en cuanto a la movilidad peatonal, pues las secciones de diseño de calzadas aparcamientos y acerados tienen con carácter general suficientes dimensiones. Los acerados presentan secciones de 1,50 m de anchura y bandas laterales de arriates para arbolado de 2,00 m de anchura, que permite la consideración de itinerarios accesibles. Aunque si existe un problema por la elevada altura de los bordillos del acerado , al existir muchos cortes en la continuidad de los itinerarios por las continuas salidas de vehículos de las parcelas , que no están resueltas con vados con rampas accesibles. Las calzadas tienen dimensiones de 13 m en las calles principales (pensadas para doble sentido de circulación pero actualmente ocupadas en las bandas laterales por aparcamientos), y de 7 m en las calles secundarias o comunes , que cuentan adicionalmente con bandas de aparcamiento lateral que amplían la calzada otros 4,5 m. además las esquinas d elas manzanas están diseñadas en curva lo que facilita la movilidad de vehículos pesados.

El material de los acerados y calzadas en general presenta buen estado de conservación , y bastante uniformidad, siendo característico el pavimento de terrazo en el conjunto de los acerados.



Déficit de antigüedad de las infraestructuras urbanas de servicios, fundamentalmente en el alumbrado público, ,

Código Seguro De Verificación:	T5U4LBRU0cmmsRqtKy6w==		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	31/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaaytos/code/T5U4LBRU0cmmsRqtKy6w==			





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

La amplitud superficial y la variedad de secciones y soluciones distintas que se pueden generar en la Intervención sobre el PISA, así como el elevado coste económico total de esta Intervención, aconsejan desarrollar un **Plan Especial, de Intervenciones para la Reurbanización del Polígono PISA, con objeto de definir y concretar una propuesta de reurbanización global y coherente**, que resuelva los distintos déficits en base a los objetivos generales expuestos, y que permita al mismo tiempo **segregar en fases o intervenciones parciales las partes del conjunto que puedan ejecutarse de forma fraccionada, en Proyectos de Urbanización del Vialio y reforma de Instalaciones** que permitan al Ayuntamiento abordar y asumir los costes desde la programación en los sucesivos presupuestos ordinarios de los próximos años, sin perder por ello la coherencia como intervención integral y conjunta. Este desarrollo mediante Plan Especial , también posibilitará la participación pública de los representantes empresariales a fin de coordinar y validar las propuestas de intervención, globales y parciales.

Las Obras a realizar en cada Fase, deberán quedar definidas de forma pormenorizada en Proyectos de Obras diferenciados, aunque manteniendo los criterios de diseño definidos en el Plan Especial de Intervenciones , a fin de garantizar la uniformidad y coherencia del proceso global de la Reurbanización.

El coste económico total de estas intervenciones es muy difícil de ajustar en el presente documento, siendo por tanto imprescindible la elaboración del Plan Especial , para concretar con mayor precisión el alcance de las obras de cada Fase y su presupuesto más definido, a fin de realizar una valoración total del conjunto.

En función de la superficie total de suelo destinado a vialio solo se puede establecer una valoración muy genérica, aplicando un módulo de coste unitario de repercusión de urbanización ajustado según la densidad edificatoria y la proporción en las secciones tipo de vialio de suelo asfaltado pavimentado o terrizo. 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 PISA. 713.650 m2
Superficie de Vialio Publico: Fase inicial 176.783 m2, Fase IV 47.290 m2
Superficie vialio público a reurbanizar afectado carril bici: 4.170 m x 4 m = 16.680 m2

Estimación presupuesto	
Coste reurbanización acerados bici : 16.680 m2 x 40 €/m2 =	667.200 € más iva
Coste reposición Alumbrado .24.000 ml x 60 €/ml =	1.440.000 € más iva
Total reurbanización: 2.107.200 € mas iva	
Coste reposición Aljarafesa: 12.000 ml x 400 €/ml =	4.800.000 € más iva

3.13. ENSANCHE CENTRO HISTORICO.(Ensanche Ateneo)

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana en el Ensanche del Centro Histórico , la agrupación de manzanas situadas al noreste del casco Antiguo , al norte de la Avda. de la Libertad, siendo su límite por el norte el nuevo ensanche de viviendas adosadas que conforma el frente sur de la vía metropolitana..Este Ensanche , desarrollado hace bastantes años, tiene un tejido singular con tipología extensiva de Cudad Jardín, con parcelas irregulares, de medianas o grandes dimensiones, desarrollado en dos etapas, la primera desarrollada sobre un vial muy estrecho en fondo de saco, que sirve de acceso a las parcelas mas grandes, y la segunda con un diseño de calles mas convencional , en el entorno de la manzana donde se sitúa el Ateneo.

El vialio jerárquicamente superior lo constituye la Avda. de la Libertad y en perpendicular la Calle Pedro Muñoz Seca, ambas recientemente urbanizadas, y conectadas a estos vialios se enlazan las calles interiores: Juan Ramon Jimenez y Alvarez Quintero, con secciones de 8,60 m de anchura , con calzada de 5 m y acerados de 1,80 m; y en segundo termino la Calle Valderillo, calle o callejón singular en fondo de saco y con una sección muy reducida de 4,40 m ,asfaltada como plataforma única , que no permite muchas correcciones.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 49.690 m2, con una densidad baja de 12 vv/ha. Con un total de aproximadamente 60 viviendas.



La escala y las secciones de las dos primeras calles de sección de 8,6 m, se considera suficiente y bien dimensionada en cuanto a calzadas y acerados, posibilitando el aparcamiento ordenado en una de las dos márgenes (la baja densidad no genera excesiva demanda de aparcamiento.) y las secciones del acerado son suficientes para cumplir normativa de accesibilidad. El problema principal puede considerarse su antigüedad y grado de conservación de los pavimentos en calzadas y acerados (resueltos con baldosa hidráulica).

La segunda calle presenta graves disfuncionalidades por su terminación en fondo de saco y escasa sección, siendo en este caso el pavimento uniforme tratado con asfalto como plataforma única.

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización es malo . Tambien el alumbrado es muy antiguo La reducida sección de acerados también genera problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano (RSU).

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	32/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TesU4LBRU0cmmsRqtKyabw==		



Código Seguro De Verificación:		TDU56d7AzeJXocjK7qp1w==	
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	32/68
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyto/code/TDU56d7AzeJXocjK7qp1w==		

