

3.10. BARIADA LOS ALCORES

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana la Barriada Los Alcores, desarrollada como promoción unitaria de agrupación de bloques de viviendas plurifamiliares, característica de los años 70, agrupadas en una misma urbanización, con tipologías de bloques abiertos, de 5 plantas, con espacios libres ajardinados, viario peatonal y zonas de aparcamiento dispuestas entre los bloques. Esta situada en el área de extensión del Barrio de Lepanto hacia el oeste producida en los años 70 generando dos actuaciones significativas Los Alcores y Ciudad Aljarafe.

El viario rodado se formaliza en el perímetro de la urbanización sobre las calles Magdalena Sofia de Barat y San Isidro Labrador, siendo el resto de espacios libres entre bloques de carácter peatonal, disponiendo en el centro del barrio un espacio de mayor dimensión diseñado como plaza central del conjunto. La dotación de aparcamientos se resuelve concentrada en dos grandes bolsas de aparcamiento situadas en los extremos de la urbanización. Sobre la calle San Isidro Labrador se han realizado recientemente obras de reurbanización, en la que se han mejorado los paseos peatonales y las bandas de aparcamiento laterales, que conectan con las calles peatonales de acceso al interior de la urbanización. El interior de la urbanización, también ha sido objeto de obras de rehabilitación y reurbanización, y tanto los recorridos peatonales, la plaza y los espacios ajardinados, se encuentran en general en buen estado de conservación.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 56.250 m², con una densidad alta de 130 viv/ha. Con un total de 736 viviendas.



No existe una problemática singular en este tejido urbano.

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles locales es bueno, No se generan problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano, teniendo además muchas de las calles anchura suficiente para la movilidad de vehículos de carga y descarga.

Además de la terminación de las obras de reurbanización pendientes del tramo inferior de la San Isidro Labrador, Las intervenciones estarían limitadas, a reparaciones o renovación de pavimentos, o de mejoras en el tratamiento de jardinería, o vinculadas a obras de renovación de las infraestructuras urbanas soterradas.

3.10.1. Deficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño de los espacios libres ajardinados interiores, en relación a su conservación y mantenimiento como espacios libres de uso y dominio público, pero que por su fragmentación pueden resultar de difícil conservación municipal, y tienen un uso fundamentalmente decorativo y paisajístico, por su diseño fundamentalmente complementario al de las circulaciones, y no como espacios de uso ciudadano,



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).

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

El principal objetivo será mejorar el diseño y tratamiento de los espacios libres intersticiales, a fin mejorar su conservación y mantenimiento y potenciando su optimización para el uso y disfrute de los vecinos.

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:

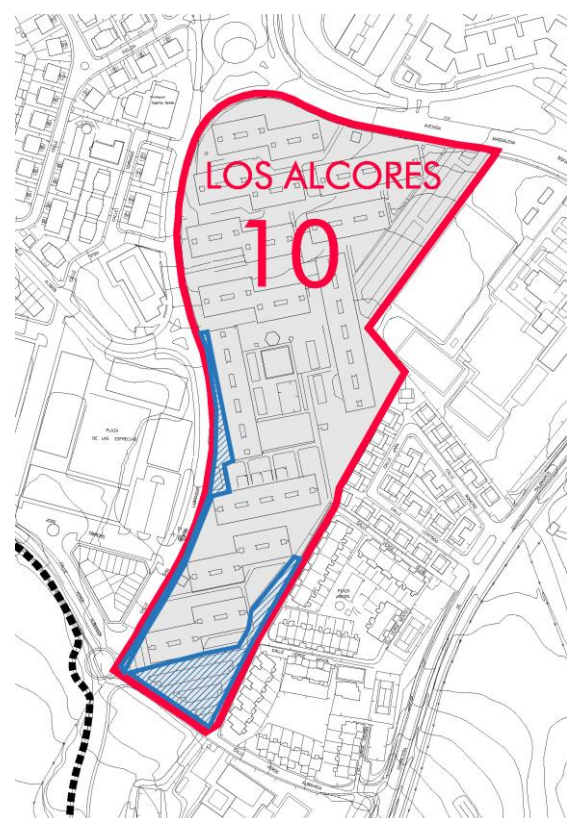
Actuaciones de reurbanización del tramo pendiente de ejecutar en la calle San Isidro Labrador, t en la zona de aparcamiento situada al sur del conjunto.

Ordenación y mejora del tratamiento superficial y de ajardinamiento de los espacios libres intersticiales, y del espacio de circulación peatonal, para permitir su óptima conservación y

mantenimiento por el Ayuntamiento , y la mejora de los elementos de mobiliario urbano , que permitan su optimización de uso por los vecinos

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



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

La escala de intervenciones a realizar en La Barriada Los Alcores , 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 previa mas precisa de las calles a intervenir y del alcance y contenido 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 costes de estas intervenciones , que deberán concretarse en los correspondientes proyectos de urbanización.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Barriada Los Alcores . 56.250 m²
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 130 viv/ha . 736 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 39.290 m²
Superficie de Viario Publico a reurbanizar: 1.140 m² + 2.980 m²

Estimación presupuesto

Coste reurbanización viario: 4.120 m ² x 40 €/m ² =	164.800 € más iva
Coste reposición Alumbrado .700 ml x 60 €/ml =	42.000 € más iva
Total reurbanización: 206.800 € mas iva	
Coste reposición Aljarafesa: .700 ml x 400 €/ml =	280.000 € más iva

3.11. BARIADA CIUDAD ALJARAFE

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana la Barriada Ciudad Aljarafe, desarrollada como promoción unitaria de agrupación de bloques de viviendas plurifamiliares, característica de los años 70, agrupadas en una misma urbanización, con tipologías de bloques abiertos, de distintas alturas, con espacios libres ajardinados, viario peatonal y zonas de aparcamiento dispuestas en un anillo cerrado interior que rodea los bloques. Esta situada en el área de extensión del Barrio de Lepanto hacia el oeste producida en los años 70, generando dos actuaciones significativas Los Alcores y Ciudad Aljarafe.

El viario rodado se formaliza en el perímetro de la urbanización formando un anillo continuo que rodea toda la urbanización, conectado en varios puntos de acceso a la red viaria principal del municipio, sobre el que se van desarrollando diversas zonas de aparcamiento, que dan la cobertura dotacional necesaria al conjunto, siendo el resto de espacios libres entre bloques de carácter peatonal, disponiendo en el centro del barrio dos espacios de mayor dimensión diseñados como plazas o áreas ajardinadas más significativas. El perímetro externo está tratado como áreas ajardinadas, que separan el recinto del resto de viarios principales que rodean el barrio: Avda. Magdalena Sofia de Barat, Carretera San Juan Palomares, y Avda. de Lepanto.

En su conjunto la urbanización, ha sido objeto de diversas obras de rehabilitación y reurbanización, y tanto los recorridos peatonales, las calzadas de tráfico y aparcamiento, como las plazas y los espacios ajardinados, se encuentran en general en buen estado de conservación.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 107.020 m², con una densidad alta de 110 viv/ha. Con un total de 1.192 viviendas.



No existe una problemática singular en este tejido urbano.

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles locales es bueno, No se generan problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano, teniendo además muchas de las calles anchura suficiente para la movilidad de vehículos de carga y descarga.

Las intervenciones estarían limitadas, a reparaciones o renovación de pavimentos, o de mejoras en el tratamiento de jardinería, o vinculadas a obras de renovación de las infraestructuras urbanas soterradas.

3.11.1. Deficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño de los espacios libres ajardinados interiores, en relación a su conservación y mantenimiento como espacios libres de uso y dominio público, pero que por su fragmentación pueden resultar de difícil conservación municipal, y tienen un uso fundamentalmente decorativo y paisajístico, por su diseño fundamentalmente complementario al de las circulaciones, y no como espacios de uso ciudadano,



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).

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

El principal objetivo será mejorar el diseño y tratamiento de los espacios libres intersticiales, a fin mejorar su conservación y mantenimiento y potenciando su optimización para el uso y disfrute de los vecinos.

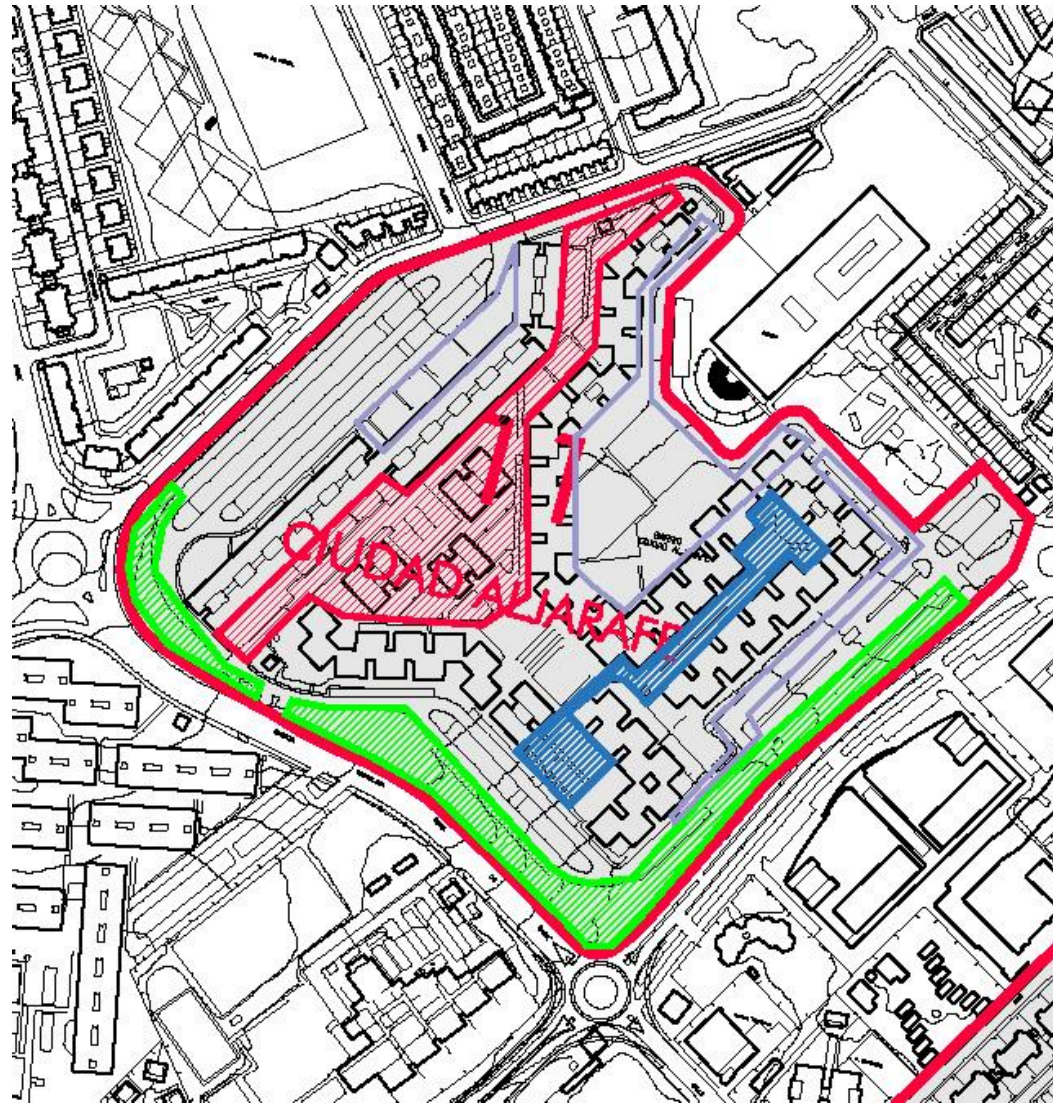
Las obras de urbanización que se planteen deberán incorporar las mejoras o actualizaciones que correspondan sobre las infraestructuras urbanas.

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:

Ordenación y mejora del tratamiento superficial y de ajardinamiento de los espacios libres intersticiales, y del espacio de circulación peatonal, para permitir su óptima conservación y mantenimiento por el Ayuntamiento, y la mejora de los elementos de mobiliario urbano, que permitan su

optimización de uso por los vecinos. Estas intervenciones se concentraran de forma particularizada sobre el resto de superficies del espacio peatonal intersticial , que no hay sido objeto de obras de reurbanización en programas anteriores , que se reflejan en el plano siguiente. No se proponen obras de reurbanización sobre el viario público y zonas de aparcamiento que pueden considerarse en buen estado de conservación.



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

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

La escala de intervenciones a realizar en La Barriada Ciudad Aljarafe , 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 previa más precisa de las calles a intervenir y del alcance y contenido 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 costes de estas intervenciones , que deberán concretarse en los correspondientes proyectos de urbanización.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Barriada Ciudad Aljarafe .107.020 m²

Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 110 viv/ha . 1.192 viviendas.

Superficie de Viario Publico Rodado: 31.080 m²

Superficie de Viario Publico Peatonal y espacios libres: 50.980 m²

Superficie de viario peatonal pendiente de renovación : 13.133 m²

Estimación presupuesto

Coste reurbanización espacios peatonales : 13.133 m ² x 20 €/m ² =	262.660 € mas iva
Coste reposición Alumbrado .2.700 ml x 60 €/ml =	162.000 € mas iva

Total reurbanización: 424.660 € mas iva

Coste reposición Aljarafesa: .2.000 ml x 400 €/ml =	800.000 € mas iva
---	-------------------

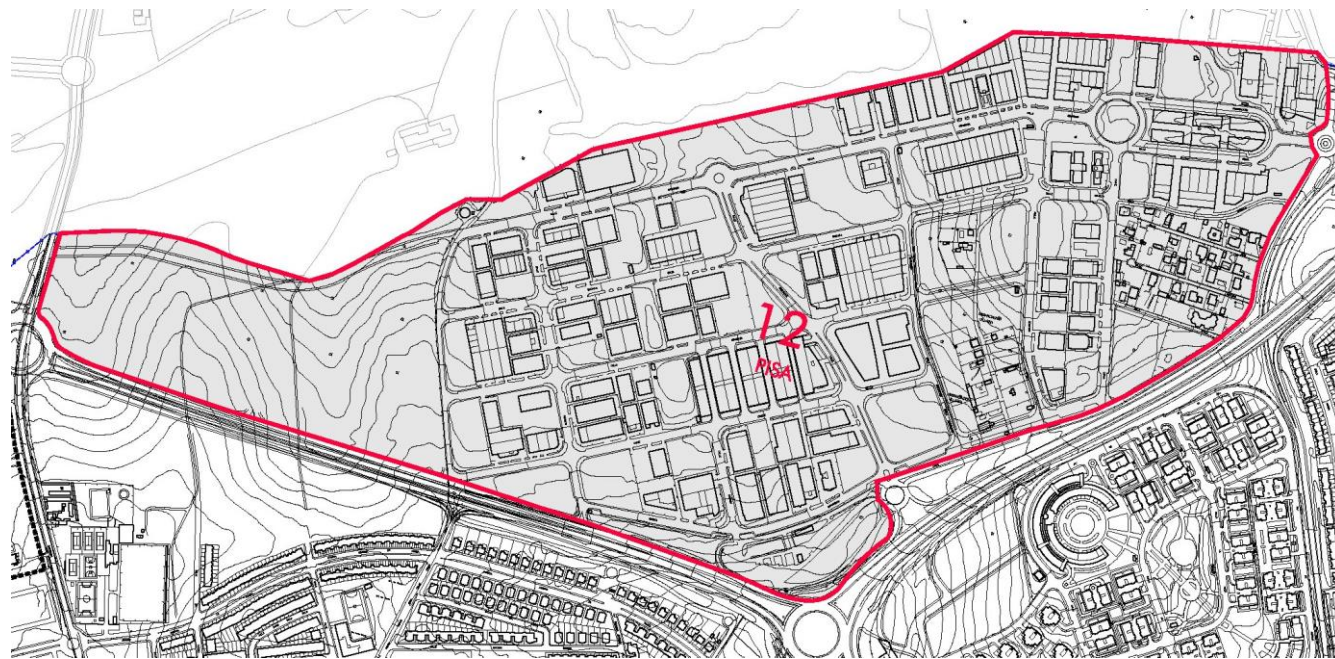
3.12. Polígono PISA

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 término 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 más 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. Deficits.

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 de las 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,

por su falta de adaptación a los nuevos requerimientos actuales en cuanto a normativa sectorial, (eficiencia energética, contaminación lumínica). También se pueden producir otros déficits de menor incidencia, localizados en zonas concretas, sobre el resto de servicios urbanos, (RSU, saneamiento, abastecimiento, etc).

Déficit de accesibilidad al Sector desde el resto de la ciudad de Mairena, en particular en relación con a movilidad peatonal y en bicicleta, y quizá también en el transporte público, debido a la segregación funcional que producen las vías metropolitanas, que suponen una importante barrera. La conexión y enlace al red viaria metropolitana se produce con cinco enlaces, generándose ciertos problemas de congestión en la rotonda del intercambiador, que se han amortiguado con el túnel en herradura de salida directa hacia Sevilla. La construcción de la pasarela peatonal y de bicicleta debe mejorar la conexión con estos medios de movilidad.

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

El primer y fundamental objetivo será desarrollar una nueva red de carriles bici, que faciliten el uso de este medio en el interior del sector, dando continuidad al cruce por la nueva pasarela desde el Intercambiador, y buscando además completar uno o varios anillos internos con nuevos cruces sobre la red metropolitana. El desarrollo de esta red interna de carril bici, generara la ejecución de obras de reforma de los pavimentos y las secciones tipo de viarios, previsiblemente sobre las calles de mayor jerarquía funcional, (que presentan mayor anchura), o sobre las calles de borde externas, que posibiliten mayor facilidad para el nuevo trazado. Estas intervenciones deberán mantener en lo posible la utilidad y capacidad de las reservas de aparcamiento disponibles evitando su reducción, al tiempo que se ajustan los itinerarios peatonales a la normativa actual.

Y el segundo objetivo será el de mejorar y actualizar el diseño y funcionalidad de los servicios e infraestructuras urbanas, incluyendo la renovación de las instalaciones de alumbrado para su adaptación al Programa definido en la Auditoria Energética general del municipio, las intervenciones parciales que se requieran sobre las redes de saneamiento y abastecimiento de Aljarafe, o las posibles mejoras de los sistemas actuales de telecomunicaciones, (para potenciar al máximo la capacidad de oferta tecnológica del sector), y de RSU, (desarrollado de manera más específica para los usos industriales y terciarios).

La estrategia de intervención que se proponga, deberá ser respaldada y contrastada por los representantes de las empresas asentadas en el sector, 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:

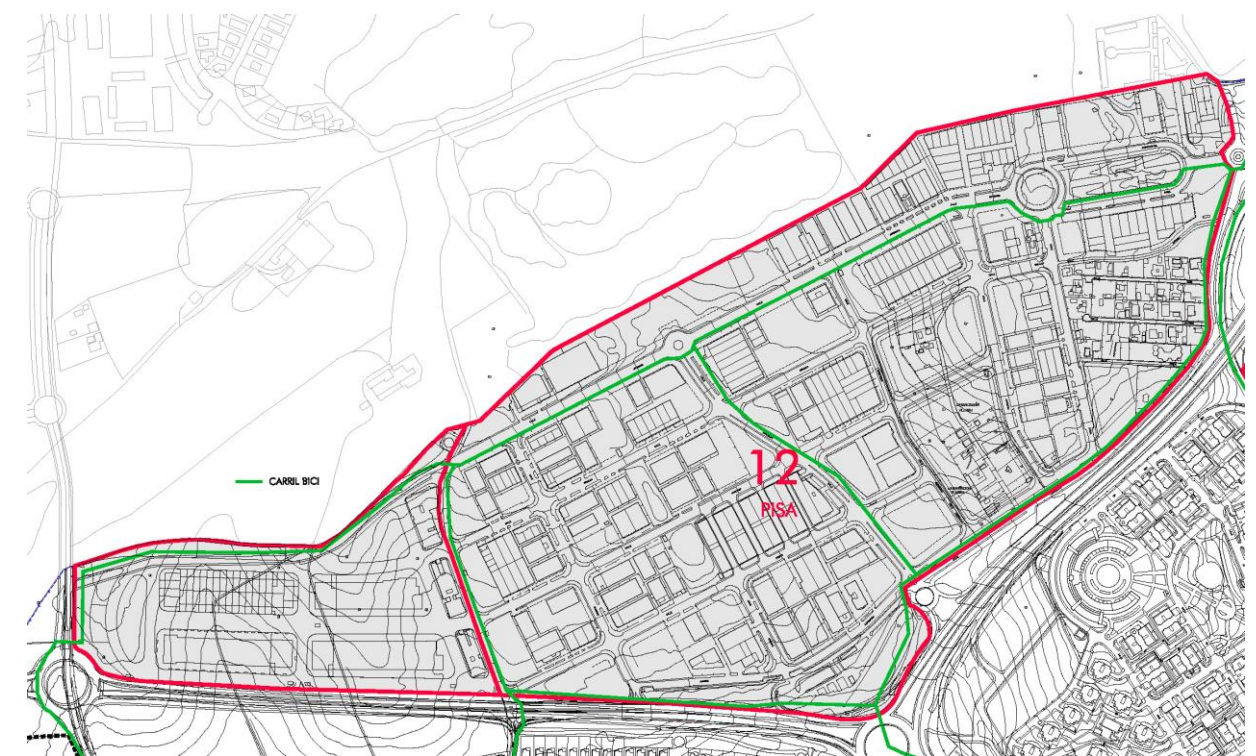
Jerarquización de la Red Viaria, en coherencia a su funcionalidad urbana. Jerarquización del viario, para dar prioridad en las calles de mayor jerarquía y sección, a la continuidad de la nueva red interna de Carril Bici, que permita la accesibilidad y proximidad al resto de manzanas, garantizando también la anchura suficiente para el paso de transporte público, y de los tránsitos peatonales, ajustando si es preciso la disposición de aparcamiento, estableciendo la funcionalidad y capacidad de calle en relación con los criterios de movilidad general del conjunto. Modificaciones en las secciones actuales de las calles Artesanía Horizonte, para implantar carril bici segregado. Similar tratamiento en las calles perimetrales del conjunto.

Ordenación pormenorizada del carril Bici como uso compartido con los vehículos en el resto de calles locales, para permitir su uso coordinado y eficaz en las calles locales de menor sección, mediante tratamientos de pintura y señalización con límites de velocidad en las calzadas

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

Mantenimiento con carácter general de los pavimentos y reformas puntuales para resolver cruces peatonales y vados de vehículos con rampas allá donde no sea necesario su redimensionamiento, con el fin de mantener la identidad conjunta de la imagen urbana de la barriada.

Renovación de las redes de alumbrado público, y de otros servicios urbanos como telecomunicaciones y RSU, .Obras que deben realizarse por el Ayuntamiento en coordinación con el resto las actuaciones municipales. Singularmente se coordinaran con Aljarafe las obras necesarias de conservación o renovación en saneamiento y abastecimiento.



Propuesta de trazado nuevos carriles Bici

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 Viario 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 viario 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 viario 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 Viario Público: Fase inicial 176.783 m², Fase IV 47.290 m²
Superficie viario público a reurbanizar afectado carril bici: 4.170 m x 4 m = 16.680 m²

Estimación presupuesto

Coste reurbanización Acerados bici : 16.680 m ² x 40 €/m ² =	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

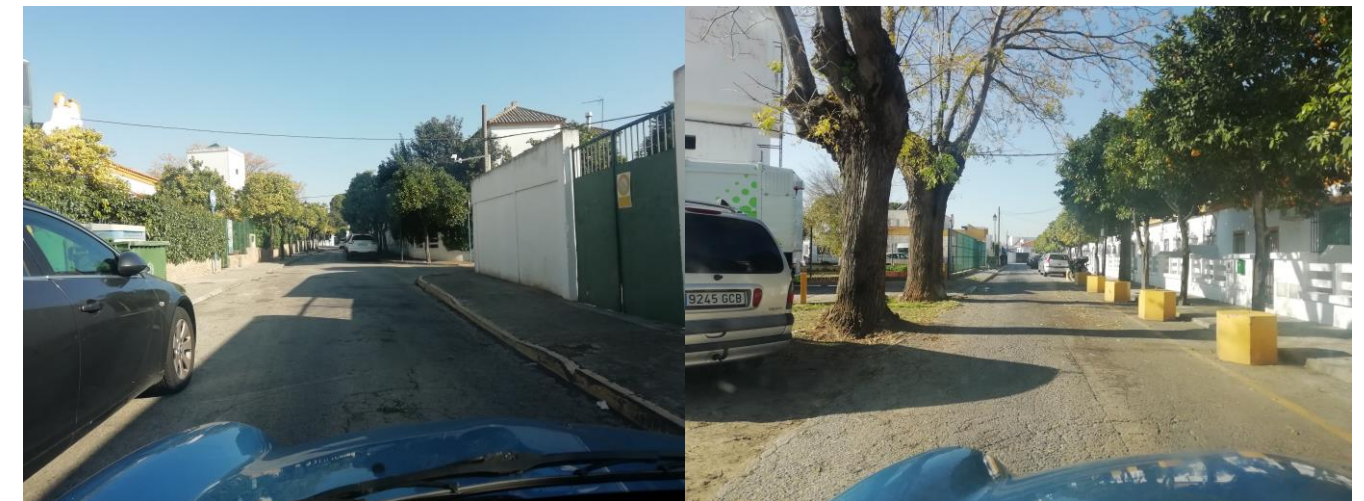
Coste reposición Aljarafe: 12.000 ml x 400 €/ml =	4.800.000 € más iva
---	---------------------

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 Ciudad 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 más grandes, y la segunda con un diseño de calles más convencional, en el entorno de la manzana donde se sitúa el Ateneo.

El viario jerárquicamente superior lo constituye la Avda. de la Libertad y en perpendicular la Calle Pedro Muñoz Seca, ambas recientemente urbanizadas, y conectadas a estos viarios 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 término la Calle Valverdillo, 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 viv/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. También 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).



3.13.1. Deficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño del viario público y su funcionalidad, y antigüedad y deficiente estado de conservación, con problemas de fondo de saco y escasa sección de la calle Valverdillo, y deficiente estado de conservación de pavimentos en el resto de calles.

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).

3.13.2. 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 cuando sea preciso, y mejorando el nivel de terminación y conservación de los pavimentos, en función de la jerarquía y funcionalidad de cada calle, tratando el viario interior como calle 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:

Reurbanización del viario, en coherencia a su funcionalidad urbana... Tratamiento de renovación de la urbanización en las calles Juan Ramón Jiménez y Álvarez Quintero. Mantenimiento de la urbanización existente en la calle Valverdillo, con tratamiento de plataforma única.

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.

3.13.3. 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(Ateneo) . 49.689 m²
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad baja 12 viv/ha . 60 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 5.268 m² . Superficie a reurbanizar: 3.400 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 viario: 3.400 m ² x 40 €/m ² =	136.000 € más iva
Coste reposición Alumbrado .480 ml x 60 €/ml =	28.800 € mas iva

Total reurbanización: 164.800 € mas iva

Coste reposición Aljarafe: 480 ml x 400 €/ml =	192.000 € mas iva
--	-------------------

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.Deficits.

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.

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 Aljarafesa, 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 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: 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

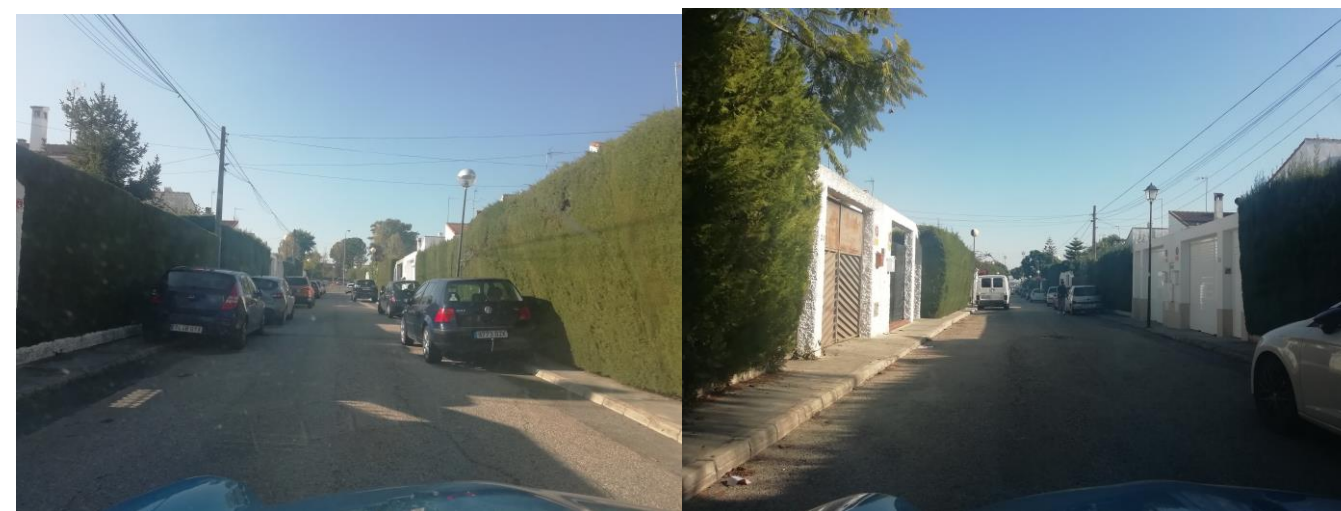
Coste reposición Aljarafesa: 500 ml x 400 €/ml = 200.000 € mas iva

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 Sofía 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 a priori 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,



aunque presenta cierto deterioro por envejecimiento,. La reducida sección de acerados también genera problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano (RSU).

Además en algunos casos el nivel de conservación o deterioro de la urbanización , o de las instalaciones de servicios , requieren de obras de mejora y o reposición. (el alumbrado es muy antiguo y existen tendidos aéreos de telefonía

3.15.1. Deficits.

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, por el deficiente uso de las bandas de aparcamiento disponibles por los vecinos. La sección de las calzadas permite la ordenación del aparcamiento en una sola banda lateral , con las dimensiones mínimas, pero no se puede ampliar una segunda banda de aparcamiento, pues esto limita la posibilidad de conservar 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).

3.15.2. 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 , , bien definiendo con nitidez las limitaciones al aparcamiento solo en una banda lateral, o bien 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 todas las calles de forma uniforme en el conjunto de la urbanización, mediante señalización clara de aparcamiento , o 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.

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.

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

La escala de intervenciones a realizar en esta Urbanización , 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 Las Brisas I . 41.555 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad media 30 viv/ha . 128 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 8.173 m2

Estimación presupuesto

Coste reurbanización viario: 8.173 m2 x 40 €/m2 =	326.920 € más iva
Coste reposición Alumbrado .1.020 ml x 60 €/ml =	61.200 € mas iva

Total reurbanización: 388.120 € mas iva

Coste reposición Aljarafe: 1.020 ml x 400 €/ml =	408.000 € mas iva
--	-------------------

3.16. URBANIZACION HACIENDA LOS OLIVOS

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana La Urbanización Hacienda Los Olivos, 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, y pareada. Está diseñada de forma uniforme y global tanto en el conjunto de las edificaciones, como de los viales. Se generan parcelas pequeñas, que generan frentes de fachada pequeños de 6 m de longitud, que en la mayor parte están ocupados por vados de acceso de vehículos al garaje privado. Las secciones de calles son de anchura suficiente con sección 9 m, con 6 m de calzada, con sentido único de circulación y una banda de aparcamiento lateral, y acerados de 1,5 m de ancho..

La sección de los viales es en general de sentido único de circulación, aunque existe un viario jerárquicamente mas principal, La calle Alisios, que permite la conexión desde Ciudad Expo a la calle San Isidoro Labrador en el barrio vecino de Los Alcores. El resto del viario interno se desarrolla entre estas tres calles y la vecina Magdalena Sofía de Barat, con distintos enlaces y trazados, aunque en algún caso se producen situaciones de calles cortadas en fondo de saco.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 76.938 m², con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 230 viviendas.



La principal problemática de este tejido urbano, lo constituyen los viales en fondo de saco, donde se produce una mayor complejidad entre las maniobras de doble sentido de circulación y el aparcamiento en doble banda lateral, aun cuando se mantiene la misma sección uniforme que en las calles que no son fondo de saco. Y también la inadaptación de los acerados a las nuevas normas sobre accesibilidad, en cuanto a itinerarios accesibles y en cuanto a supresión de barreras arquitectónicas. También en algunas de las calles es un problema la mala conservación y deterioro de los pavimentos de acerados y calzadas.

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,. La reducida sección de acerados también genera problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), y otros elementos de mobiliario urbano (RSU).

Además en algunos casos el nivel de conservación o deterioro de la urbanización, o de las instalaciones de servicios, requieren de obras de mejora y o reposición. (el alumbrado es muy antiguo y existen tendidos aéreos de telefonía

3.16.1. Deficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño del viario público y su funcionalidad, en relación a la movilidad de vehículos, aparcamiento y peatones, con carácter particular en las calles terminadas en fondo de saco. La sección de las calzadas permite la ordenación del aparcamiento en una sola banda lateral, con las dimensiones mínimas, pero no se puede ampliar una segunda banda de aparcamiento, pues esto limita la posibilidad de conservar 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).

3.16.2. 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, buscando la posibilidad de actuación de conexión de algunas de las calles en fondo de saco, realizando actuaciones de rectificación de alineaciones de algunas parcelas. 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 todas las calles de forma uniforme en el conjunto de la urbanización, mediante señalización clara de aparcamiento, y tratando de generar continuidad en las calles con fondo de saco.

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

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

La escala de intervenciones a realizar en esta Urbanización, 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 Hacienda Los Olivos.. 76.933 m²

Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad media 30 viv/ha . 230 viviendas.

Superficie de Viario Publico: 19.792 m²

Superficie viario a reurbanizar: 4.200 m²

Estimación presupuesto

Coste reurbanización viario: 4.200 m ² x 40 €/m ² =	168.000 € más iva
Coste reposición Alumbrado .1.980 ml x 60 €/ml =	118.000 € mas iva

Total reurbanización: 286.800 € mas iva

Coste reposición Aljarafesa: 1.980 ml x 400 €/ml =	792.000 € mas iva
--	-------------------

3.17. URBANIZACION LAS BRISAS II

Se identifica como Área de Rehabilitación Urbana La Urbanización Las Brisas II, situada entre Simon Verde y Barriada 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, con secciones de calles que se pueden considerar de suficiente sección 9 m.

La sección de los viales de sentido único de circulación, tienen su enlace a la red principal de Simon Verde, en todos los casos a través de las calles Ciaurriz y Manuel Alonso Vicedo, que son los viarios principales, generándose circulaciones en un único sentido entre ambas en las calles interiores. En su diseño original las calzadas tienen una anchura de 6,00 m que permite un único sentido de circulación y aparcamiento en cordón en una de las bandas laterales. La sección de los acerados es a priori suficiente, con anchuras uniformes de 1,50 m.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 44.695 m², con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 240 viviendas.



No existe una especial problemática en este tejido urbano, la baja densidad y poca necesidad de aparcamiento no genera descontrol o mal uso de las calzadas, y las secciones de acerado aunque resulten ligeramente inferiores a las necesarias por normativa de accesibilidad son suficientes y no se encuentran en mal estado.

En general el tratamiento superficial y el nivel de conservación de la urbanización de las calles locales es bueno, con pavimentos de ladrillo taco. La ajustada sección de acerados genera algunos problemas de implantación de infraestructuras urbanas, (báculos de farolas), arbolado, y otros elementos de mobiliario urbano (RSU).

Además en algunos casos el nivel de conservación o deterioro de la urbanización, o de las instalaciones de servicios, requieren de obras de mejora y o reposición. (el alumbrado es muy antiguo y existen tendidos aéreos de telefonía

3.17.1.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 limitado a las anchuras de acerado en relación a la normativa sobre accesibilidad.

La sección de las calzadas permite la ordenación del aparcamiento en una sola banda lateral, con las dimensiones mínimas, considerando este dimensionamiento suficiente para cubrir las necesidades. El nivel de conservación de los pavimentos es en general bueno..

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).

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

El principal objetivo será mejorar la funcionalidad del viario público, ajustando en su caso con ligeras modificaciones, la anchura de los acerados para generar itinerarios accesibles. 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 ampliación parcial de acerados para adaptación a normativa, con ajustes parciales de la sección útil de las calzadas.

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

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

La escala de intervenciones a realizar en esta Urbanización, 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 Las Brisas II . 44.695 m²
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad media 30 viv/ha . 240 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 14.730m²
Superficie ampliación acerados 1.700 ml x 1 m = 1.700 m²

Estimación presupuesto

Coste reurbanización viario: 1.700 m² x 40 €/m² = 68.000 € más iva
Coste reposición Alumbrado .1.700 ml x 60 €/ml = 102.200 € mas iva

Total reurbanización: 170.000 € mas iva

Coste reposición Aljarafesa: 1.700 ml x 400 €/ml = 680.000 € mas iva



4. MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN LA DOCUMENTACIÓN DEL PLAN GENERAL.

Las Modificaciones a introducir en la Documentación del PGOU serian las siguientes:

Modificación en la Memoria Justificativa , introduciendo un NUEVO apartado específico en el Apartado 4..2.2. “ACTUACIONES DE RECUALIFICACION Y MEJORA DE LAS DISTINTAS BARRIADAS”, que desarrollara de forma sintética la justificación y objetivos de la delimitación e inclusión en el PGOU de las Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana , definiendo los objetivos básicos de intervención en cada una de ellas .

Nuevo Apartado 4.2.2.12 de la Memora Justificativa “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

Modificaciones en el Programa de Actuación del PGOU, incorporando nuevas Fichas de desarrollo de Actuaciones , incorporando 11 nuevas fichas ARU “Áreas de Rehabilitación Urbana”, en las que se delimitan los nuevos ámbitos de estas Áreas ,y se identifican, se definen sus objetivos , y también la iniciativa y procedimientos previstos para su ejecución, así como en su caso un avance presupuestario de sus costes, que deberá ser concretado en los posteriores proyectos de obras ordinarias de urbanización, y la definición de su soporte financiero, directamente desde el presupuesto ordinario municipal o por la disposición de recursos del Patrimonio Municipal de Suelo conforme al Art. 75 de la LOUA.

Nuevas Fichas en el Programa de Actuación ARU “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

Modificaciones en la documentación gráfica del PGOU, incorporando un nuevo plano de Ordenación denominado “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

Nuevo Plano de Ordenación “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

Modificaciones en el Estudio Económico Financiero del PGOU, estableciendo un nuevo apartado específico para Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, en el que se definan las estimaciones de costes necesarios para el desarrollo de las distintas intervenciones, así como los agentes asignados a este fin y las posibles vías de financiación y de aportación de recursos.

Nuevo Apartado del Estudio Económico Financiero “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

No es necesario introducir Modificaciones en el documento de las Normas Urbanísticas del PGOU, por cuanto es de aplicación directa para el desarrollo de las Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana el Artículo 75 de la LOUA, sin ser precisa regulación adicional en las Normativa del PGOU

La presente Modificación del PGOU no requiere incorporar Normas Urbanísticas, distintas a las vigentes que incorpora el PGOU.

Mairena del Aljarafe, Diciembre de 2019

Fdo: Juan Carlos Muñoz Zapatero



RESUMEN EJECUTIVO:



OBJETIVO DE LA MODIFICACIÓN.

El Ayuntamiento se plantea la necesidad de introducir en el PGOU, un nuevo objetivo, que quizá no estaba suficientemente definido ni desarrollado en la versión original del Plan General, en el momento de su redacción. Este objetivo es el de la rehabilitación y mejora urbana de los barrios de la ciudad más antiguos, que pueden tener mayor grado de disfunciones en cuanto a movilidad o habitabilidad, o de déficits en cuanto a dotaciones, aparcamiento y servicios, que los tejidos más modernos de los distintos ensanches de Mairena producidos en los últimos 30 años.

Para desarrollar este objetivo será necesario definir Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana sobre las barriadas históricas que se considere necesario, definiendo posibles intervenciones de rehabilitación, reurbanización, o nueva construcción, sobre el patrimonio público, (viviendas o parcelas dotacionales existentes), para mejorar la funcionalidad y habitabilidad del espacio público disponible.

El objetivo y alcance de la presente Modificación, en este aspecto sería el de detectar y delimitar los barrios o las áreas de posible intervención, y establecer sobre ellos la previsión de desarrollo posterior mediante figura de Programa de Intervención o Plan Especial de Rehabilitación y Mejora Urbana, específico para cada barrio, que defina con la fundamental colaboración y participación de los vecinos de ese barrio afectado, los déficits y objetivos de mejora prioritarios de la comunidad; las posibilidades realistas de intervención en función de la situación preexistente en cuanto a dimensiones y distribución del suelo público y el nivel de conservación y funcionalidad de pavimentos y redes de servicios; y la asignación de recursos disponibles, (fundamentalmente públicos), necesarios para desarrollar los objetivos prioritarios, y las medidas concretas o programas de obras a aplicar en cada barrio. En algunos casos la mayor concreción y simplicidad de los objetivos y de las intervenciones de reurbanización a desarrollar, permitiría el desarrollo directo de las actuaciones mediante Proyectos de Obras Ordinarias de urbanización.

La definición de Áreas de Rehabilitación Urbana, para desarrollar el objetivo de mejora y rehabilitación de las barriadas más antiguas, o con mayores déficits urbanos, tendrá un contenido limitado a la definición de programas de inversión sobre el espacio público, fundamentalmente red viaria y espacios libres o áreas peatonales de los distintos barrios, y excepcionalmente mediante intervenciones de rehabilitación o remodelación de edificios dotacionales públicos. Los objetivos generales de rehabilitación urbana de los barrios más antiguos, podrán ser complementados por el Ayuntamiento, estableciendo Programas de difusión, apoyo y colaboración en la gestión, y financiación, para la rehabilitación de viviendas, facilitando las iniciativas privadas para la mejora de las condiciones de asilamiento energético y de la accesibilidad, fundamentalmente en los barrios más antiguos con tipologías de vivienda colectiva.

Se considera necesaria la Intervención y delimitación de ámbitos para su Mejora y Rehabilitación al menos sobre las siguientes barriadas:

Lepanto, Cavaleri, Simón Verde, y PISA, , que requieren de obras de reurbanización y redistribución del espacio público disponible, rediseñando las secciones actuales de calzadas, aparcamientos y acerados peatonales, con el fin de definir una mejor distribución funcional y coordinación de las distintas necesidades actuales de movilidad, (peatonal, rodada, bici, transporte público, y aparcamiento), siendo además precisas, con mayor o menor incidencia en cada caso, obras de rehabilitación de los pavimentos, y también de reposición o actualización de las redes de servicios existentes. Instalaciones de saneamiento y abastecimiento, que deberán ser coordinadas con la colaboración de Aljarafe en su financiación y ejecución. Instalaciones de alumbrado público, que deberán coordinarse e integrarse con el plan de reposición general de alumbrado público resultante de la Auditoria Energética realizada por el propio Ayuntamiento. Y también Instalaciones de distribución eléctrica en Baja Tensión, en los casos de tendidos aéreos, que requieren también la colaboración y participación activa de ENDESA, como empresa responsable de la red. En las barriadas de Lepanto también será necesario definir objetivos de mejora y rehabilitación de espacios y edificios públicos existentes, para mejorar su nivel de prestaciones y calidad de urbanización y mejorar su accesibilidad y funcionalidad.

La amplitud superficial y la variedad de problemáticas y objetivos a coordinar en estas barriadas, aconsejan

su desarrollo mediante la formulación de Planes Especiales, que definan propuestas de ordenación globales, y fases de ejecución de las obras para su desarrollo posterior en distintos proyectos de urbanización particularizados y secuenciados en el tiempo.

Además se pueden definir como Áreas de Mejora y Rehabilitación, otras actuaciones más particularizadas en su problemática y de menor dimensión superficial, sobre otras barriadas, o sobre zonas específicas del tejido urbano que no tienen la dimensión de barriadas.

El Centro Histórico, en su zona central, que se conforma como una supermanzana singular, sobre la que el PGOU ya propone dos intervenciones urbanísticas de reforma interior, AUSU-11 y AUSU-12, con el objetivo de su revitalización, generando nuevos espacios cualificados y representativos, y facilitando su accesibilidad interna y la regeneración con nuevos usos residenciales y de servicios. En este caso, las actuaciones de reurbanización y mejora de los viales y espacios libres existentes, que resulten de la delimitación como Área de Rehabilitación deberán quedar subordinados e integrados dentro de una propuesta global de intervención que resulte de las citadas actuaciones de reforma interior.

Complementariamente, se proponen en los Ensanches que rodean al Centro Histórico, otras Áreas de Rehabilitación Urbana, sobre zonas concretas y parciales del tejido ya consolidado, donde algunas secciones de calles no permiten la distribución coherente de acerados, calzadas, y aparcamientos con las dimensiones necesarias, y sería conveniente reformar su diseño, (previsiblemente a situaciones de plataformas de uso compartido), o en las que el nivel de conservación o deterioro de la urbanización, o de las instalaciones de servicios, requieren de obras de mejora y o reposición.

Se definen Áreas de Rehabilitación Urbana, sobre las zonas de Ensanche, al oeste del casco, en el entorno de la Antigua Campo de Feria, en el entorno de la calle Málaga, y en la Barriada Rosario. También se delimita otra zona del Ensanche al sur del Centro Histórico, en las parcelaciones del entorno de la calle Dolores Solano, y también en el ensanche situado al este, formalizando tejidos de ciudad jardín, en el entorno del Ateneo. En estos casos el alcance limitado de las intervenciones y de su ámbito superficial, permitirían su desarrollo directo mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

Se identifican como Áreas de Rehabilitación Urbana La Barriada de El Almendral, y La Barriada de Estacada del Marques, conjunto de parcelaciones urbanísticas desarrolladas en los años 70 y 80 al sur del Centro Histórico. Estas urbanizaciones tienen un tejido de parcelas con características de la tipología de Vivienda Unifamiliar Aislada, características de la ciudad jardín, con superficies medias de parcelas que varían desde 1000 m² a 500 m². La escala y las secciones de las calles interiores, son muy reducidas, con la dificultad de organizar de forma segregada los acerados peatonales, calzadas y zonas de aparcamiento, existiendo diferentes niveles de terminación de la urbanización, que ha sido en algunas zonas renovada de forma parcial, con plataformas de uso compartido. En estos casos el alcance limitado de las intervenciones y de su ámbito superficial, permitirían su desarrollo directo mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

También se propone la delimitación de Áreas de Rehabilitación Urbana, de algunas zonas de extensión de los Alcores de los años 80, diseñadas como urbanizaciones con un diseño uniforme de las edificaciones residenciales con modelos de adosados, donde algunas secciones de calles no permiten la distribución coherente de acerados, calzadas, y aparcamientos, (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 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). Además en algunos de estos casos el nivel de conservación o deterioro de la urbanización, o de las instalaciones de servicios, requieren de obras de mejora y o reposición.

Se definen Áreas de Rehabilitación Urbana, sobre las urbanizaciones Las Brisas I, Hacienda los Olivos, y Las Brisas II. En estos casos el alcance limitado de las intervenciones y de su ámbito superficial, permitirían su



desarrollo directo mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

Y en un último grupo se podrían incluir como Áreas de Rehabilitación Urbana los barrios siguientes:

La Prusiana, Ciudad Aljarafe, y Barriada Los Alcores. En estos casos el diseño de la urbanización de estos barrios completos se produce de forma global y conjunta con el de las edificaciones, con tipologías de bloques residenciales extensivos, intercalados entre amplias zonas de espacios libres públicos, que incorporan accesos peatonales, zonas ajardinadas, y zonas de aparcamiento interiores, (el diseño de las edificaciones no reserva plazas de aparcamiento en sótano, y la reserva de aparcamiento se produce en bolsas al efecto en superficie, con una dotación, posiblemente inferior a la necesaria en la actualidad).

El diseño del espacio público, tiene ajustadas funcionalmente sus dimensiones para los usos previstos, y las intervenciones serían más limitadas, a reparaciones o renovación de pavimentos, o de mejoras en el tratamiento de jardinería, o vinculadas a obras de renovación de las infraestructuras urbanas de servicios soterradas.

En estos casos el alcance limitado de las intervenciones, para resolver problemas de renovación de pavimentos o instalaciones, en partes concretas y localizadas del conjunto, permitirían su desarrollo directo mediante Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

El contenido limitado del presente documento no puede abordar el desarrollo completo de todos esos trabajos y por tanto el objetivo será la delimitación de los ámbitos de las Áreas de Mejora y Rehabilitación y la fijación de objetivos genéricos para cada barrio, que se debe desarrollar con mayor grado de pormenorización mediante Programas de Intervención o Plan Especial de Rehabilitación y Mejora Urbana. En algún caso más sencillo se podría producir la intervención directamente mediante la figura del Proyecto de Obras Ordinarias de Urbanización.

Así mismo será necesario definir nuevas fichas de desarrollo del planeamiento sobre estos ámbitos, para incluirlas en el Programa de Actuación del plan, como nuevas actuaciones urbanísticas, (en este caso como intervenciones de reurbanización en Suelo Urbano Consolidado), y una primera definición estimativa del alcance de las obras a realizar en cada caso y de su valoración económica, para su inclusión en el Estudio Económico Financiero del PGOU, definiendo al tiempo, los recursos económicos disponibles o asignados al efecto, y el agente económico al que se asigna su financiación, o las fuentes de generación de estos necesarios recursos. Necesariamente el agente inversor deberá ser prioritariamente el Ayuntamiento, pudiendo generarse los recursos a invertir de tres fuentes fundamentales: las aportaciones periódicas que pueda realizar el Ayuntamiento de su presupuesto ordinario a este fin; las aportaciones de subvenciones que aportan en programas específicos para reurbanización y mejoras energéticas o ambientales, las administraciones públicas supramunicipales, (Diputación, Junta de Andalucía, Estado), y los recursos que se puedan generar de la gestión del Patrimonio Municipal de Suelo, conforme al ART.75 de la LOUA, que faculta a destinar recursos de ese patrimonio, (fundamentalmente generado en las actuaciones de nuevos desarrollos urbanísticos y extensión de la ciudad), a actuaciones de rehabilitación y mejora de la ciudad consolidada preexistente, posibilitando la recirculación y redistribución de los recursos generados por la actividad urbanística. (Para este fin es preciso por tanto que el PGOU incorpore y tenga delimitadas esas Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana).

Justificación de la Sostenibilidad Financiera.

Por otro lado estas actuaciones están justificadas en los criterios de sostenibilidad financiera de la Hacienda Local.

Las inversiones propuestas, tienen una incidencia favorable en los objetivos de estabilidad y deuda pública puesto que no requerirá de incremento en los capítulos de gastos de mantenimiento, puesto que su ejecución tenderá a soluciones para mejorar las infraestructuras requiriendo menos consumo, menos mantenimiento y la reorganización del espacio público se encaminará a soluciones de baja conservación."

4. MODIFICACIONES A INTRODUCIR EN LA DOCUMENTACIÓN DEL PLAN GENERAL.

Las Modificaciones a introducir en la Documentación del PGOU serían las siguientes:

Modificación en la Memoria Justificativa, introduciendo un NUEVO apartado específico en el Apartado 4.2.2. "ACTUACIONES DE REQUALIFICACION Y MEJORA DE LAS DISTINTAS BARRIADAS", que desarrollara de forma sintética la justificación y objetivos de la delimitación e inclusión en el PGOU de las Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, definiendo los objetivos básicos de intervención en cada una de ellas.

Nuevo Apartado 4.2.2.12 de la Memoria Justificativa "Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana".

Modificaciones en el Programa de Actuación del PGOU, incorporando nuevas Fichas de desarrollo de Actuaciones, incorporando 11 nuevas fichas ARU "Áreas de Rehabilitación Urbana", en las que se delimitan los nuevos ámbitos de estas Áreas, y se identifican, se definen sus objetivos, y también la iniciativa y procedimientos previstos para su ejecución, así como en su caso un avance presupuestario de sus costes, que deberá ser concretado en los posteriores proyectos de obras ordinarias de urbanización, y la definición de su soporte financiero, directamente desde el presupuesto ordinario municipal o por la disposición de recursos del Patrimonio Municipal de Suelo conforme al Art. 75 de la LOUA.

Nuevas Fichas en el Programa de Actuación ARU "Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana".

Modificaciones en la documentación gráfica del PGOU, incorporando un nuevo plano de Ordenación denominado "Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana".

Nuevo Plano de Ordenación "Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana".

Modificaciones en el Estudio Económico Financiero del PGOU, estableciendo un nuevo apartado específico para Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, en el que se definan las estimaciones de costes necesarios para el desarrollo de las distintas intervenciones, así como los agentes asignados a este fin y las posibles vías de financiación y de aportación de recursos.

Nuevo Apartado del Estudio Económico Financiero "Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana".

No es necesario introducir Modificaciones en el documento de las Normas Urbanísticas del PGOU, por cuanto es de aplicación directa para el desarrollo de las Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana el Artículo 75 de la LOUA, sin ser precisa regulación adicional en las Normativas del PGOU.

La presente Modificación del PGOU no requiere incorporar Normas Urbanísticas, distintas a las vigentes que incorpora el PGOU.

Mairena del Aljarafe, Diciembre de 2019

Fdo: Juan Carlos Muñoz Zapatero



ANEXO. MODIFICACIONES EN LA MEMORIA JUSTIFICATIVA



ANEXO. MODIFICACIONES EN LA MEMORIA JUSTIFICATIVA

Nuevo Apartado 4.2.2.12 de la Memoria Justificativa “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

El Ayuntamiento se plantea la necesidad de introducir en el PGOU, un nuevo objetivo. Este objetivo es el de la rehabilitación y mejora urbana de los barrios de la ciudad más antiguos, que pueden tener mayor grado de disfunciones en cuanto a movilidad o habitabilidad, o de déficits en cuanto a dotaciones, aparcamiento y servicios, que los tejidos más modernos de los distintos ensanches de Mairena producidos en los últimos 30 años.

Para desarrollar este objetivo será necesario definir Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana sobre las barriadas históricas que se considere necesario, definiendo posibles intervenciones de rehabilitación, reurbanización, o nueva construcción, sobre el patrimonio público, (viviendas o parcelas dotacionales existentes), para mejorar la funcionalidad y habitabilidad del espacio público disponible.

El objetivo y alcance de esta iniciativa, sería el de detectar y delimitar los barrios o las áreas de posible intervención, y establecer sobre ellos la previsión de desarrollo posterior mediante figura de Programa de Intervención o Plan Especial de Rehabilitación y Mejora Urbana, específico para cada barrio, que defina con la fundamental colaboración y participación de los vecinos de ese barrio afectado, los déficits y aspiraciones prioritarias de la comunidad, las posibilidades realistas de intervención en función de las preexistencias en cuanto a suelo público y recursos disponibles (públicos y privados), los objetivos prioritarios resultantes, y las medidas concretas o programas a aplicar en cada barrio.

La definición de Áreas de Rehabilitación Urbana, para desarrollar el objetivo de mejora y rehabilitación de las barriadas más antiguas, o con mayores déficits urbanos, tendrá un contenido limitado a la definición de programas de inversión sobre el patrimonio público.

Se considera necesaria la Intervención y delimitación de ámbitos para su Mejora y Rehabilitación al menos sobre las siguientes barriadas:

Lepanto, Cavaleri, Simón Verde y El Almendral, y Estacada del Marques, que requieren de obras de reurbanización y rediseño del espacio público disponible, reordenando las secciones actuales de calzadas, aparcamientos y aceras peatonales, con el fin de definir una mejor distribución funcional y coordinación de las distintas necesidades de movilidad y aparcamiento, siendo además precisas obras de rehabilitación de las redes de servicios disponibles de saneamiento y abastecimiento, que deberán ser coordinadas con Aljarafe en su financiación y ejecución. Además en las dos últimas urbanizaciones, también sería necesaria la reforma de las redes aéreas de baja tensión. En las barriadas de Lepanto y Cavaleri también será necesario definir objetivos de mejora y rehabilitación de espacios y edificios públicos existentes, para mejorar su nivel y calidad de urbanización y mejorar las dotaciones y su accesibilidad y funcionalidad.

Además se pueden definir como Áreas de Mejora y Rehabilitación, otras actuaciones más singularizadas y de menor prioridad sobre las siguientes barriadas:

Centro Histórico, en su zona central y algunos de sus Ensanches circundantes, fundamentalmente la Zona en el entorno de la Antigua Campo de Feria, donde algunas secciones de calles no permiten la distribución de aceras, calzadas y aparcamientos con las dimensiones necesarias, y sería conveniente reformar su diseño a situaciones de plataformas de uso compartido.

Y en un tercer nivel de prioridad se podrían incluir los barrios siguientes:

La Prusiana, Ciudad Aljarafe, y Barriada Los Alcores. En estos casos el diseño de estas urbanizaciones se

produce de forma global y conjunta con el de las edificaciones y el viario si tiene ajustadas funcionalmente sus dimensiones para los usos previstos, y las intervenciones serían más limitadas, a reparaciones o renovación de pavimentos, o de mejoras en el tratamiento de jardinería, o vinculadas a obras de renovación de las infraestructuras urbanas soterradas.

Será necesario plasmar en la documentación del PGOU, la forma de desarrollar estas iniciativas, para lo que se considera necesario desarrollar una valoración de la problemática que presenta cada barriada y en consecuencia el alcance y contenido de las posibles intervenciones sobre cada barriada, en función de sus problemáticas específicas. A partir de una definición global y conjunta para cada barriada del alcance y contenido de las intervenciones, se debe facilitar el procedimiento para la ejecución en fases temporales y espaciales más fragmentarias, los distintos proyectos de obras o de urbanización, para posibilitar su encaje más fragmentado y faseado a la disponibilidad de recursos económicos que pueda acometer el Ayuntamiento en las distintas fases de programación temporal.

El contenido limitado del presente documento no puede abordar el desarrollo completo de todos esos trabajos y por tanto el objetivo será la delimitación de los ámbitos de los sectores de Mejora y Rehabilitación y la fijación de objetivos genéricos para cada barrio, que se debe desarrollar con mayor grado de pormenorización mediante Programas de Intervención o Plan Especial de Rehabilitación y Mejora Urbana. En algún caso más sencillo se podría producir la intervención directamente mediante la figura del Proyecto de Obras Ordinarias de Urbanización.

Así mismo será necesario definir nuevas fichas de desarrollo del planeamiento sobre estos ámbitos y la definición de la valoración y alcance de obras, para su inclusión en el estudio Económico Financiero, definiendo los recursos asignados al efecto, que se propone se generen de la disponibilidad generada de la Administración del Patrimonio Municipal de Suelo conforme al ART.75 de la LOUA..





ANEXO. MODIFICACIONES EN EL ESTUDIO ECONOMICO FINANCIERO

Nuevo Apartado del Estudio Económico Financiero “Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana”.

0. Preambulo

De conformidad con lo establecido en el artículo 19.1.a.3ª) de la L.O.U.A. y “en función del alcance y la naturaleza de las determinaciones del instrumento de planeamiento sobre previsiones de programación y gestión, contendrá un estudio económico-financiero que incluirá una evaluación analítica de las posibles implicaciones del Plan, en función de los agentes inversores previstos y de la lógica secuencial establecida para su desarrollo y ejecución, así como un informe de sostenibilidad económica, que debe contener la justificación de la existencia de suelo suficiente para usos productivos y su acomodación al desarrollo urbano previsto en el planeamiento, así como el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas responsables de la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras y de la implantación y prestación de los servicios necesarios”.

Su desarrollo reglamentario es el establecido en el Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento, el cual, en su artículo 42 establece el contenido del Estudio Económico y Financiero del Plan General:

1. La evaluación económica de la ejecución de las obras de urbanización correspondientes a la estructura general y orgánica del territorio.
2. La misma evaluación referida a las actuaciones que, en su caso, se hayan programado para el suelo urbano.
3. La determinación del carácter público o privado de las inversiones a realizar para la ejecución de las previsiones del Plan General, expresadas en los apartados anteriores, con suficiente especificación de las obras y servicios que se atribuyen al sector público y privado e indicación, en el primer caso, de los organismos o entidades públicas que asumen el importe de la inversión.

En primer lugar, corresponde poner de manifiesto que la presente innovación del P.G.O.U. que se formula y tramita, es una modificación, conforme a lo establecido en el artículo 38 de la LOUA, por cuanto su objeto no supone ni una alteración integral de la ordenación establecida en el planeamiento ni una alteración sustancial de la ordenación estructural del PGOU. El objeto de la misma se circunscribe a la fijación de áreas urbanas ya existentes necesitadas de obras de mejora, conservación, mantenimiento y rehabilitación, en los términos fijados en el artículo 75.2.d) de la LOUA.

Por tal motivo, el presente instrumento urbanístico no modifica ni produce alteración en el Estudio Económico Financiero vigente del PGOU, en el sentido de alterar las áreas de reparto o las fuentes de financiación establecidas en el mismo, sino que simplemente se limita a adicionar otras actuaciones que no se encontraban contempladas inicialmente en el mismo.

Dichas actuaciones, por tratar sobre obras públicas en la ciudad consolidada, tienen implicaciones en la tesorería del ayuntamiento, que será el responsable de su ejecución.

En consecuencia, y en base a lo anterior procede, realizar la evaluación y la viabilidad económica financiera de las determinaciones objeto de la presente Revisión que se incluyen como ANEXO de Estudio Económico Financiero (E.E.F.) del vigente Plan.

1. Valoración económica de las intervenciones. Módulos de coste.

Para hacer una valoración económica aproximada del conjunto de las inversiones previstas, se toman como referencia los costes de construcción de distintas obras de reurbanización que se han realizado por el Ayuntamiento en los últimos tiempos, y se establece una repercusión de costes por m², en los casos de obras de reurbanización que afectan fundamentalmente a los pavimentos considerando obras de reposición completa de Acerados y o de calzadas, y una repercusión por ml en los casos de reposición o renovación de redes de infraestructuras, agua y saneamiento, y alumbrado público.

Es más difícil de evaluar el coste que pudieran tener otras obras de reparación o reposición parciales o no sistemáticas, que pueden ser necesarias en algunos casos pero que no se pueden incluir en esta valoración, que por tanto debe entenderse como valoración inicial del conjunto de obras previstas en cada ámbito, pero que deberá ser concretada y ajustada definitivamente en los correspondientes proyectos de obras.

Tampoco se incluyen obras de sustitución o renovación de la instalación eléctrica o telefónica, puesto que las compañías suministradoras responsables de las instalaciones, ENDESA y Telefónica, no tienen disposición a priori de colaboración en la renovación de sus redes por sus propios medios, y por tanto se excluyen de los objetivos de reurbanización que puede asumir el Ayuntamiento.

En el caso de Aljarafe si existe un acuerdo de colaboración con el Ayuntamiento para poder coordinar sus intervenciones de renovación o mejora de sus redes de abastecimiento y saneamiento, ajustándose a los ámbitos superficiales y plazos de programación de intervenciones que vaya concretando el Ayuntamiento a lo largo del proceso de desarrollo del conjunto de intervenciones sobre las Áreas de Mejora y rehabilitación. participan.

Además se produce otra dificultad para poder concretar con un mínimo de fiabilidad el coste de las inversiones en algunas Áreas de Mejora y Rehabilitación, pues en algunas de las mismas el contenido y alcance de las intervenciones a realizar no se pueden definir, pues la solución a distintos problemas u objetivos definidos en este documento, pueden tener soluciones constructivas diferentes, más o menos costosas, y que deben fijarse en el futuro en un proceso posterior de toma de decisiones por el Ayuntamiento, en coordinación con los vecinos afectados.

Por ello el coste de las intervenciones en algunas de las Áreas de Mejora y Rehabilitación delimitadas, no se valora a priori, sino que se deja pendiente de un proceso de concreción posterior, en el que se puedan definir con una mayor precisión. Su inclusión en el presente documento aunque no sean objeto de valoración, se justifica en la necesidad de su delimitación para que puedan ser aplicados los criterios de gestión del Patrimonio municipal de suelo, conforme al Art.75 d) de la LOUA, o que puedan ser objeto del destino de otras subvenciones supramunicipales, aunque la concreción de los costes de su intervención, sean definidos a posteriori.

Para la definición de los módulos de costes de reurbanización de pavimentos se aplican las siguientes valoraciones:

Obras de demolición y reforma con ampliación en su caso del Acerado peatonal con anchuras entre 1,00 m y 2,00 m con ampliaciones sobre zonas terrazas o sobre asfalto, incluyendo en su caso obras de incorporación de carril bici en el Acerado de mayor anchura, acondicionamiento de arriates ajardinados, y o obras de acondicionamiento de plazas de aparcamiento, diferenciadas de las zonas de asfalto intercaladas con las zonas de Acerado.

Obras de acondicionamiento y reposición de calzadas, con nuevas capas de rodadura, para cubrir zanjas de nuevas instalaciones o reposición de firmes desgastados.

Reurbanización de zonas peatonales y espacios libres sobre zonas terrazas o ajardinadas parcialmente pavimentadas.

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

Reurbanización de Acerado tipo sección 2 m:	40 €/m ²
Reurbanización de Acerado mayor sección 6 m (carril bici):	30 €/m ²



Tratamiento superficial asfalto calzadas:	12 €/m2
Reurbanización zonas peatonales ajardinadas:	20 €/m2

En cuanto a las instalaciones, por parte de Aljarafe se procede a valorar la sustitución y renovación de las canalizaciones de abastecimiento, y del saneamiento, sustituyendo redes, así como a la adaptación de los sumideros de pluviales, y conexiones de acometidas particulares. No se contemplan en esta valoración de instalaciones, los costes de reposición de pavimentos, que se valoran en el apartado anterior en coordinación con el Ayuntamiento.

Con respecto a los módulos de coste de las conducciones de abastecimiento y saneamiento q, se aplican costes de construcción similares ejecutadas por Aljarafe, en Mairena con criterios similares. Su repercusión se realiza por MI, independientemente de la anchura de las calles, para mantener un criterio más ajustado a la disposición lineal de las infraestructuras.

Módulo de coste de sustitución de redes abastecimiento y saneamiento:	430 €/ml
---	----------

Se establece también un módulo de coste unitario de referencia para la renovación del alumbrado, considerando la sustitución de luminarias antiguas y báculos, (normalmente al tresbolillo de 4 m de altura), por luminarias de bajo consumo LED y báculos de 8 m, así como la renovación de instalación eléctrica hasta los cuadros, que será la obra prevista en la mayoría de las actuaciones estudiadas. En este caso también se realiza la repercusión de la instalación por ml

Sustitución de luminarias y báculos e instalación eléctrica:	60 €/ml
--	---------

Como resultado de aplicar estos módulos de coste a las distintas intervenciones previstas se obtienen los siguientes presupuestos estimados.

ARU “AREAS DE MEJORA Y REHABILITACION URBANA”

ARU-1	SIMON VERDE (Plan Especial)	5.736.800 € mas iva
ARU-2	LEPANTO (Plan Especial)	9.932.920 € mas iva
ARU-3	CAVALERI (Plan Especial)	2.947.800 € mas iva
ARU-4	CENTRO HISTORICO (MANZANA CENTRAL)	326.000 € mas iva
ARU-5	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (CALLE MALAGA)	176.000 € más iva
ARU-6	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (BARRIADA ROSARIO)	273.200 € mas iva
ARU-7	LA PRUSIANA	(no se define)
ARU-8	ESTACADA DEL MARQUES	447.600 € mas iva
ARU-9	EL ALMENDRAL	444.000 € mas iva
ARU-10	LOS ALCORES	206.800 € mas iva
ARU-11	CIUDAD ALJARAFE	424.660 € mas iva
ARU-12	PISA (Plan Especial)	2.107.200 € mas iva
ARU-13	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (ATENEO)	170.000 € mas iva
ARU-14	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (DOLORES SOLANO)	164.800 € mas iva
ARU-15	LAS BRISAS I	388.120 € mas iva
ARU-16	HACIENDA LOS OLIVOS	286.800 € mas iva
ARU-17	LAS BRISAS II	170.000 € mas iva

2. Programación Temporal.

Al estar ya vencidos los plazos de programación temporal del PGOU, que deberá ser objeto de futura Revisión, Parcial o Completa, no se pueden vincular estas actuaciones de las Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, al programa temporal del propio PGOU.

Por tanto se establece una nueva programación temporal para estas Áreas, que deba computarse a partir de la Aprobación Definitiva del presente documento. La amplitud y falta de concreción final del alcance de las obras a desarrollar que ya se han expuesto, obliga a plantear el desarrollo temporal de estos objetivos en un periodo temporal lo más amplio posible, y así conforme a los nuevos criterios sobre programación temporal que se establecen en las Directivas de la Dirección General de Urbanismo de la Junta de Andalucía, se considera la aplicación de una programación temporal de dos octogenios con un total de 16 años para su desarrollo.

Este plazo temporal completo se aplica de forma global al conjunto de Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, que requieren de la formulación de Plan Especial de Mejora Urbana, debido a su mayor grado de complejidad y mayor ámbito superficial, que requerirán de un proceso de fijación y concreción posterior del contenido final de las obras, de su necesario faseado, y de una programación temporal más completa.

En los casos que la complejidad y ámbito superficial de las intervenciones es menor, y se posibilita su desarrollo mediante obras ordinarias de reurbanización, se aplican plazos temporales más cortos, estableciéndose la programación en un primer octogenio, sin definir orden de prioridad entre los distintos barrios, a fin de permitir al Ayuntamiento su desarrollo con la mayor flexibilidad posible, en cuanto las decisiones de concretar más el alcance de las obras en cada caso, su presupuesto disponible, y el momento temporal de su ejecución.

Así mismo será necesario definir nuevas fichas de desarrollo del planeamiento sobre estos ámbitos, para incluirlas en el Programa de Actuación del plan, como nuevas actuaciones urbanísticas, (en este caso como intervenciones de reurbanización en Suelo Urbano Consolidado).

3. Asignación de los agentes inversores. Financiación de las obras.

También será necesario establecer y definir el agente económico al que se asigna su financiación, o las fuentes de generación de estos necesarios recursos.

Necesariamente el agente inversor deberá ser prioritariamente el Ayuntamiento, pudiendo generarse los recursos a invertir, a partir de tres fuentes fundamentales de financiación: las aportaciones periódicas que pueda realizar el Ayuntamiento de su presupuesto ordinario a esta finalidad, que deberá concretar y comprometer el Ayuntamiento en sus sucesivos presupuestos, y que al día de la fecha no se puede valorar; las aportaciones de subvenciones que aportan en programas específicos para reurbanización y mejoras energéticas o ambientales, las administraciones públicas supramunicipales, (Diputación, Junta de Andalucía, Estado), y que tampoco se pueden definir ni concretar en el presente documento pues son decisiones futuras a tomar por agentes externos; y los recursos que se puedan generar de la gestión del Patrimonio Municipal de Suelo, conforme al ART.75 de la LOUA, que faculta a destinar recursos de ese patrimonio, (fundamentalmente generado en las actuaciones de nuevos desarrollos urbanísticos y extensión de la ciudad), a actuaciones de rehabilitación y mejora de la ciudad consolidada preexistente, posibilitando la recirculación y redistribución de los recursos generados por la actividad urbanística.

Para este fin es preciso por tanto que el PGOU incorpore y tenga delimitadas estas Áreas de Mejora y Rehabilitación Urbana, a fin de que el Ayuntamiento en el proceso de desarrollo futuro de estas actuaciones de rehabilitación urbana, pueda disponer de la mayor capacidad y variedad de recursos disponibles, aunque su cuantificación y aplicación temporal concretas, deba ir desarrollándose de forma flexible, de acuerdo a su propia capacidad y orden de prioridades.

Con los datos expuestos en los anteriores párrafos pueden establecerse los siguientes cuadros resumen:

(A) Inversión prevista



	P. CONTRATA	IVA	TOTAL
ARU-1	5.736.800,00 €	1.204.728,00 €	6.941.528,00 €
ARU-2	9.932.920,00 €	2.085.913,20 €	12.018.833,20 €
ARU-3	2.947.800,00 €	619.038,00 €	3.566.838,00 €
ARU-4	326.000,00 €	68.460,00 €	394.460,00 €
ARU-5	176.000,00 €	36.960,00 €	212.960,00 €
ARU-6	273.200,00 €	57.372,00 €	330.572,00 €
ARU-8	447.600,00 €	93.996,00 €	541.596,00 €
ARU-9	444.000,00 €	93.240,00 €	537.240,00 €
ARU-10	206.800,00 €	43.428,00 €	250.228,00 €
ARU-11	424.660,00 €	89.178,60 €	513.838,60 €
ARU-12	2.107.200,00 €	442.512,00 €	2.549.712,00 €
ARU-13	170.000,00 €	35.700,00 €	205.700,00 €
ARU-14	164.800,00 €	34.608,00 €	199.408,00 €
ARU-15	388.120,00 €	81.505,20 €	469.625,20 €
ARU-16	286.800,00 €	60.228,00 €	347.028,00 €
ARU-17	170.000,00 €	35.700,00 €	205.700,00 €
	24.202.700,00 €	5.082.567,00 €	29.285.267,00 €

(B) Media anual de inversión

Si el programa temporal se fija en 16 años, la media de inversión anual ascendería a la cantidad de **1.830.329,19 €**.

(C) Fuentes de financiación

Conforme a lo expuesto, se desglosan las siguientes aportaciones:

1. Patrimonio Municipal de Suelo

Se estiman únicamente las enajenaciones de solares correspondientes al patrimonio municipal de suelo que podrían realizarse inmediatamente o en un cortísimo espacio de tiempo, sin comprometer aquellas otras futuras que se obtengan por ejecución del planeamiento. Tampoco se han tenido en cuenta las monetizaciones por aprovechamientos urbanísticos ni los frutos o rentas de los suelos pertenecientes a esta categoría.

ENAJENACIONES	VALORACION
B-12 SR-10	1.625.600,00 €
M-28.d SR-11	189.200,00 €
B-2.e SR-10	162.848,00 €
AUSU-22	3.105.000,00 €
A-6 SR-4	2.910.337,42 €
M-9 SR-11	926.468,61 €
M-6 SR-12	779.673,63 €
M-9 SR-3	4.386.047,34 €
TOTAL	14.085.175,00 €

2. Inversiones Diputación

Conforme a los planes de inversión municipal promovidos por la Diputación Provincial de Sevilla, al municipio de Mairena del Aljarafe se le asignan con carácter anual -dentro del programa ordinario de inversiones- una cuantía de **574.842,49 €**.

En el plazo temporal propuesto por la presente modificación de 16 años, se obtendrá financiación para obras financieramente sostenibles por importe total de **9.197.599,84 €**.

3. Aportaciones ordinarias a cargo del ayuntamiento

El ayuntamiento, dentro de su presupuesto anual de inversiones, incorporará un capítulo destinado a rehabilitación de barriadas consolidadas del municipio a razón de 270.000 € al año, por lo que en el plazo temporal fijado se aportará la cantidad de **4.320.000,00 €**.

4. Aportaciones a la financiación por parte de otras administraciones

Conforme a las distintas convocatorias de ayudas que puedan convocar otras administraciones de carácter autonómico, estatal o europeo para la ejecución de infraestructuras que coadyuven a los fines fijados en el presente instrumento se estima una aportación anual de 105.155,76 € al año, que multiplicado por los años estimados para la ejecución de las actuaciones previstas arroja un resultado de **1.682.492,16 €**.

La suma de todas estas cantidades arroja un resultado total de **29.285.267,00 €**, que supone un resultado igual al necesario en el presupuesto estimado para llevar a cabo las actuaciones previstas.





ANEXO. MODIFICACIONES EN EL PROGRAMA DE ACTUACION

ARU “AREAS DE MEJORA Y REHABILITACION URBANA”

ARU-1	SIMON VERDE
ARU-2	LEPANTO
ARU-3	CAVALERI
ARU-4	CENTRO HISTORICO (MANZANA CENTRAL)
ARU-5	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (CALLE MALAGA)
ARU-6	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (BARRIADA ROSARIO)
ARU-7	LA PRUSIANA
ARU-8	ESTACADA DEL MARQUES
ARU-9	EL ALMENDRAL
ARU-10	LOS ALCORES
ARU-11	CIUDAD ALJARAFE
ARU-12	PISA
ARU-13	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (ATENEO)
ARU-14	ENSANCHE CENTRO HISTORICO (DOLORES SOLANO)
ARU-15	LAS BRISAS I
ARU-16	HACIENDA LOS OLIVOS
ARU-17	LAS BRISAS II

ARU -1 Simon Verde

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “SIMON VERDE”		ARU-1	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7/3-7

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario publico de la urbanización Simón Verde.
Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público , redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, , jerarquización de calzadas, dimensionamiento de Acerados, disposición de aparcamientos , y renovando y mejorando las redes de servicios. Conservar y actualizar la singularidad del diseño paisajístico de la urbanización, manteniendo su carácter de ciudad jardín, reequilibrando la proporción del espacio ajardinado, facilitando su conservación y mantenimiento. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	832.780 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Viv.Unifamiliar Aislada
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	665 viv
Densidad Viviendas	Baja 6/8 viv/ha	Superficie de Vario publico	119.940 m2
		Superficie Vario a reurbanizar	113.600 m2
		Superficie sendas peatonales	24.840 m2

PROGRAMACIÓN: A definir en Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana

GESTIÓN:

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana, y Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

El Plan Especial definirá las propuestas de intervención General sobre la urbanización, y su desarrollo en sucesivas fases de obras a desarrollar mediante Proyectos de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones de cada Fase y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

CARGAS:

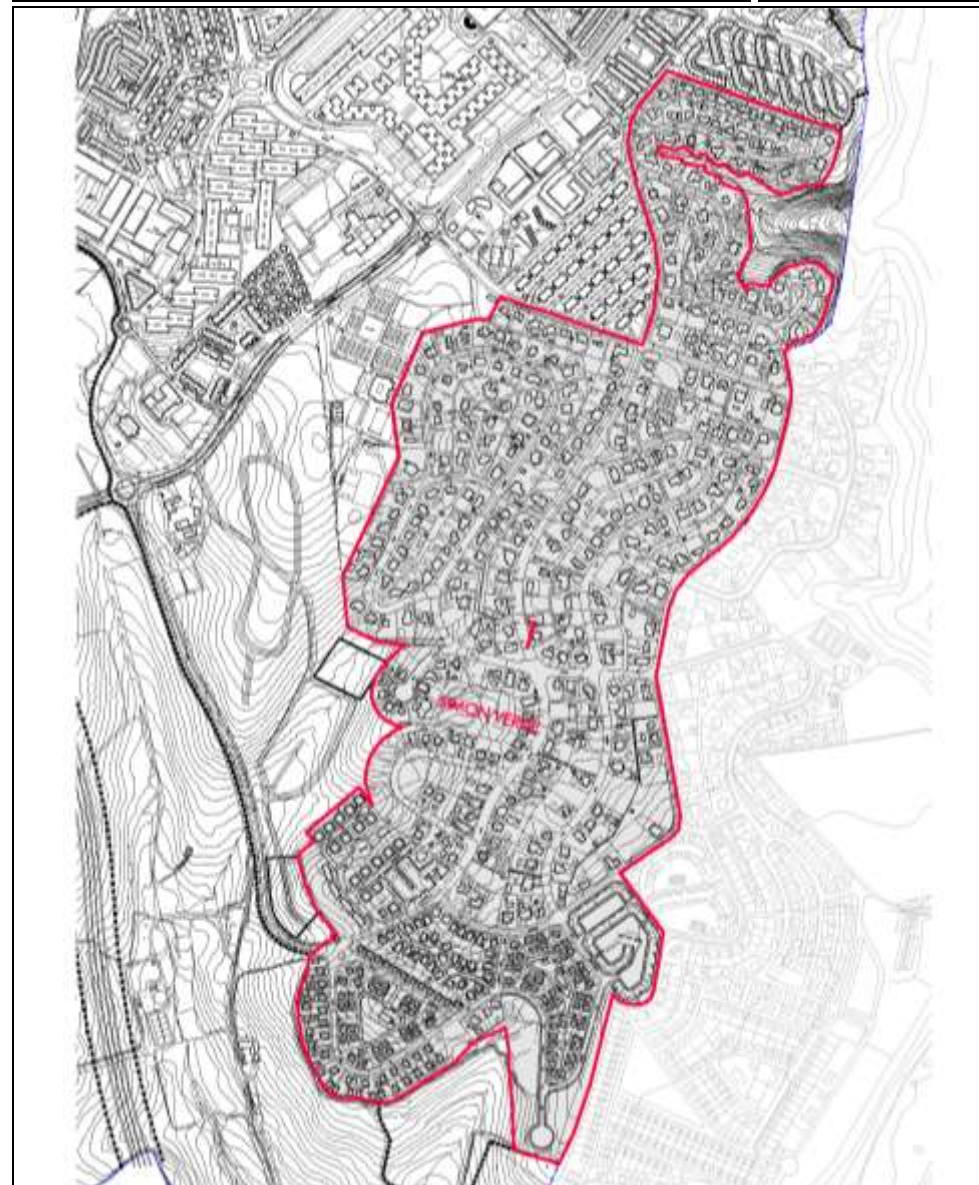
Costes Reurbanización Vario:	113.600 m2 x 40 €/m ² =	4.544.000,00 €
Costes Reurbanización Sendas:	24.840 m2 x 20 €/m ²	496.800,00 €
Costes Reposición alumbrado:	11.600 ml x 60 €/ml	696.000,00 €
Total:		5.736.800,00 €

FINANCIACIÓN:

Pública

La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “SIMON VERDE”		AUSU-4A	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7/ 3-7



ARU -2 Lepanto

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LEPANTO”	ARU-2
---	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 1-7
--	-------------------

OBJETIVOS:
 Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización Lepanto. Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Mejorar y actualizar el diseño de los espacios libres y plazas existentes, para potenciarlos como elementos significativos del espacio público del barrio, y potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana. Posibilidad de ocupación del subsuelo de los espacios libres para construcción de aparcamientos públicos, para reducir el déficit de aparcamiento existente. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	284.105 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Res.Ensanche Tradicional
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	2.200 viv
Densidad Viviendas	Alta 80 viv/ha	Superficie de Vario publico	109.570 m2
		Superficie Vario a urbanizar	95.623 m2
		Superficie Espacios llbres/plazas	11.500 m2

PROGRAMACIÓN: A definir en Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana

GESTIÓN:
 Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal
 Instrumentos: Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana, y Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.
 El Plan Especial definirá las propuestas de intervención General sobre la urbanización, y su desarrollo en sucesivas fases de obras a desarrollar mediante Proyectos de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones de cada Fase y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

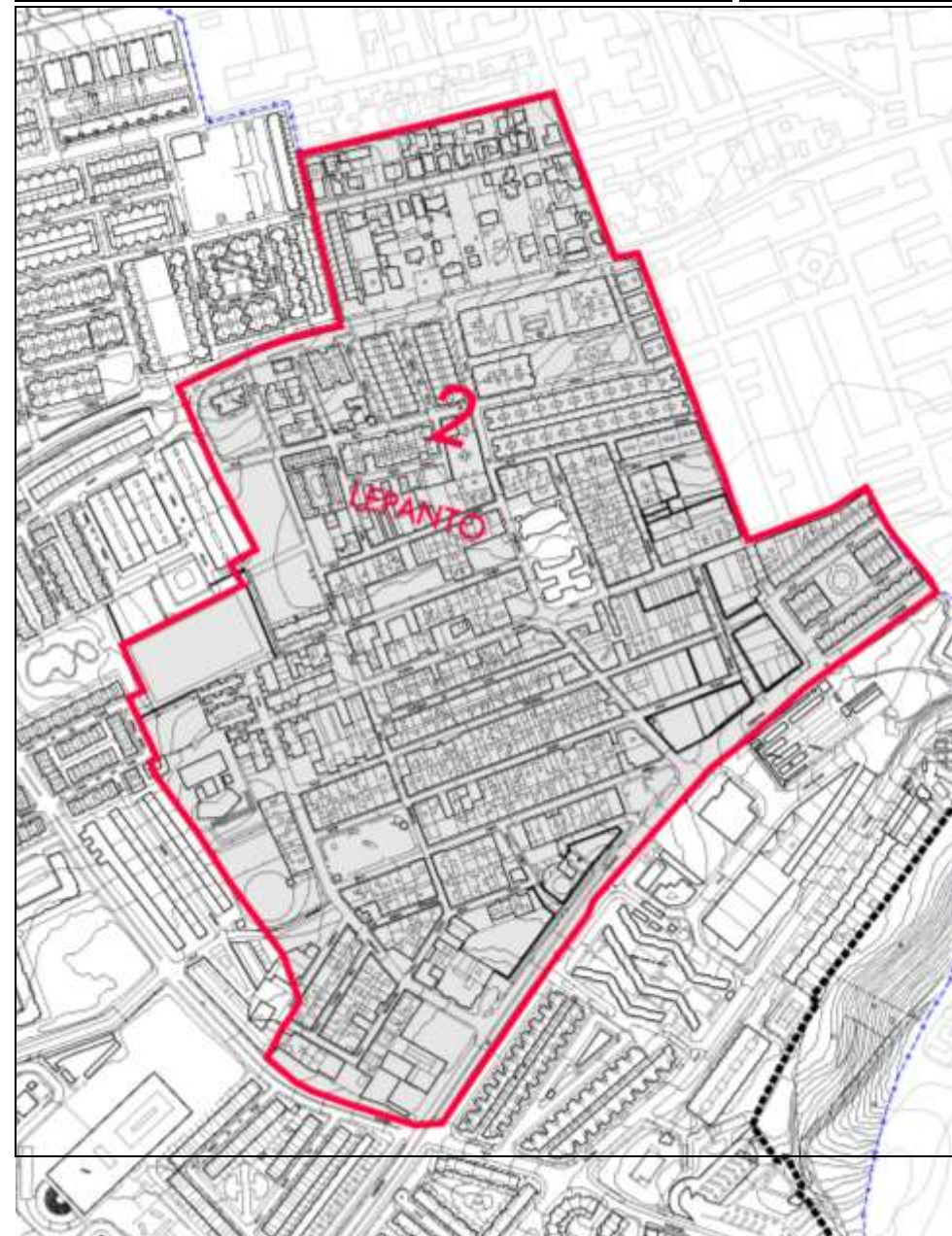
CARGAS:

Costes Reurbanización Viario:	95.623 m2 x 40 €/m ² =	3.824.920,00 €
Costes Reposición alumbrado:	11.900ml x 60 €/ml=	714.000,00 €
Costes Reurbanización E.L. J.Austria/ V.Alexandre	5.800 m2	174.000,00 €
Costes Reurbanización E.L. J.Austria/ San Sebastian (aparcamiento)	3.000 m2	264.000,00 €
Costes Aparcamiento E.L.Barcelona y Navarra (aparcamiento)	3.000 m2	3.690.000,00 €
Total		9.932.920,00 €

FINANCIACIÓN:
 Pública
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LEPANTO”	ARU-2
---	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 1-7
--	-------------------



ARU 3 Cavaleri

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CAVALERI”		ARU-3	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	1-7

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización Cavaleri.

Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de Acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Mejorar y actualizar el diseño de los espacios libres y plazas existentes, para potenciarlos como elementos significativos del espacio público del barrio, y potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	330.000 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Residencial	Tipologías dominantes	Viv.Unifamiliar Adosada
Densidad Viviendas	Media 30 viv/ha	Viviendas Existentes	1.280 viv
		Superficie de Vario publico	90.000 m2
		Superficie Viario a urbanizar	56.460 m2
		Superficie Espacios llbres/plazas	5.500 m2

PROGRAMACIÓN: A definir en Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana

GESTIÓN:

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana, y Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

El Plan Especial definirá las propuestas de intervención General sobre la urbanización, y su desarrollo en sucesivas fases de obras a desarrollar mediante Proyectos de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones de cada Fase y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

CARGAS:

Costes Urbanización Viario:	56.460 m ² x 40 €/m ² =	2.258.400,00 €
Costes Urbanización Espacios libres:	5.500 m ² x 30 €/m ²	165.000,00 €
Costes Reposición alumbrado:	8.740 ml x 60 €/ml ²	524.400,00 €
Total:		2.947.800,00 €

FINANCIACIÓN:

Pública

La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CAVALERI”		ARU-3	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	1-7



ARU -4 Centro Histórico CH 1

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CENTRO HISTÓRICO CH 1”		ARU-4	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-5

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público de la Manzana Central del Centro Histórico. Coordinación de las propuestas de reurbanización con actuaciones Reforma Interior AUSU-12 y AUSU-11.
 Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Potenciación de la calle Zurraque y Avda. de la Libertad y Manuel Reyes como viarios externos de circulación rodada, con ajuste de circulaciones peatonales y aparcamientos similar a la calle Nueva, y tratamiento peatonal de las calles internas con concepto de plataforma única con acceso para residentes y carga y descarga. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	68.890 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Res.Centro Historico
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	190 viv
Densidad Viviendas	Media 30 viv/ha	Superficie de Vario publico	9.460 m2
		Superficie viario a reurbanizar	6.500 m2
		(Avda. Libertad, Zurraque, Manuel Reyes)	

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio

GESTIÓN:

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras. Calles Zurraque, Avda. de la Libertad y Manuel Reyes

La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanizacion sobre las calles Avda de la Libertad y Zurraque, y Manuel Reyes, con un tratamiento similar al realizado en la calle Nueva, para armonizar las circulaciones peatonales con itinerarios accesibles, con el mantenimiento de la función de su calzada como viario distribuidor, y el ajuste del resto de funciones. El objetivo de la reurbanización sobre la cake Manuel Reyes será la adaptación de sus acerados y calzadas con tratamiento similar al anterior. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

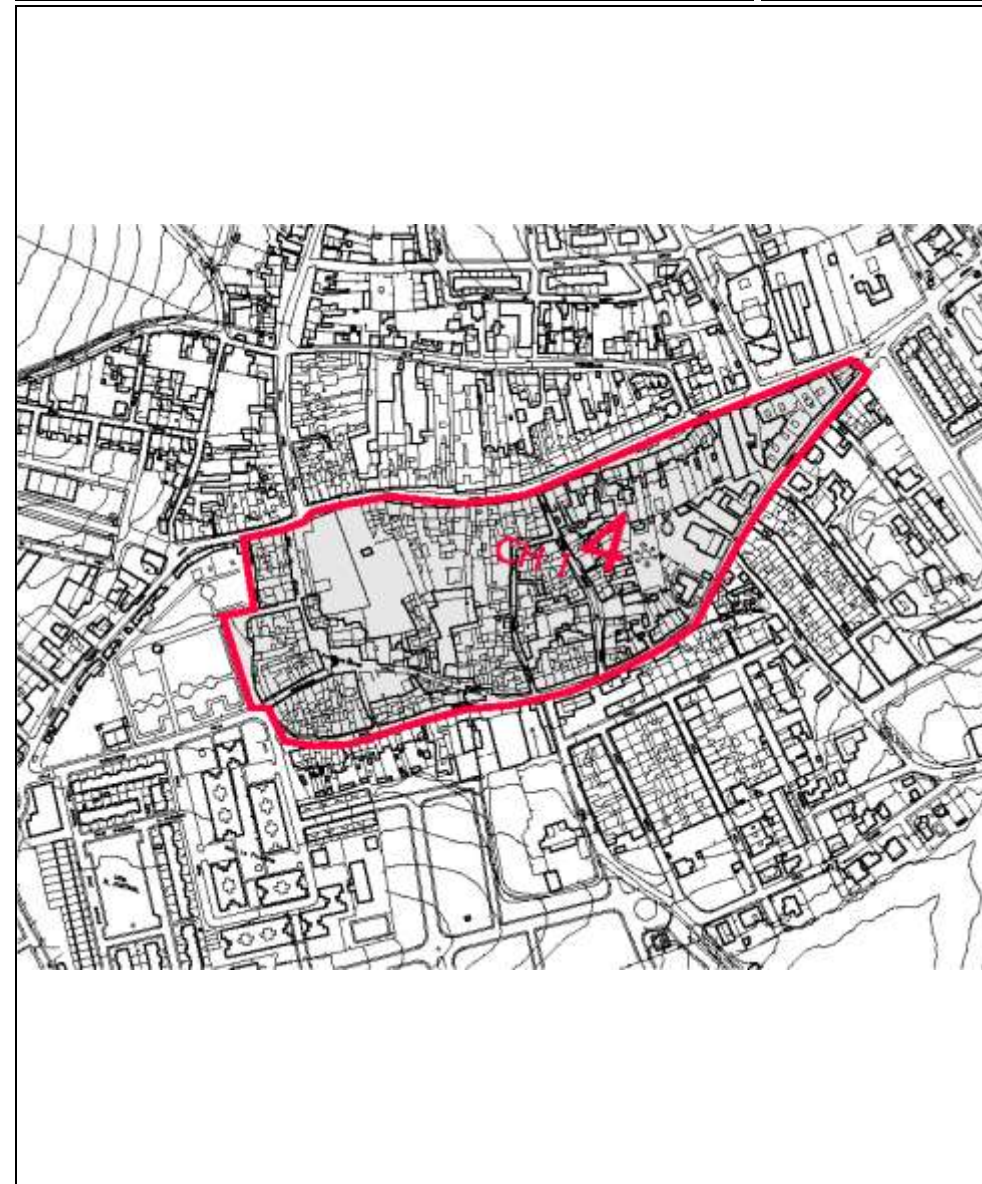
CARGAS:

Costes Urbanización Viario:	6.500 m2 x 40 €/m ² =	260.000,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	1.100 ml x 60 €/ml =	66.000,00 €
Total:		326.000,00 €

FINANCIACIÓN:

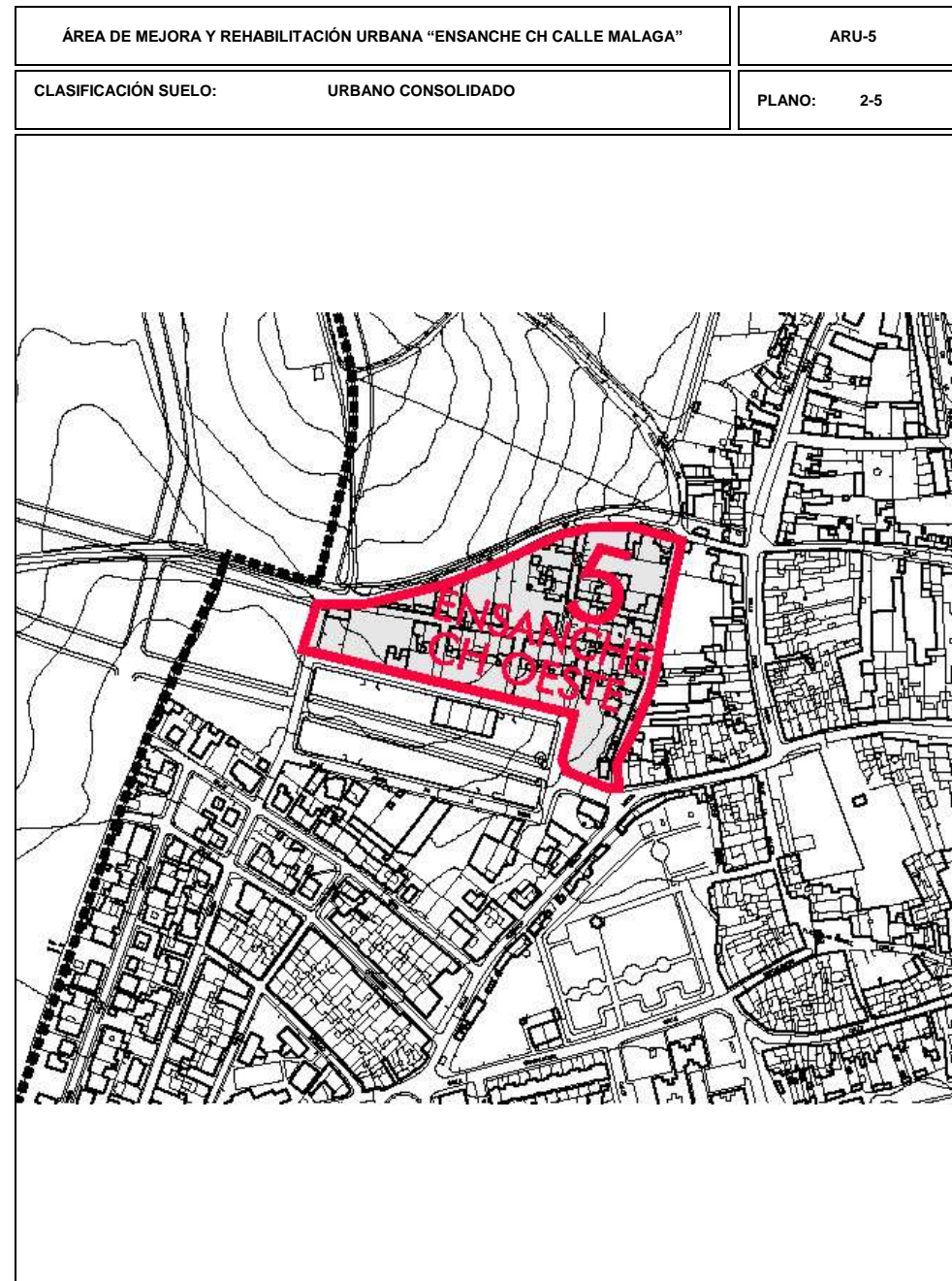
Pública
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CENTRO HISTÓRICO CH 1”		ARU-4	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-5



ARU -5 Ensanche CH Calle Málaga

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “ENSANCHE CH CALLE MALAGA”		ARU-5	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-5
OBJETIVOS:			
<p>Mejora y rehabilitación del viario público del Ensanche Oeste del Centro Histórico , Calle Málaga. Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público , redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, , jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Potenciación de las calles exteriores como viarios externos de circulación rodada, con reurbanización de las calles interiores de sección reducida con tratamiento de plataforma única para vehículos y peatones, con acceso para residentes y organización del aparcamiento y la carga y descarga</p>			
CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:			
Superficie Bruta	18.460 m ² s		
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Residencial	Tipologías dominantes	Res. Ensanche Tradicional
Densidad Viviendas	Media 30 viv/ha	Viviendas Existentes	60 viv
		Superficie de Vario publico	3.710 m2
		Superficie viario a reurbanizar	3.710 m2
PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio			
GESTIÓN:			
Sistema de actuación:	Obras Publicas Ordinarias	Titularidad:	Pública
Iniciativa:	Publica Municipal		
Instrumentos:	Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.		
<p>La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanizacion sobre las distintas calles de la zona, con tratamiento de calzadas y acerados convencionales en las calles externas de mayor anchura, y tratamiento de plataforma de uso compartido para vehículos, peatones y aparcamientos en las calles internas. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA .</p>			
CARGAS:			
Costes Urbanización Viario:	3.710 m2 x 40 €/m ² =	148.000,00 €	
Costes Reposición Alumbrado:	460 ml x 60 €/ml =	27.600,00 €	
Total:		176.000,00 €	
FINANCIACIÓN:			
<p>Publica La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.</p>			



ARU -6 Ensanche CH Barriada Rosario

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “ENSANCHE CH BARRIADA ROSARIO”		ARU-6	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	3-5

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público del Ensanche Oeste del Centro Histórico, Barriada del Rosario. Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Potenciación de las calles exteriores como viarios externos de circulación rodada, con reurbanización de las calles interiores de sección reducida con tratamiento de plataforma única para vehículos y peatones, con acceso para residentes y organización del aparcamiento y la carga y descarga

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	51.125 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Res. Ensanche Tradicional
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	160 viv
Densidad Viviendas	Media 30 viv/ha	Superficie de Vario publico	11.510 m ²
		Superficie viario a reurbanizar	5.750 m ²

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio**GESTIÓN:**

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanizacion sobre las distintas calles de la zona, con tratamiento de calzadas y acerados convencionales en las calles externas de mayor anchura, y tratamiento de plataforma de uso compartido para vehículos, peatones y aparcamientos en las calles internas. La financiación de las obras se realizara mediante aplicació n de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

CARGAS:

Costes Urbanización Viario:	5.750 m ² x 40 €/m ² =	230.400,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	720 ml x 60 €/ml =	43.200,00 €
Total:		273.200,00 €

FINANCIACIÓN:

Pública
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “ENSANCHE CH BARRIADA ROSARIO”		ARU-6	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	3-5



ARU -7 La Prusiana

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LA PRUSIANA”	ARU-7
---	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 3-5
--	-------------------

OBJETIVOS:
 Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización La Prusiana.
 Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Mejora del diseño y acondicionamiento de los espacios libres intersticiales, a fin mejorar su conservación y mantenimiento y potenciando su optimización para el uso y disfrute de los vecinos.
 Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	19.220 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Res. Bloque Abierto
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	192 viv
Densidad Viviendas	Alta 100 viv/ha	Superficie de Vario publico	13.690 m ²

PROGRAMACIÓN: Sin definir.

GESTIÓN:
 Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.

El alcance y superficie afectada por las intervenciones de mejora y rehabilitación deberá ser desarrollado directamente por los Proyectos de Obras de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

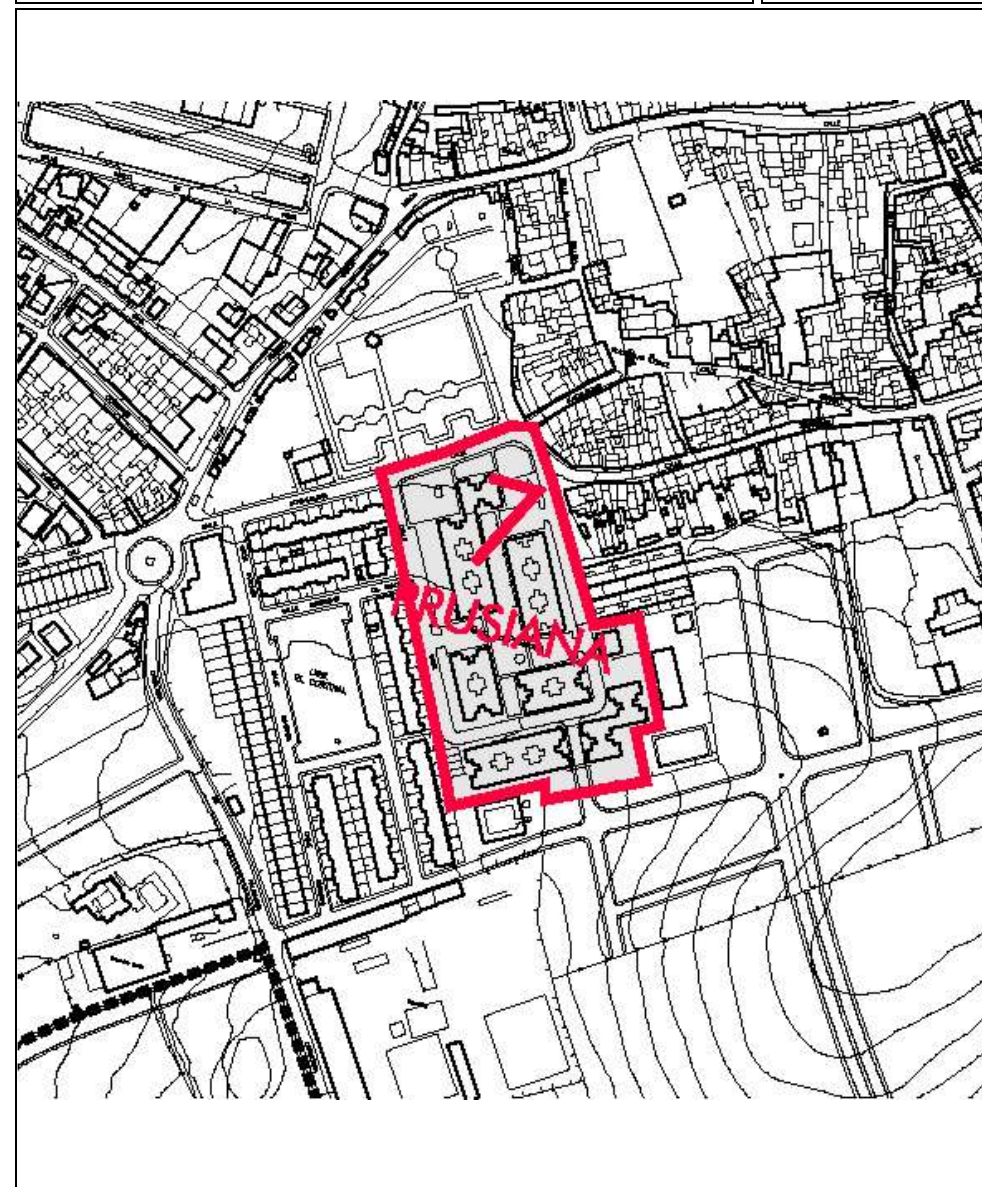
CARGAS:

Costes Urbanización Viario:	Sin definir
Costes Urbanización Espacios Ilbres:	Sin definir
Total:	Sin definir

FINANCIACIÓN:
 Pública
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LA PRUSIANA”	ARU-7
---	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 3-5
--	-------------------



ARU -8 Estacada Marques

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “ESTACADA MARQUES”	ARU-8
--	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 3-5
--	-------------------

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización Estacada del Marques.
 Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos., jerarquización de calzadas, dimensionamiento de Acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Renovación de la urbanización en las calles de sección de 10m, con ampliación del acerado hasta 1,80 m, para generar itinerarios peatonales accesibles, y tratamientos de plataforma compartida de vehículos y peatones, con limitación de velocidad., procurando la reurbanización de las superficies para mejor identificación de las zonas de tránsito peatonal, de vehículos y de aparcamiento, en las calles de sección reducida.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	157.120 m ² s		
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Residencial	Tipologías dominantes	Viv.Unifamiliar Aislada
Densidad Viviendas	Baja 12 viv/ha	Viviendas Existentes	188 viv
		Superficie de Vario publico	20.360 m2
		Superficie viario a reurbanizar	7.960 m2

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio

GESTIÓN:

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanización sobre las distintas calles de la zona, con tratamiento de calzadas y Acerados convencionales en las calles más modernas de mayor anchura, y tratamiento de plataforma de uso compartido para vehículos, peatones y aparcamientos en las calles más estrechas y más antiguas. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

CARGAS:

Costes Urbanización Viario Fase 1 :	7.960 m2 x 40 €/m ² =	318.400,00 €
Costes Urbanización Viario Fase 21 :	2.480 m2 x 40 €/m ² =	99.200,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	500 ml x 60 €/ml =	30.000,00 €
Total:		447.600,00 €

FINANCIACIÓN:

Pública
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “ESTACADA MARQUES”	ARU-8
--	--------------

CLASIFICACIÓN SUELO: URBANO CONSOLIDADO	PLANO: 3-5
--	-------------------



ARU -9 El Almendral

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA "EL ALMENDRAL"		ARU-9	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	3-6

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización El Almendral.

Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Renovación de la urbanización en la calle principal Avda. del Almendral, con ampliación del acerado hasta 1,80 m, para generar itinerarios peatonales accesibles, y tratamientos de plataforma compartida de vehículos y peatones, con limitación de velocidad, en el resto del viario, no reurbanizado, con criterios similares a las de las calles de reciente reurbanización para mejor identificación de las zonas de tránsito peatonal, de vehículos y de aparcamiento, en las calles de sección reducida.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	192.375 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Viv.Unifamiliar Aislada
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	110 viv
Densidad Viviendas	Baja 5 viv/ha	Superficie de Vario publico	118.070 m2
		Superficie viario a reurbanizar	9.150 m2

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio**GESTIÓN:**

Sistema de actuación:	Obras Publicas Ordinarias	Titularidad:	Pública
Iniciativa:	Publica Municipal		

Instrumentos: Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanización sobre las distintas calles de la zona, con tratamiento de calzadas y acerados convencionales en la calle principal Avda. de El Almendral, y tratamiento de plataforma de uso compartido para vehículos, peatones y aparcamientos en las calles más estrechas, no reurbanizadas. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

CARGAS:

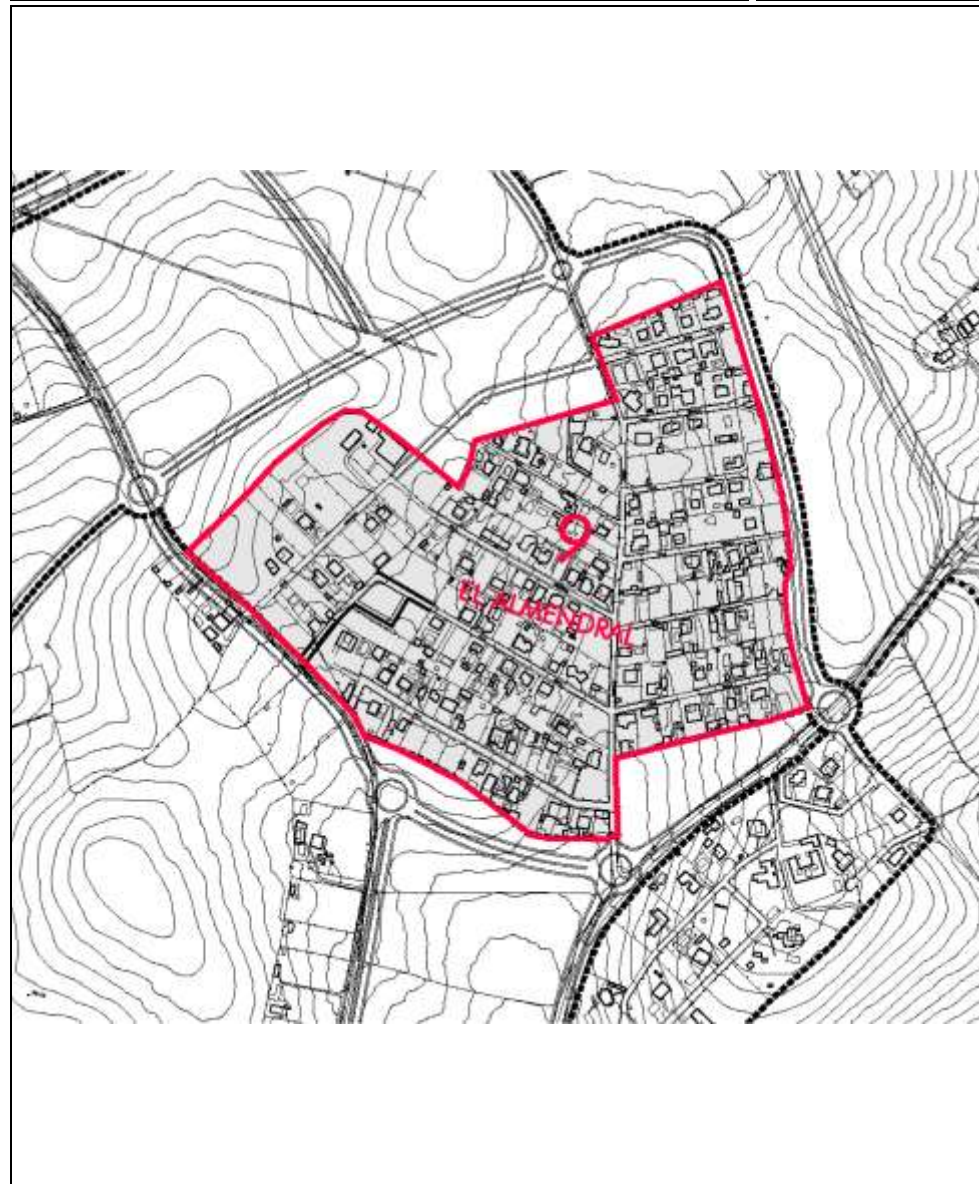
Costes Urbanización Viario:	9.150 m2 x 40 €/m ² =	366.000,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	1.300 ml x 60 €/ml =	78.000,00€
Total:		444.000,00 €

FINANCIACIÓN:

Publica

La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA "EL ALMENDRAL"		ARU-9	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	3-6



ARU -10 Los Alcores

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LOS ALCORES”		ARU-10	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7
OBJETIVOS:			
Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización Los Alcores Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público , redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, , y renovando y mejorando las redes de servicios. Mejora del diseño y acondicionamiento de los espacios libres intersticiales, a fin mejorar su conservación y mantenimiento y potenciando su optimización para el uso y disfrute de los vecinos. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto. Reurbanización del tramo pendiente de ejecutar en Calle San Isidro Labrador y aparcamiento sur del conjunto.			
CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:			
Superficie Bruta	56.250 m ² s		
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Residencial	Tipologías dominantes	Res. Bloque Abierto
Densidad Viviendas	Alta 130 viv/ha	Viviendas Existentes	736 viv
		Superficie de Vario publico	39.290 m2
PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio			
GESTIÓN:			
Sistema de actuación:	Obras Publicas Ordinarias	Titularidad: Pública	
Iniciativa:	Publica Municipal		
Instrumentos:	Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización.		
El alcance y superficie afectada por las intervenciones de mejora y rehabilitación deberá ser desarrollado directamente por los Proyectos de Obras de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .			
CARGAS:			
Costes Urbanización Viario:	4.120 m2 x 40 €/m	164.800,00 €r	
Costes Reposición Alumbrado:	700 ml x 60 €/ml	42.000,00 €	
Total:		206.800,00 €	
FINANCIACIÓN:			
Publica			
La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.			

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “LOS ALCORES”		ARU-10	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7
			

ARU -11 Ciudad Aljarafe

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CIUDAD ALJARAFE”	ARU-11
---	---------------

CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7
-----------------------------	---------------------------	---------------	------------

OBJETIVOS:
 Mejora y rehabilitación del viario público de la urbanización Ciudad Aljarafe
 Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Mejora del diseño y acondicionamiento de los espacios libres intersticiales, a fin de mejorar su conservación y mantenimiento y potenciando su optimización para el uso y disfrute de los vecinos. Definición de criterios para la ejecución por fases, manteniendo los criterios de diseño global del conjunto. Intervención sobre los espacios peatonales internos, que no han sido objetos de programas de reurbanización anteriormente. No se interviene sobre el viario rodado y aparcamientos.

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	107.020 m ² s		
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Residencial	Tipologías dominantes	Res. Bloque Abierto
Densidad Viviendas	Alta 110 viv/ha	Viviendas Existentes	1.192 viv
		Superficie de Vario publico Rodado	31.080 m2
		Superficie viario peatonal y EL	50.980 m2

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio

GESTIÓN:
 Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
 Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Obras Ordinarias de Urbanización..

El alcance y superficie afectada por las intervenciones de mejora y rehabilitación deberá ser desarrollado directamente por los Proyectos de Obras de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

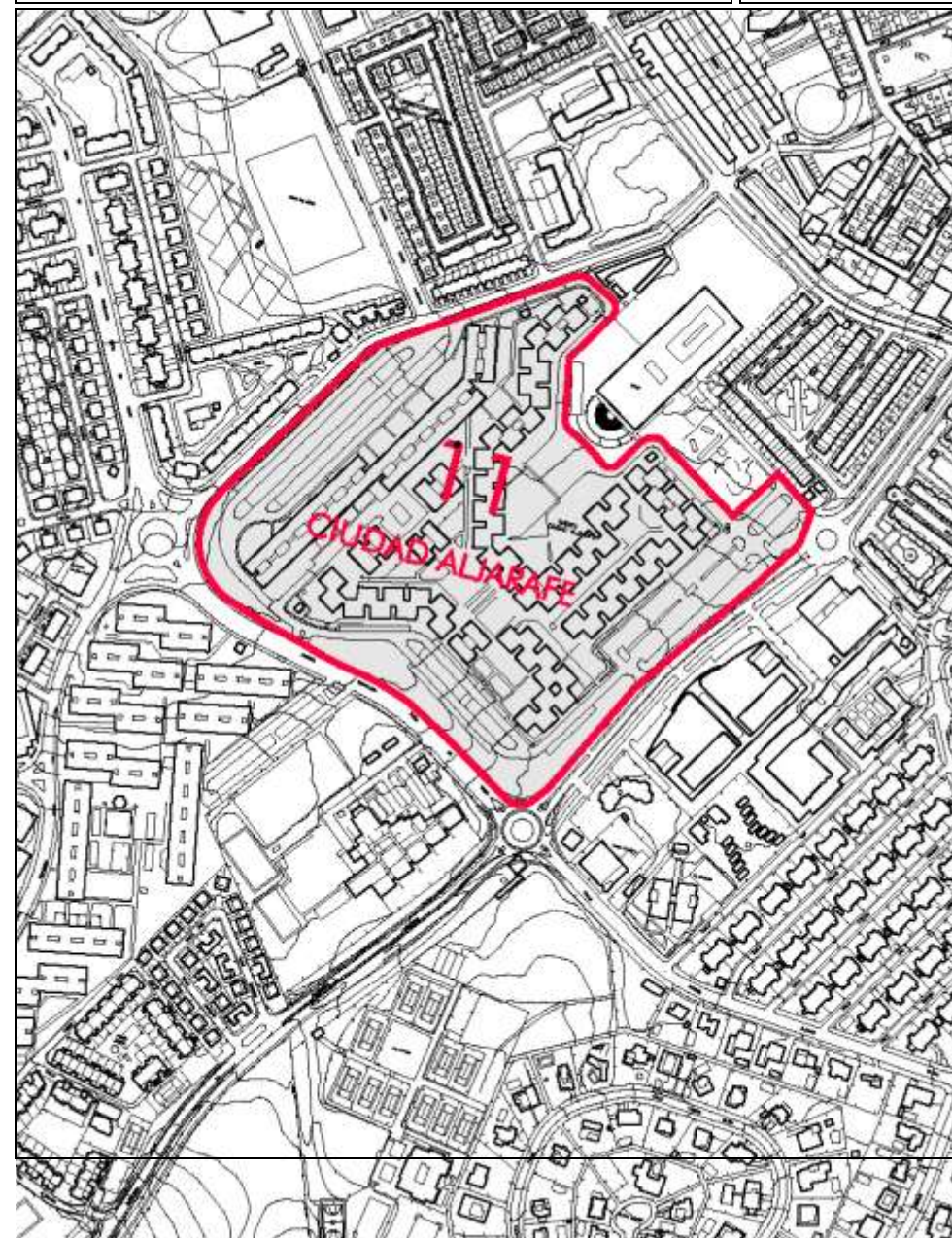
CARGAS:

Costes Urbanización espacios peatonales	13.133 m2 x 20 €/m2 =	262.660,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	2.700 ml x 60 €/ml=	162.000,00 €r
Total:		424.660,00 €

FINANCIACIÓN:
 Publica
 La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “CIUDAD ALJARAFE”	ARU-11
---	---------------

CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7
-----------------------------	---------------------------	---------------	------------



ARU -12 PISA

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “PISA”		ARU-12	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	1-5/1-6
OBJETIVOS:			
<p>Mejora y rehabilitación del viario público del Polígono PISA. Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público , redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de Acerados, disposición de aparcamientos , y renovando y mejorando las redes de servicios. Jerarquización del viario , para dar prioridad en las calles de mayor jerarquía y sección, a la continuidad de la nueva red interna de Carril Bici, que permita la accesibilidad y proximidad al resto de manzanas, garantizando también la anchura suficiente para el paso de transporte público , y de los tránsitos peatonales, ajustando si es preciso la disposición de aparcamiento. Renovación de las redes de alumbrado público, y de otros servicios urbanos como telecomunicaciones y RSU,</p>			
CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:			
Superficie Bruta	713.650 m ² s		
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
Uso Global	Industrial	Tipologías dominantes	Industrial Extensiva
Densidad Viviendas		Viviendas Existentes	
		Superficie de Vario publico	224.073 m2
		Superficie viario a reurbanizar	16.680 m2
PROGRAMACIÓN: A definir en Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana			
GESTIÓN:			
Sistema de actuación:	Obras Publicas Ordinarias	Titularidad:	Pública
Iniciativa:	Publica Municipal		
Instrumentos:	Plan Especial de Mejora y Rehabilitación Urbana, y Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras..		
<p>El Plan Especial definirá las propuestas de intervención General sobre la urbanización, y su desarrollo en sucesivas fases de obras a desarrollar mediante Proyectos de Urbanización, definiendo el alcance presupuestario de las intervenciones de cada Fase y su programación temporal. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .</p>			
CARGAS:			
Costes Urbanización Viario (Carril Bici):	16.680 m2 x 40 €/m ² =	667.200,00 €	
Costes Reposición Alumbrado:	24.000 ml x 60 €/ml=	1.440.000,00 €	
Total:		2.107.200,00 €	
FINANCIACIÓN:			
Pública La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento , o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.			



ARU -17 Las Brisas II

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “Las Brisas II”		ARU-17	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7

OBJETIVOS:

Mejora y rehabilitación del viario público de la Urbanización Las Brisas II. Mejora y actualización de la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo el espacio disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, jerarquización de calzadas, dimensionamiento de acerados, disposición de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios. Potenciación de las calles exteriores como viarios externos de circulación rodada, con reurbanización de las calles interiores de sección reducida con tratamiento de plataforma única para vehículos y peatones, con acceso para residentes y organización del aparcamiento y la carga y descarga

CARACTERÍSTICAS DE ORDENACIÓN:

Superficie Bruta	44.695 m ² s	PARÁMETROS NO ESTRUCTURALES	
PARÁMETROS ESTRUCTURALES		Tipologías dominantes	Res. Unifamiliar Adosada
Uso Global	Residencial	Viviendas Existentes	240 viv
Densidad Viviendas	Media 30 viv/ha	Superficie de Vario publico	14.730 m ²
		Superficie viario a reurbanizar	1.700 m ²

PROGRAMACIÓN: Primer Octogenio.

GESTIÓN:

Sistema de actuación: Obras Publicas Ordinarias Titularidad: Pública
Iniciativa: Publica Municipal

Instrumentos: Proyectos de Urbanización, de las distintas fases de obras.

La actuación se desarrollara mediante formulación de Proyectos de Obras Ordinarias de Reurbanizacion sobre las distintas calles de la zona, con tratamiento de calzadas y acerados convencionales en las calles externas de mayor anchura, y tratamiento de plataforma de uso compartido para vehículos, peatones y aparcamientos en las calles internas. La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA. .

CARGAS:

Costes Urbanización Viario:	1.700 m ² x 40 €/m ² =	68.000,00 €
Costes Reposición Alumbrado:	1.700 ml x 60 €/m	102.200,00 €
Total:		170.000,00 €

FINANCIACIÓN:

Pública
La financiación de las obras se realizara mediante aplicación de partidas del presupuesto ordinario del Ayuntamiento, o por aplicación de los recursos del patrimonio municipal de suelo, conforme a lo previsto en el Art. 75 de la LOUA.

ÁREA DE MEJORA Y REHABILITACIÓN URBANA “Las Brisas II”		ARU-17	
CLASIFICACIÓN SUELO:	URBANO CONSOLIDADO	PLANO:	2-7

