

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE

F. RESUMEN EJECUTIVO



**PGOM
GELVES**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



DSe
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gelves
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor



Ayuntamiento
de Gelves
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



Buró 4
Arquitectos, S.L.P.
Equipo redactor



Contratación de servicios de redacción del PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL del Ayuntamiento de Gelves

EXPEDIENTE 2023/CTT_01/000050

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

FECHA DE EDICIÓN NOVIEMBRE 2025

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE- F. RESUMEN EJECUTIVO** para el PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL de GELVES se redacta por encargo del Excmo. Ayuntamiento de Gelves a BURÓ 4 ARQUITECTOS, S.L.P., adjudicado mediante el concurso público celebrado para ello. (expediente 2023/CTT_01/000050).

El equipo asignado por **BURÓ 4 ARQUITECTOS, S.L.P.** para la elaboración del documento es el siguiente:

DIRECCIÓN DE EQUIPO URBANÍSTICO

Ramón Cuevas Rebollo. Arquitecto urbanista

Jorge Ferral Sevilla. Arquitecto urbanista

COORDINACIÓN Y REDACCIÓN

Isabel Jiménez López. Arquitecta urbanista

Javier López Ruiz. Arquitecto urbanista

DIRECCIÓN DE EQUIPO AMBIENTAL

Álvaro Pérez Sarabia. Biólogo

JEFES DE EQUIPO

Jesús Díaz Gómez, Arquitecto. Infraestructuras

Ismael Ferral Sevilla, Arquitecto. Proyectos

Antonio Alonso Campaña, Arquitecto

Rosario Rodríguez Cazorla, Arquitecta

Valdivieso Navarro, LADE Economía

María

EQUIPO TÉCNICO

Lidia Berdonces Machío, Arquitecta
Alicia Gómez del Castillo, Arquitecta urbanística
Sara Caballero Inarejos, Arquitecta urbanista
Alejandro Barbadillo Gálvez, Arquitecto
Luis Miguel Casal Mesa, Arquitecto
Urbano Jimenez Guerrero, Arquitecto
Isabel González Lagos, Arquitecta
Pablo Rodríguez Zambrana, Arquitecto
Carlos Sánchez Sanabria, Arquitecto
Verónica Rodríguez Vergara, arquitecta
Olga Muñoz López, Arquitecta
Sara Berrocal Ríos, Arquitecta
Alicia Millán Tudela, Arquitecta
Carlos Alcolea López, Ingeniero civil
Paloma Páez Grund, E. Arquitectura
María Gómez Fernández, Arquitecta
Juan José Castro Pérez, Arquitecto

Miguel Martín Pérez, Geógrafo urbanista

Juan Mottilla Guzmán, Geógrafo urbanista

Clara Ortega Rodríguez. Geógrafa O.T.

Lylhiam Maanan Lahsen, Abogada Urbanista

Rodrigo Caballero Veganzones, Asesor Jurídico

Luis F. Valdivieso Luis, Administración

Teresa Marín González, Contabilidad

COLABORADORES EXTERNOS

ARQUITECTURA Y GESTIÓN URBANÍSTICA SL.

Juan Carlos Muñoz Zapatero.

Arquitecto

ALQUEVIR, S.L.

Juan Cañadas Mercado.

Ingeniero de Caminos Canales y Puertos.

Carlos Cañadas Sánchez-Yebra

Arquitecto

REFERENTES MUNICIPALES

POLÍTICOS

D^a Isabel Herrera Segura
Alcaldesa-presidenta, Urbanismo y Medioambiente.

D^a Sandra Domínguez Carretero
Delegada Obras y servicios. Delegada Hacienda.

D^a María Dolores Gómez Ávalos
Delegada Participación Ciudadana.

D^a María Dolores González González
Delegada Igualdad.

TÉCNICOS

D^a María Esperanza Caso Vázquez
Arquitecta Municipal y jefa del Servicio de Urbanismo

D. José Antonio García-Cascón
Técnico De Administración General adscrito a Urbanismo

D^a María Dolores García Mediavilla
Arquitecta Técnica Municipal

D. Manuel Ramos Lara
Delineante

D^a Lucía Rivera García
Secretaria General

D^a Ana María Prieto García
Técnica Igualdad

ÍNDICE

F. RESUMEN EJECUTIVO	7
F.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	8
F.1.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	9
F.1.2. JUSTIFICACION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA	49
F.2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.....	54
F.2.1. EL MODELO TERRITORIAL DE GELVES.....	54
F.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN	59
F.3.1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PGOM DE GELVES.....	60
F.4. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN	61
F.4.1. JUSTIFICACIÓN	61
F.4.2. ACTUACIONES ESTRATÉGICAS	64



F. RESUMEN EJECUTIVO



F.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

Por la naturaleza del trabajo de esta fase, que es anterior al plan, tanto la concreción (ejemplos) como la resolución espacial es relativamente baja respecto de lo que es un planeamiento ya redactado; por ello, y en las fases siguientes se ajustará el planeamiento a las escalas propias de un PGOM. Hay que entender que cada alternativa no es independiente (es autónoma) si no que está basado en criterios y objetivos que comparten entre sí. Y, siempre, en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

Este documento de AVANCE PGOM (BORRADOR DE PLAN en términos GICA), acompaña al trámite de EAE estableciendo unas ALTERNATIVAS de Ordenación en el nuevo Modelo territorial-urbano, siendo el comienzo de la revisión del planeamiento urbanístico del municipio, conforme a la Nueva LISTA y su Reglamento, no siendo aún un documento sustantivo desde el punto de vista urbanístico, ni contar por ello con determinaciones específicas, tales como usos detallados, densidades, o edificabilidades. Las cuales le corresponderán al documento siguiente, para APROBACIÓN INICIAL del PGOM, una vez recibido el Documento de Alcance Ambiental, entre otros trámites.

De este modo, en las Alternativas de Ordenación se indican, a modo de proyección del modelo territorial-urbano, los usos globales propuestos en las diferentes áreas y ámbitos el territorio. No estableciendo en dichos suelos, usos detallados y pormenorizados aun en esta fase. Lo cual significa, que aún no queda definido el contenido urbanístico de derechos y cargas sobre las áreas o ámbitos, y, por tanto, no pueden determinarse sus parámetros urbanísticos en este momento

Si bien se apuntan las vocaciones de usos propuestos para los terrenos del municipio, no pueden extrapolarse en relación con el contexto urbanístico vigente aun, cálculos comparativos de los suelos con incremento o descenso de aprovechamientos, o cambios de uso, si bien, es voluntad de la Nueva planificación establecer mecanismo, medidas compensatorias, o estrategias de gestión avanzadas futuras, para aquellos terrenos que claramente manifiesten una propuesta de vocación urbana diferente.

Es fundamental destacar que el Avance establece un modelo y unas directrices para el futuro desarrollo urbano, las cuales deberán ser delimitadas y complementadas mediante otros instrumentos, como el Plan de Ordenación Urbanística (POU). En este sentido, la identificación de elementos dentro de la malla urbana se realiza como una propuesta esquemática de posibles intervenciones del futuro desarrollo urbano de conformidad con el artículo 63 de la ley. De igual manera, los Planes de Ordenación Intermunicipal (POI) que se plantean son meramente indicativos dentro de la estrategia territorial propuesta, debiendo desarrollarse mediante el correspondiente POI según el art. 64 de la LISTA.

Este enfoque permite una mayor flexibilidad en la planificación y adaptación de las áreas urbanas, garantizando que las decisiones sobre el suelo urbano puedan ser ajustadas durante etapas posteriores del desarrollo urbano.

F.1.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

A continuación, se presentan las tres alternativas de ordenación que se proponen para el término municipal de Gelves

- **ALTERNATIVA 0.**

LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL DE ESTRUCTURA URBANA Y TERRITORIAL.

- **ALTERNATIVA 1.**

LA MEJORA DEL MODELO, CON REDUCCIÓN DE BARRERAS, Y MEJORA DE LA INTEGRACIÓN URBANA CON LOS ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES: CORNISA Y RIBERA DEL GUADALQUIVIR.

- **ALTERNATIVA 2.**

LA OPTIMIZACIÓN DEL MODELO, CON INTEGRACIÓN CIUDAD TERRITORIO Y GENERACIÓN DE NUEVO CENTRO URBANO SOBRE EL ESPACIO DE LA AUTOVÍA A-8058.

F.1.1.1. ALTERNATIVA 0**LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL DE ESTRUCTURA URBANA Y TERRITORIAL**

La “Alternativa 0”, es una alternativa exigida por la legislación ambiental, que supone valorar ambientalmente y con el mismo grado de precisión con que el que se deben valorarse otras alternativas, la opción de no revisar la situación urbanística vigente en este caso del término municipal. Se trataría de valorar la incidencia ambiental que supondría mantener como norma urbanística el Plan General actual adaptado a la LOUA y ajustado todo ello al contexto de la nueva normativa regional, la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, LISTA.

La regulación urbanística local actual cuenta con un instrumento urbanístico el Plan General de Ordenación urbana que fue aprobado en Diciembre de 2005 y que se adaptó a la LOUA en Octubre de 2008, junto con las diferentes modificaciones sobre el instrumento. También le serían de aplicación las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración urbana de Sevilla (POTAUS).



Croquis Propuesta Alternativa 0

Dicha alternativa supondría prolongar en el tiempo la situación actual de no contar con un instrumento actualizado de ordenación urbanística general, además de quedarse sin resolver las problemáticas actuales detectadas en el término municipal.

Esta alternativa plantea la continuidad de la situación urbanística actual tal como está definida en el Plan vigente, sin la implementación de intervenciones destinadas a mitigar la fragmentación existente, que genera el trazado de la Travesía de la Autovía de Coria entre la zona Central del núcleo urbano y las urbanizaciones situadas en la ribera del Guadalquivir, ni la segregación que produce el desnivel de la Cornisa entre el Centro Histórico y la Urbanización de Simón Verde. Bajo esta propuesta, no se desarrollarán acciones que promuevan la conexión efectiva entre las áreas urbanas segregadas, lo que mantendrá la actual desconexión física y funcional.

El Plan vigente no contempla estrategias para reducir la separación generada por la A-8058, A-8058, por lo que no se facilitará una mayor cohesión urbana ni se mejorará la movilidad interurbana. Como consecuencia, las dinámicas urbanas diferenciadas en las distintas áreas urbanas seguirán prevaleciendo, perpetuando las disparidades en el desarrollo urbano, la distribución de equipamientos y la accesibilidad a servicios.

Se mantiene el modelo y dimensiones de la estructura urbana diseñada por el PGOU, entre la cornisa y el río Guadalquivir, incluyendo los sectores de suelo urbanizable previstos en proceso de transformación, con el límite respecto al suelo rústico en el camino de San Francisco, y se mantiene la capacidad residencial y la oferta de suelo productivo del planeamiento vigente.

También se mantienen sin cambios la distribución y superficie de las distintas dotaciones del SG de espacios libres y equipamientos, sin corregir alguna de las variaciones producidas en cuanto a usos dotacionales, y no se resuelven algunas de las necesidades actuales en cuanto a infraestructuras y servicios

Tampoco se producirían cambios en la ordenación y asignación de usos de los distintos espacios naturales diferenciadas que componen el resto del territorio municipal con categoría de Suelo Rustico: Torquemada, Isla del Betón, La Vega agrícola, la Cornisa de Gelves , y la Ribera del Guadalquivir; que mantendrían los mismos usos asignados por el PGOU, y sus correspondientes normativas y niveles de protección..

En términos de impacto, esta alternativa mantendría con carácter general las problemáticas actuales, limitando el potencial de desarrollo integrado del municipio y consolidando las barreras físicas y sociales que dificultan una planificación urbana más equitativa y sostenible, y no generaría propuestas de mejor utilización de los potenciales recursos ambientales del territorio de Gelves.

ALTERNATIVA 0. 1.MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y USOS DEL SUELO

ESTRUCTURA URBANA Y DISTRIBUCION DE USOS

Esta Alternativa mantiene la estructura urbana actual basada en el desarrollo urbano del suelo de la Vega a lo largo del eje de la A-8058, entre el pie de la cornisa y el río y que se prologa con los nuevos sectores de suelo urbanizable, para completar este espacio hasta alcanzar el Parque Industrial Guadalquivir. Además se conforma otra estructura urbana en Simón Verde, separada del resto del núcleo por la Cornisa. Se mantienen por tanto la distribución de usos globales en el territorio, así como las densidades y edificabilidades globales, conforme a las determinaciones de la Adaptación.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

La Alternativa 0 parte del planeamiento general vigente, de la adaptación parcial del PGOU a LOUA.

Tal y como se recoge en dicho documento, además del suelo urbano clasificado como Suelo Urbano Consolidado, en esta Alternativa se mantienen y se clasificarían como Suelo Urbano, como Actuaciones de Reforma Interior delimitadas desde el PGOM conservando los parámetros de ordenación del PGOU y su planeamiento de desarrollo aprobado, las dos Unidades de Ejecución en Suelo Urbano No Consolidado, que completan los escasos vacíos intersticiales existentes entre la cornisa y el río: La UE-1 Hacienda Simón Verde, que completa el desarrollo urbano hasta el término de San Juan, exceptuando la UE-1A, que se ha ejecutado y urbanizado y edificado en su mayor parte, quedando solo pendiente de transformación la zona trasera, UE-1B, correspondiente con la finca de la propia Hacienda Simón Verde; y la UE-2 en el frente del Guadalquivir, espacio con usos industriales, de almacenaje o incluso vacíos agrícolas, que queda descontextualizada, dentro del continuo urbano, que esta pendiente de completar su urbanización y desarrollo.

Además el Planeamiento vigente, la Adaptación, incorpora como Suelo Urbano Consolidado, el Polígono industrial Guadalquivir y el antiguo Sector Urbanizable de uso terciario ST-3 CITEC, al sur de la A-8058 como piezas segregadas del núcleo principal y el pequeño sector residencial y terciario ST-6 en la ribera del Guadalquivir, todas ellas ya urbanizadas y que por tanto se incorporan al suelo urbano del nuevo PGOM, sin definición como ATUs..

Y por último el modelo de estructura urbana se completaría en esta Alternativa, manteniendo la ordenación del resto del suelos clasificados como Suelo Urbanizable Ordenado en la Adaptación, (con Planes Parciales e instrumentos de ejecución aprobados), de los sectores SUO-1, SUO-2, SUO-4, y SUO-5, de uso global residencial, que se mantienen como actuaciones ATUs de nueva urbanización, delimitadas desde el PGOM, aunque ajustando a LISTA su clasificación como Suelo Rustico, conservando los parámetros de ordenación detallada de los respectivos Planes Parciales y de sus instrumentos de ejecución, con lo que se completaría el desarrollo de la estructura urbana prevista en el PGOU, sin que existieran otras áreas de oportunidad para el desarrollo urbanístico del territorio. Se mantendría el límite con el Suelo Rustico de la Vega, en el trazado del Cordel de San Francisco. (Considerando el nivel alcanzado de urbanización se podría mantener la clasificación como Suelo Urbano el sector SUO-1).

El mantenimiento de las determinaciones de ordenación de los instrumentos de planeamiento de desarrollo, está condicionado al establecimiento de las medidas de protección contra riesgos de inundación a aplicar en cada Actuación de Transformación conforme a su situación como Zona de Flujo Preferente o como Zona Inundable.

CAPACIDAD DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

El PGOU establecía el cálculo de 3.340 viviendas existentes en el suelo urbano Consolidado, a las que habría que sumar como nuevas viviendas existentes las 210 viv ejecutadas en la UE-1A, 60 viv en el SUT-6. Además en los sectores SUO-1 y SUO-2 se han construido además 90 y 170 viviendas respectivamente, (una parte de su capacidad residencial). En total **el computo de viviendas actual es de 3.870 viviendas** contabilizadas conforme a los datos del planeamiento vigente

La capacidad residencial del planeamiento vigente, que se mantendría en el PGOM en esta Alternativa, con la delimitación como ATUs de los 4 sectores residenciales, más la capacidad de viviendas de la UE-2 **sería de 2.102 viviendas nuevas**, con una capacidad estimada para 5.040 habitantes nuevos (2.102 viv x 2,4 hab/viv = 5.040 hab.).

	Viv. Existentes	Viv. Sin ejecutar	Total viviendas	Vivienda protegida
--	-----------------	-------------------	-----------------	--------------------



Suelo urbano Consolidado	3.340	0	3.340	
UE-1A	210	0	210	
UE-1B	0	209+55	264	
SUO-1	90	491	581	87 (15%)
SUO-2	170	427	597	90 (15%)
SUO-4	0	673	673	101 (15%)
SUO-5	0	247	247	37 (15%)
SUT-6	60	0	60	
TIOTAL	3.870	2.102	5.972	315

Considerando los datos de la población censada actual de 10.490 habitantes (2024).La Alternativa 0 , generaría una capacidad de incremento de población del 48% , para alcanzar una cifra próxima a 15.500 habitantes. .

RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA

La Alternativa 0 genera una escasa oferta de suelo para nueva vivienda pública o de protección oficial .En la actualidad es insuficiente por la inexistencia de suelo urbanizado disponible. La única oferta es la reserva de VP(15%), de los planes parciales en vigor de los sectores residenciales no completados en su desarrollo (315 viviendas)

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA USOS PRODUCTIVOS

La Alternativa 0 no propone el desarrollo de nuevos sectores de suelos productivos distintos a los que define el planeamiento vigente, en el Polígono Guadalquivir y en el sector SUT-3 (CITEC).

No obstante existen suelos vacantes para este tipo de usos industriales o terciarios , en el propio Sector SUT-3, que se incorpora al suelo urbano , y también en distintas parcelas previstas para usos terciarios en el resto de sectores SUO -1, SUO-2, SUO-4 que se mantendrían como ATUs de nueva urbanización en suelo rustico. Además existe también oferta de suelo Terciario y Turístico, en las Actuaciones de las antiguas UE-2A, UE-2B, y UE-1B , pendientes de urbanización, que se mantienen como ATUs de reforma Interior en suelo urbano. Estos suelos vacantes pueden absorber una parte de las posibles demandas de suelo terciario y productivo necesarios para completar el desarrollo urbanístico de Gelves.

ORDENACION Y USOS DEL SUELO RUSTICO

El resto de suelos del territorio municipal deben de mantener su carácter y función de suelos rústicos, manteniendo los usos y función previstos y sus niveles de protección.

VEGA DE GELVES: Uso agrícola con valor productivo , ambiental y paisajístico , de carácter inundable , necesario para la laminación de avenidas. Actual Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como suelo Inundable y como Espacio Agrario de Interés.)

TORREQUEMADA : Uso agrícola con valor productivo , ambiental y paisajístico , con cultivo uniforme de olivar, común al resto de suelos del valle del Rio Pudio , que interesa conservar y mantener , considerando además que es el entorno paisajístico original de la Hacienda de Torrequemada, edificación de Interés Patrimonial. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como Espacio Agrario de Interés.)

ISLA DE BETON: Actual Uso de Instalaciones portuarias del Puerto de Sevilla y también uso agrícola, de carácter inundable . Actual Suelo No Urbanizable con calificación de Sistema General Portuario dentro de los SSGG de comunicaciones. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial, con carácter de Sistema General Portuario.

ESCARPE DE LA CORNISA: Espacio natural del frente de la cornisa, no ocupado por los suelos urbanos, de valor paisajístico y ambiental, de carácter metropolitano. Incluido en PEMFS y POTAUS. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial, (incluido en POTAUS como Escarpes y Formas Singulares del Relieve.

RIBERAS GUADALQUIVIR: Espacios de la ribera del Guadalquivir incluidos dentro de la delimitación del suelo de DPMT. Con regulación específica de la Ley de Costas e incluido como zona ZEC. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial. Ley de Costa

OTROS SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES. Suelos de dominio público, de carreteras, vías pecuarias o caminos rurales o de servidumbres de paso de infraestructuras, que discurren por el suelo rustico . Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial.

ALTERNATIVA 0. 2. SISTEMA GENERAL DOTACIONAL**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES**

En la actualidad el sistema general de espacios libres y zonas verdes del municipio cuenta con una superficie total de 408.861 m², de acuerdo con la cuantificación que establecen el PGOU y la Adaptación. Se cuantifican como SGEL , los espacios libres existentes, (65.971 m²): del Parque de la Cornisa, , mas una franja inferior de la Cornisa junto al Parque del Pandero , y el recinto de Feria ; mas los nuevos SGEL previstos en Suelo Urbanizable SGEL-1 y SGEL-2, (89.633 m²), y además se computan como SGEL, los suelos rústicos del frente de la Cornisa, (253.257 m²), aunque no se califican como tales ni desempeñan esa función.

La capacidad poblacional del municipio tras aplicar el ajuste de población y viviendas, que realiza la Adaptación respecto al PGOU, por el incremento de viviendas en la UE-1A, asciende a 11.670 habitantes, obteniéndose un estándar de 35,04 m²/hab, muy superior al establecido como referencia en la legislación urbanística.

No obstante, considerando la población censada actual , (10.490 hab), y la capacidad residencial y de nuevos habitantes del planeamiento en vigor, (5.040 hab), y extrayendo del computo superficial de SGEL , la superficie de suelo rustico del frente de la cornisa, que no cumple esa función, y midiendo con mayor precisión , los suelos clasificados como SGEL en la documentación grafica del Planeamiento , (excluyendo la Feria), resulta una superficie real de SGEL de 201.174 m² , y se obtendría un estándar objetivo de SGEL de 12,95 m²/hab , (201.174 m²/15.530 hab = 12,95 m²/hab), que en cualquier caso resultaría suficiente , pues supondría superar en esta cuestión a lo que establece el reglamento en su art. 82.3 para el mínimo requerido de 7 m² para poblaciones que superen los 10.000 habitantes .

Desde el punto de vista de la distribución y localización de los SGEL, El Parque de la Cornisa, pone en valor el recurso natural del frente de la cornisa, aunque presenta dificultad de acceso , desde el núcleo urbano situado en la Vega. No se utiliza para la conformación del SGE el recurso de la ribera del Guadalquivir , elemento singular de Gelves, y de mucha mayor accesibilidad , para la mayoría de Población de Gelves. Los nuevos SGEL proyectados sobre las Actuaciones de Nueva Urbanización, (suelo urbanizable), se pueden considerar complementarios en la ordenación general y necesarios para la dotación más próxima a la población de esos sectores.

También hay que señalar que la Alternativa 0 no incorporaría como SGEL , dos Parques existentes, que no reconoce el planeamiento vigente: el Parque del Pandero (equipamiento cultural en el PGOU), y el Parque de los Manantiales, (suelo rustico de cornisa en el PGOU). El recinto de la Feria se mantendría en su posición actual sobre una parcela de superficie insuficiente.

SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

En la Alternativa 0 se mantienen los suelos calificados como equipamiento por el planeamiento vigente. Los equipamientos que tienen consideración de sistemas generales, dado que prestan servicio a la totalidad de la población son los que actualmente contempla la Adaptación Parcial a LOUA, que considera tienen esta categoría, en función de los determinaciones precedentes del PGOU . Suman una superficie total de 106.100 m², distribuidos en diferentes usos. A los que hay que sumar una reserva de suelo de calificada de equipamiento pero que se utiliza para la Feria de superficie 12.000 m² . No define estándar de referencia.

	Campo futbol y pabellón cubierto	22.800 m ²
	Polideportivo Municipal	14.286 m ²
	Piscina Municipal	8.900 m ²
SG DEPORTIVO		45.986 m²
	Colegio Duque de Alba	9.524 m ²
	IE Secundaria	11.740 m ²
	Guardería Municipal	2.137 m ²
	Escuela Formación artesanos	6.271 m ²
SG EDUCATIVO		29.672 M²
	Ayuntamiento y Teatro	3.120 m ²
	Biblioteca (antiguo Ayto).	353 m ²
	Iglesia	492 m ²

	El Padero (Equipamiento cultural)	20.500 m2
	Reserva SIPS junto a polideportivo municipal	2.810 m2
SG SIPS		27.275 m2
OTROS	Reserva de suelo equipamiento suelo de Feria	12.000 m2
TOTAL SG EQUIPAMIENTO		114.933 M2

Este sistema dotacional cumple las expectativas y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad. No obstante existe una cierta descompensación entre los equipamientos situados en los dos ensanches, al norte y sur del Centro Histórico, que se puede compensar con nuevas dotaciones locales de las nuevas Actuaciones de Nueva urbanización, que completan el crecimiento hacia el sur., (nuevo centro escolar en el SUO-2). También resulta deficitario en su accesibilidad al SG de Equipamientos el sector urbano de Simón Verde. por su posición segregada y de difícil conectividad con el centro urbano.

Existen ciertas disfuncionalidades entre su calificación y uso actual en algunos casos, que quedan sin resolver en esta Alternativa. Parque del Padero calificado como equipamiento cultural. No se reconoce parcela del nuevo centro de Salud, Parcela junto a la feria calificada como SIPS, etc.

SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

En la Alternativa 0 no existirían reservas de suelo aptas para ubicar nuevos SSGG de servicios e Infraestructuras, necesarios en la actualidad, : necesidad de ubicación de un punto limpio, de subestación eléctrica nueva para garantizar suministro eléctrico a nuevos sectores de desarrollo. Y tampoco se contempla la necesidad de ampliación de la superficie del Cementerio.

En el planeamiento vigente, se toman medidas para adaptarse a la localización y trazado de las infraestructuras territoriales, que se mantendrían en la Alternativa 0, aunque resulta necesario el soterramiento de los trazados aéreos de líneas de alta tensión que discurren por la Vega y de los sectores de suelo urbanizable.

ALTERNATIVA 0. 3. ARTICULACION TERRITORIAL Y MOVILIDAD

La Alternativa 0 contempla la estrategia de movilidad y el diseño viario del plan actual. En este sentido, el esquema de movilidad en Gelves, refleja un predominio del uso del automóvil privado, especialmente forzado por la estructura urbana del municipio, que se desarrolla y extiende a ambos lados del eje de circulación externa de la A-8058, que rompe la continuidad del viario urbano en la dirección este oeste, y que no permite la generación de ejes urbanos alternativos de directriz norte sur que comuniquen lo sectores urbanos al norte y sur del centro Histórico. Además las circunstancias de desnivel topográfico generadas por la elevación de la cornisa, genera otra importante discontinuidad de conexión del viario con el barrio alto de Simón Verde.

El sistema viario urbano, presenta calles, con escasa anchura y continuidad de trazado, por la escasa profundidad existente entre la Travesía de la A-8058, y el espacio urbano existente, tanto hacia el pie de la cornisa, como hacia el río. Además el viario presenta calles diseñadas principalmente para el tráfico motorizado frente a otra movilidad alternativa, como consecuencia de su diseño como viario local, no estructurante y en consecuencia con escasa sección. (calzadas de sentido único, Acerados estrechos, ocupación por aparcamiento).

La relación y conectividad con los municipios vecinos, se resuelve directa y únicamente a través de la A-8058, fundamentalmente en vehículo privado, o en autobús, hacia el sur hacia Coria o Palomares, y hacia el norte hacia San Juan y Sevilla. No existe conexión territorial con Mairena del Aljarafe, a pesar de su proximidad y conurbación metropolitana. ni siquiera en la red viaria de las dos zonas de Simón Verde).

REMODELACION DE LA A-8058

La Alternativa 0, supone el mantenimiento del diseño y funcionalidad actual de la Travesía de la A-8058 como carretera- autovía para tráfico externo, sin posibilidad de mejorar la articulación de la red viaria específicamente urbana del municipio. con la excepción de los sistemas generales viarios, diseñados en el PGOU en los nuevos sectores de suelo urbanizable situados al sur.

La Travesía por el centro urbano, genera una fuerte barrera a efectos de movilidad transversal, falta de jerarquía red viaria urbana, impactos ambientales por ruido, emisiones de gases, e impacto paisajístico, con una notable rotura de la continuidad urbana

CONEXIÓN CORNISA- CENTRO

La Alternativa 0, supone el mantenimiento sin intervención en la red viaria actual. No se modifica el trazado, ni la funcionalidad y escasa sección, y falta de continuidad del viario local del centro histórico, imprescindible punto de conexión viaria, (rodada y peatonal), para el enlace de la red viaria del Sector de Simón Verde con el resto del suelo urbano y su conexión a la Travesía de la A-8058. El único viario de enlace que puede cruzar la cornisa es la calle Joaquín Benavente Molina. Tampoco se porta ninguna intervención de mejora de la conectividad viaria desde esa calle, hacia la red viaria principal de Mairena, pues el trazado viario de las calles del sector de Simón Verde perteneciente a Gelves, es confuso y muy mal jerarquizado.

CONEXIÓN CENTRO RIBERA DEL GUADALQUIVIR

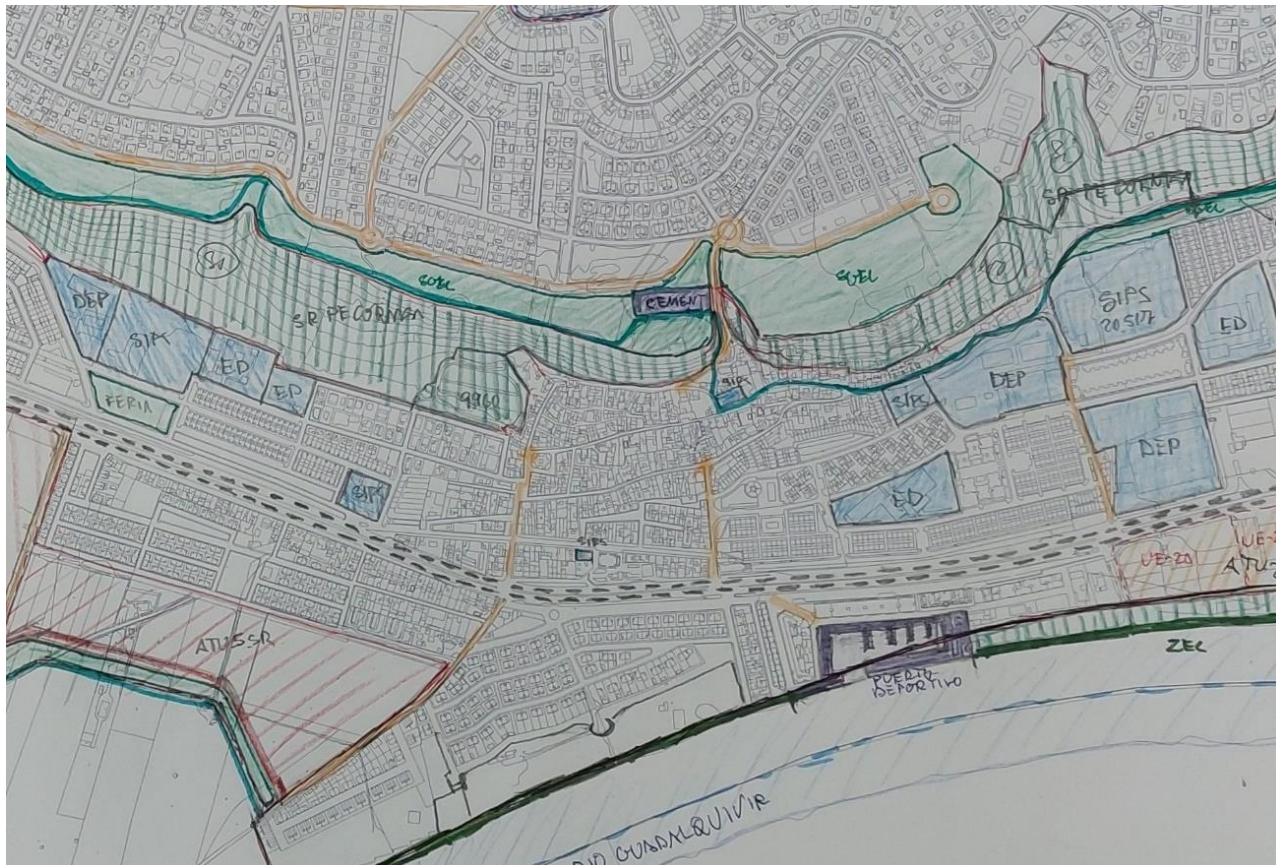
La Alternativa 0, supone el mantenimiento sin intervención en la red viaria actual, en el sector urbano entre el río y la travesía, con escasez de viario principal alternativo a la travesía, para posibles desplazamientos norte-sur, y generación mayoritaria de calles en fondo de saco. Además existe gran dificultad de cruce transversal de la red viaria urbana a ambos lados de la travesía y déficit de accesibilidad a la ribera del Guadalquivir, limitando sus potencialidades de uso ciudadano. Existen solo algunos cruces peatonales semaforizados, sin itinerarios peatonales jerarquizados, que canalicen correctamente el flujo peatonal a estos puntos

CONEXIÓN CON MAIRENA Y SAN JUAN

El planeamiento vigente que se mantiene en la Alternativa 0, ordena suelo de reserva para el trazado de un viario metropolitano, (antigua SE-35), entre los sectores SUO 1 y SUO 2, que tiene un enlace potente con la red viaria metropolitana A-8058, pero sin continuidad hacia el valle del Porzuna y Mairena, al terminar el término municipal, y sin función actual para cruce del Guadalquivir. El diseño actual de este sistema viario posibilita la construcción de una carretera metropolitana, que uniera la A-8058, con la red viaria principal de Mairena hasta la Rotonda del PISA y el Intercambiador de Mairena, mejorando la conectividad con este

municipio. Se mantendría el boulevard existente como reserva de SG viario, pendiente del trazado de una nueva carretera en su centro y liberando dos vías de servicio de viario local para los sectores SUO-1 y SUO-2.

La conexión con el resto de municipios vecinos, se mantiene por la capacidad de la A-8058. En esta Alternativa no se desarrollan otras posibilidades de conexión metropolitana de carácter alternativo, peatonal o de bicicleta, tanto con San Juan, como con Mairena o Palomares, utilizando los recursos naturales de continuidad territorial, como el corredor verde de la Cornisa, o el espacio lineal de la ribera del Guadalquivir.



Croquis red viaria Alternativa 0. Mantenimiento situación actual travesía de la A-8078.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

En el planeamiento vigente, que mantiene la Alternativa 0, no se contempla recorridos que potencien la movilidad alternativa a los desplazamientos con el vehículo privado, aun cuando el municipio, por distancias de recorridos y topografía (en el sector urbano de la vega), podrían ser soporte para la implantación de movilidad alternativa. No existe una estructura continua y con dimensiones suficientes que se pueda denominar red de tráfico no motorizado o peatonal.

Movilidad peatonal

En el núcleo urbano, la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, tanto en las calles peatonales como en el resto de las vías. Dentro de la trama urbana las calles peatonales son limitadas y en el casco histórico hay calles cuyos Acerados carecen de anchos suficientes para el adecuado tránsito de peatones. Con esas condiciones, además de la baja accesibilidad y mala seguridad, la movilidad peatonal se ve condicionada para los residentes que se desplazan a pie.

Además, este municipio se caracteriza por la división en dos debido a la barrera respecto a puntos de cruce que genera la A-8058, lo que provoca que la comunicación peatonal entre ambas zonas se realice, o bien por un número limitado de pasos de peatones, con bajo nivel de prioridad para el paso de peatones, siendo estas conexiones muy inseguras, y escasas, generando muchos desplazamientos adicionales en paralelo a la travesía, hasta alcanzar los puntos de cruce.

Movilidad Ciclista



Otro tipo de alternativa a la movilidad motorizada es la realizada mediante la utilización de la bicicleta como medio de transporte. La movilidad ciclista se apoya en una red limitada e inconexa de algunos tramos aislados, ejecutados de forma parcial, pues no existe un diseño global planificado desde el planeamiento general.

La red de carriles bici es limitada e inconexa, en su desarrollo y construcción, pero además presenta dificultades para su terminación en un diseño global, debido a lo limitado de las secciones del viario existente , (calzadas acerados aparcamientos), y de las discontinuidades , y limitaciones de puntos de cruce , sobre la cornisa y sobre la travesía, siendo limitadas las posibilidades de su desarrollo.

Movilidad a través del transporte público

Por último, otra opción para la movilidad alternativa, Gelves cuenta con una red de transporte público, que comunica el municipio con Sevilla y con otros municipios limítrofes. El tránsito del transporte público se realiza por el eje longitudinal de la A-8058 , que posibilita una accesibilidad peatonal muy buena por distancias desde los extremos del continuo urbano. La mejora de este medio de transporte, relativa a ampliación de paradas, puntos de destino, o de ampliación de horarios, no están condicionados por la ordenación urbanística general, que define el PGOU.

ALTERNATIVA 0. 4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La Alternativa 0 contempla las medidas de sostenibilidad ambiental que recoge el PGOU actual.

Se establecen medidas de protección sobre el frente de la Cornisa, por su importancia paisajística y de carácter ambiental en el territorio de Gelves. Y por su inclusión como Zona de Protección territorial por el POTAU. También se incorpora la protección de la Ribera del Guadalquivir como zona ZEC del Bajo Guadalquivir en el ámbito de la red Natura, por su valor ambiental como corredor ecológico. En ambos casos se clasifica como suelo no urbanizable de protección por legislación sectorial.

El PGOU si determina medidas de protección aplicables en conformidad con la legislación de costas, y representa el deslinde oficial del Dominio Público Marítimo Terrestre, así como zona de Servidumbre de Protección de 100 m de ancho de titularidad privada y limitación de las edificaciones (salvo en tramos de suelo urbano anterior a 1988 de 20 m), y establece en Normativa las medidas correspondientes.

Y También el PGOU aplica medidas de protección contra riesgos de inundación del Rio Guadalquivir, correspondientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, definiendo medidas correctoras a aplicar por los Planes Parciales y sus Proyectos de Urbanización, con condicionantes de sobre elevación de rasantes y edificaciones por encima de la cota de inundación definida por la CHG, para periodo de retorno de 500 años.

Se definen también las Vías Pecuarias existentes en el municipio su trazado y clasificación y sus posibles cambios de trazado o necesidad de desafectación.

Y por último el PGOU establece a través del catálogo las medidas de protección patrimonial sobre los bienes, elementos singulares o yacimientos arqueológicos existentes, que merecen los distintos niveles de protección patrimonial de carácter urbanístico.

CORRECCION IMPACTOS DE LA A-8058

Esta Alternativa no genera posibilidad de correcciones a los Importantes impactos ambientales generados por la Autovía , por el tráfico externo: emisión de gases, emisión de ruidos, gran ocupación de suelo en posición central de la ciudad , disfuncionalidad de conexiones red viaria. afección paisajística en el centro de la población. segregación espacial, entre ribera y el resto de suelo urbano.

PROTECCION Y POTENCIACION DE USO DE ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES

Esta Alternativa contempla la protección de la cornisa de Gelves como suelo rustico protegido, así como la protección de los márgenes de ribera del Guadalquivir, como zona ZEC y la Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre. No obstante además de la regulación de protección, el planeamiento vigente no propone medidas para potenciar su uso ciudadano en positivo, aprovechando mejor la singularidad y potencialidades de estos espacios singulares, buscando una mejor integración con la ciudad.

LIMITACIONES DE USOS EN ZONAS DE FLUJO PREFERENTE Y ZONAS INUNDABLES

El desarrollo urbanístico del PGOU y la Adaptación , tienen en consideración las limitaciones de uso del RDPH en zonas inundables , y zonas flujo preferente.(suelos urbanizables), siendo viable su desarrollo , con los consiguientes Informes de CHG, sin que sea necesario a priori modificar sus determinaciones de ordenación detallada.

PROTECCION DEL PATRIMONIO

El Plan vigente en Gelves establece diferentes grados de protección, atendiendo al singular valor arquitectónico, histórico o cultural de los elementos patrimoniales existentes, que se pueden considerar suficientes, sin necesidad de su ampliación o modificación sustancial.

F.1.1.2. ALTERNATIVA 1**LA MEJORA DEL MODELO. SUPERACIÓN DE BARRERAS, Y MEJORA DE LA INTEGRACIÓN URBANA CON LOS ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES: CORNISA Y RIBERA DEL GUADALQUIVIR.**

Esta alternativa tiene como objetivo principal mejorar la cohesión y desfragmentación de la trama urbana actual dividida por la autovía A-8058 , considerando una importante actuación de reordenación y reurbanización de la misma , desarrollando un diseño más adaptado a su doble función: como viario principal urbano de la ciudad , ya que no existe otra alternativa como eje principal viario, al tiempo que se mantiene su función como travesía urbana de la red viaria metropolitana, considerando que la próxima construcción del puente de la SE-40 sobre el Guadalquivir , posibilite una notoria reducción del tráfico de paso metropolitano, procedente de las poblaciones situadas al sur , fundamentalmente en sus desplazamientos hacia los barrios de Sevilla y municipios ubicados en las zonas este y norte de la aglomeración urbana.

Además esta propuesta busca fomentar y mejorar la movilidad sostenible centrada en el peatón. Para lograrlo, se plantea la adaptación y reacondicionamiento de los puntos de cruce peatonal de la Travesía , su posible ampliación en más puntos de cruce , así como el acondicionamiento y readaptación de paradas de Bus, con criterios de diseño más urbano , mejorando la seguridad y facilidad del tránsito peatonal o no motorizado , (posibilidades de cruce de carril bici). Este reajuste del diseño viario , mas “urbanizado” en su tramo central , con progresiva transformación al diseño de travesía con vías de servicio laterales en sus tramos externos , puede producir una posible ralentización del tráfico de paso metropolitano , pero , que en cambio puede generar notables mejoras , en las condiciones de movilidad y de carácter ambiental de Gelves, con reducción de la motorización interna al fomentar la movilidad alternativa, reducción de ruido ,de emisiones, y mejora de las condiciones del paisaje urbano , del espacio público principal y más grande de la ciudad , con actuaciones de sustitución de cunetas por Acerados , sustituyendo las barreras y vallados actuales , por medidas de seguridad de protección de los peatones de menor impacto visual , y con una mejor señalización , accesibilidad ,y diseño de los cruces ,y de las maniobras posibles.

La posibilidad de reducir el efecto barrera , aunque no sea la completa supresión , posibilitaría una mayor apertura y acercamiento del núcleo central de Gelves hacia el Guadalquivir, posibilitando una mayor utilización pública y social de ese entorno singular del territorio municipal, y la posibilidad de desarrollo de un mayor número de actividades complementarias a la vivienda vinculadas a este entorno , facilitando además otro elemento de conexión lineal, entre las distintas zonas del municipio y su entorno metropolitano, fundamentalmente con San Juan.

La reforma y adaptación urbana de la Autovía, se complementaría con la reordenación y jerarquización del viario urbano perpendicular a la misma posibilitando la definición de algunos Itinerarios peatonales jerarquizados , que posibiliten y potencien la movilidad peatonal transversal , más segura y directa , desde la falda de la cornisa hasta el Río. En ese diseño será necesario enlazar y dotar de accesibilidad alternativa a los principales equipamientos y parques públicos.

Y también la propia mejora de la jerarquización del viario rodado existente , con más posibilidades de continuidad y que pueda absorber la funcionalidad de distribuidores urbanos o ejes secundarios, que necesariamente será preciso formalizar atravesando el barrio de la Iglesia, hasta la calle Joaquín Benavente Molina para conectar el barrio de Simón Verde con el centro urbano y la travesía. Y también posibles actuaciones de mejora de la jerarquización del viario interno de Simón Verde , para buscar una conexión más clara y directa con el sistema general viario principal de Mairena. Incluyendo una propuesta de un nuevo viario que cruce el frente de la cornisa , como prolongación de la calle del Pandero , y suba, hasta el centro deportivo de Simón Verde ,y enlace con el final de la calle Boticario. Se generaría un viario principal que enlace la A-8078 de forma más directa con la red viaria principal de Simón Verde y Mairena.

La actuación sobre la Travesía y el resto de viarios , debe reforzar la función de estos espacios públicos como elementos de cohesión social y física, y promoviendo una mayor interacción entre los residentes de ambos márgenes de la autovía, y de los vecinos de Simón Verde con el resto del municipio.

En cuanto al crecimiento residencial, y la conformación de la estructura urbana, se proyecta la expansión y consolidación del modelo residencial diseñado en el PGOU en los sectores situados al sur , a ambos lados de la A-8058 , hasta enlazar con los sectores industriales , manteniendo el límite físico ya definido del camino de San Francisco con el suelo rustico de la Vega. Como criterio general a la vista del nivel de desarrollo de planeamiento e instrumentos de gestión de los distintos sectores , se mantendrá la delimitación de estas Actuaciones de Transformación Urbanística por el PGOM. La capacidad residencial nueva que ofrecen estos suelos se considera suficiente y ajustada a la capacidad de oferta de suelo adecuado que puede ofrecer Gelves. No se plantean nuevos sectores de suelo productivo, fuera de los límites de la estructura urbana y

territorial ya muy definida en el PGOU. Existen sin embargo suelos industriales vacantes o que pueden desarrollarse parcialmente en los distintos sectores en proceso de transformación, y también existen posibilidades de reutilización de algunos suelos vacantes o destinados a dotaciones, que podrían modificar su uso para aumentar la oferta de estos suelos productivos y también para aumentar la oferta de suelo destinada a vivienda protegida o vivienda de promoción pública.

Se realiza una propuesta de ajuste y reordenación del SG de espacios libres previsto en el planeamiento vigente, basada en la adaptación del sistema a la realidad física y de utilización de los SGEL existentes, y su reconocimiento en la ordenación urbanística.

Se mantiene la implantación del sistema de espacios libres sobre el Parque Urbano de la Cornisa ya existente, redefiniendo sus límites con la zona rustica del escarpe. Y a incorporación en la trasera del núcleo principal de los Parques existentes de El Pandero y los Manantiales, no reconocidos en el PGOU. El sistema se complementaría con el Parque Lineal de la Vega, que se proyecta sobre el límite del Camino de san Francisco, y con un ajuste con reducción de su tamaño y anchura, del SGEL-1 previsto en el PGOU que cruza la Autovía de Coria al norte de los sectores SUO-1 y SUO-2, para comunicar los espacios libres de la cornisa y de la vega parte de estos suelos podrían destinarse a incrementar la superficie de del SG de Equipamientos, que complete la dotación de los ensanches al sur de la población, o como ampliación de la oferta de suelo publica para vivienda protegida.

Con respecto a la ordenación del suelo rustico, no se producirían cambios significativos en la asignación de usos y regulación de los distintos suelos rústicos del territorio, salvo el ajuste en la Isla del Betón, excluyendo de la calificación como Sistema General Portuario los suelos agrícolas privados, no ocupados por las infraestructuras portuarias, que adquirirían la misma categoría que los de la Vega.



Croquis propuesta de ordenación Alternativa 1

ALTERNATIVA 1. 1.MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y USOS DEL SUELO

ESTRUCTURA URBANA Y DISTRIBUCION DE USOS

La Alternativa 1, mantiene la estructura urbana actual basada en el desarrollo urbano del suelo de la Vega a lo largo del eje de la A-8058, entre el pie de la cornisa y el río y que se prolonga con los nuevos sectores de suelo urbanizable, para completar este espacio hasta alcanzar el Parque Industrial Guadalquivir. Además se mantiene la estructura urbana independiente formada en Simón Verde, separada del resto del núcleo por la Cornisa. Se mantienen por tanto la distribución de usos globales en el territorio, así como las densidades y edificabilidades globales, conforme a las determinaciones de la Adaptación.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

La Alternativa 1 parte del planeamiento general vigente, la Adaptación parcial del PGOU a LOUA.

Con carácter general se mantienen los límites del Suelo Urbano definidos en la Adaptación, incorporando el Polígono industrial Guadalquivir y el Sector de uso industrial y terciario ST-3, CITEC al sur de la A-8058 como piezas segregadas del núcleo principal y el pequeño sector residencial y terciario ST-6 en la ribera del Guadalquivir, todas ellas ya urbanizadas.

En esta Alternativa se realizarían algunos ajustes en cuanto a la delimitación del Suelo urbano en las zonas de contacto y bordes del suelo rústico del Frente de la Cornisa, regularizando los límites traseros de las parcelas urbanas de la zona trasera del Centro Histórico, del límite del parque del Pandero y se incorpora dentro del perímetro del Suelo Urbano el Parque de los Manantiales. No se modifican el resto de los límites del suelo urbano respecto a la cornisa. (edificaciones residenciales degradadas en suelo rústico de cornisa en la calle Joaquín Benavente Molina, frente al cementerio.).

En esta Alternativa se mantienen y se clasificarían como Suelo Urbano, como Actuaciones de Reforma Interior delimitadas desde el PGOM conservando los parámetros de ordenación del PGOU y su planeamiento de desarrollo aprobado, la UE-2 en el frente del Guadalquivir, espacio con usos industriales, o incluso agrícolas, que queda descontextualizada, dentro del continuo urbano, que está pendiente de completar su urbanización y desarrollo.

En La UE-1 Hacienda Simón Verde, que completa el desarrollo urbano hasta el término de San Juan, queda solo pendiente de transformación la zona trasera, UE-1B, correspondiente con la finca de la propia Hacienda Simón Verde, que se excluiría del Suelo Urbano, dejándola como una pieza aislada en suelo rústico, reconociendo las condiciones singulares de uso y ocupación de esta finca, o en su defecto se podría incorporar en el Suelo Urbano, pero sin delimitarla como ATU, pendiente de que el POU definiera unas condiciones de uso, tipología ocupación y edificabilidad singularizadas.

El modelo de estructura urbana se completaría en esta Alternativa 1, como en la anterior, manteniendo la ordenación del resto de suelos clasificados como Suelo Urbanizable Ordenado en la Adaptación, (con Planes Parciales e instrumentos de ejecución aprobados), de los sectores SUO-1, SUO-2, SUO-4, y SUO-5, de uso global residencial, que se mantienen como actuaciones ATUs de nueva urbanización, delimitadas desde el PGOM, aunque ajustando a LISTA su clasificación como Suelo Rústico, conservando los parámetros de ordenación detallada de los respectivos Planes Parciales y de sus instrumentos de ejecución, con lo que se completaría el desarrollo de la estructura urbana prevista en el PGOU, sin que existieran otras áreas de oportunidad para el desarrollo urbanístico del territorio. Se mantendría el límite con el Suelo Rústico de la Vega, en el trazado del Cordel de San Francisco.

En el caso del sector SUO-1, considerando el nivel alcanzado de urbanización se podría asignar la clasificación como Suelo Urbano, y sustituir la delimitación de ATU, por una delimitación de Actuación Urbanística, limitada a completar las cargas de urbanización o cesiones de suelo pendientes de completar.

En los otros 3 sectores, el mantenimiento de las determinaciones de ordenación de los instrumentos de planeamiento de desarrollo, está condicionado al establecimiento de las medidas de protección contra riesgos de inundación a aplicar en cada Actuación de Transformación conforme al planeamiento parcial aprobado y a su situación como Zona de Flujo Preferente o como Zona Inundable, que debe refrendarse en los informes sectoriales correspondientes a que se someta el PGOM.

CAPACIDAD DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES



El PGOU establecía el cálculo de 3.340 viviendas existentes en el suelo urbano Consolidado , a las que habría que sumar como nuevas viviendas existentes las 210 viv ejecutadas en la UE-1A , 60 viv en el SUT-6. . Además en los sectores SUO-1 y SUO-2 se han construido además 90 y 170 viviendas respectivamente , (una parte de su capacidad residencial) . En total **el computo de viviendas actual es de 3.870 viviendas** contabilizadas conforme a los datos del planeamiento vigente

En esta Alternativa 1, se mantendría la capacidad residencial del planeamiento vigente , con la capacidad de viviendas de la UE-2 más la delimitación como ATUs de los 4 sectores residenciales, **sería de 2.102 viviendas nuevas** , con una capacidad estimada para 5.040 habitantes nuevos (2.102 viv x 2,4 hab/viv = 5.040 hab.).

Considerando los datos de la población censada actual de 10.490 habitantes (2024). **La Alternativa 1 , generaría una capacidad de incremento de población del 48% , para alcanzar una cifra próxima a 15.500 habitantes. .**

RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA

La Alternativa 1 genera una mayor oferta de suelo para nueva vivienda pública o de protección oficial que la que se genera en el PGOU y Adaptación. Además de la reserva de suelo del 15% de vivienda protegida .de los planes parciales en vigor de los sectores residenciales no completados en su desarrollo (315 viviendas) , se propone definir cambios de uso de algunos suelos destinados a espacios libres , (reducción de superficie del SGEL-1), reutilización de algunos suelos vacantes destinados en el planeamiento a equipamiento, (parcela junto al Polideportivo norte), y destinarlos a equipamiento social SIPS, que posibilite su destino final a la edificación de vivienda protegida en venta o alquiler de iniciativa municipal .

No se considera la posibilidad de aplicar la nueva reserva de vivienda protegida del 40 % en actuaciones ATUs de Nueva Urbanización, en suelo rustico a los sectores residenciales que ya cuentan con Plan Parcial aprobado y ordenación detallada.

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA USOS PRODUCTIVOS

La Alternativa 1 no propone el desarrollo de nuevos sectores de suelos productivos distintos a los que define el planeamiento vigente, en el Polígono Guadalquivir y en el sector SUT-3 (CITEC).

No obstante existen suelos vacantes para este tipo de usos industriales o terciarios , en el propio Sector SUT-3, que se incorpora al suelo urbano , y también en distintas parcelas previstas para usos terciarios en el resto de sectores SUO -1, SUO-2, SUO-4 que se mantendrían como ATUs de nueva urbanización en suelo rustico.

Además existe también oferta de suelo Terciario y Turístico, en las Actuaciones de las antiguas UE-2A, UE-2B, pendientes de urbanización, que se mantienen como ATUs de reforma Interior en suelo urbano. Estos suelos vacantes pueden absorber una parte de las posibles demandas de suelo terciario y productivo necesarios para completar el desarrollo urbanístico de Gelves.

ORDENACION Y USOS DEL SUELO RUSTICO

El resto de suelos del territorio municipal mantienen en esta Alternativa 1 su carácter y función de suelos rústicos, manteniendo los usos y función previstos en el planeamiento vigente y sus niveles de protección, adaptándose a las nuevas categorías de la LISTA. Solo se modifica la zona de suelo agrícola privada de la Isla de Betón , que se excluye de la calificación como SG `Portuario. También se producen algunos necesarios ajustes en los límites del suelo rustico del escarpe de la cornisa.

VEGA DE GELVES: Uso agrícola con valor productivo, ambiental y paisajístico , de carácter inundable , necesario para la laminación de avenidas. Actual Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como suelo Inundable y como Espacio Agrario de Interés.)

TORREQUEMADA : Uso agrícola con valor productivo , ambiental y paisajístico , con cultivo uniforme de olivar, común al resto de suelos del valle del Rio Pudio , que interesa conservar y mantener , considerando además que es el entorno paisajístico original de la Hacienda de Torrequemada, edificación de Interés Patrimonial. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como Espacio Agrario de Interés.)

ISLA DE BETON: Actual Uso de Instalaciones portuarias del Puerto de Sevilla y también uso agrícola , de carácter inundable . Actual Suelo No Urbanizable con calificación de Sistema General Portuario dentro de los SSGG de comunicaciones. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , la parte de titularidad pública con calificación de Sistema General Portuario, y el resto de suelos privados como espacio agrícola e inundable incluido en el PTAUS como Zona de Protección Territorial Espacio Agrario de Interés..

ESCARPE DE LA CORNISA: Espacio natural del frente de la cornisa, no ocupado por los suelos urbanos, de valor paisajístico y ambiental , de carácter metropolitano. Incluido en PEMFS y POTAUS. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como Escarpes y Formas Singulares del Relieve). Se reajustan sus límites excluyendo el SGEL delimitado en el PGOU en la zona superior del Parque del Pandro , y se regularizan sus límites en las traseras de las parcelas profundas de la calle Barrio Nuevo, (se mantiene como suelo rustico la manzana de la calle Joaquín Benavente Molina). Se excluye el Parque de los Manantiales.

RIBERAS GUADALQUIVIR: Espacios de la ribera del Guadalquivir incluidos dentro de la delimitación del suelo de DPMT. Con regulación específica de la Ley de Costas e incluido como zona ZEC. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial. Ley de Costa

OTROS SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES. Suelos de dominio público, de carreteras, vías pecuarias o caminos rurales o de servidumbres de paso de infraestructuras , que discurren por el suelo rustico . Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial.

ALTERNATIVA 1. 2. SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

La Alternativa 1 realiza una propuesta de ajuste y reordenación del SG de espacios libres previsto en el planeamiento vigente, basada en la adaptación del sistema a la realidad física y de utilización de los SGEL existentes, y su reconocimiento en la ordenación urbanística .

Se mantiene como pieza fundamental del sistema general de espacios libres , el Parque de la Cornisa de Simón Verde ,(110.000 m2), ajustando sus límites respecto al Frente de la Cornisa en suelo rustico, que se excluye del cómputo general, puesto que este espacio no presenta aptitud para el uso como Parque Urbano, aunque desempeñe funciones medioambientales como espacio natural y paisajístico, se excluye del cómputo y de su calificación como SGEL, el espacio de la cornisa ubicado entre el Parque del Pandero y el Corredor Verde , que forma realmente parte del espacio rustico de la Cornisa, y sin embargo se incorporan al sistema los Parques Urbanos de El Pandero(20.510 m2), y de Los Manantiales, (9.560 m2), ambos urbanizados y bien situados como dotación del Centro Histórico y de los dos Ensanches Norte y Sur, situados al pie de la cornisa

El sistema se completa con los nuevos SGEL proyectados sobre las Actuaciones de Nueva Urbanización, (sectores de suelo urbanizable), que se pueden considerar complementarios en la ordenación general y necesarios para la dotación más próxima a la población de esos sectores. Se mantiene el SGEL-2 (38.677 m2), que conforma el límite de la estructura urbana con el suelo rustico de la Vega , por el camino de San Francisco, y se mantiene aunque se reduce en su dimensión superficial y anchura el SGEL-1, (30.469 m2), para aumentar el suelo de SG de Equipamientos mas necesario , aunque mantiene una continuidad perpendicular a la A-8058 entre los sistemas generales de espacios libres de la cornisa y los de la vega.

Y por último se incrementa el suelo del recinto ferial, (4.850 m2), sobre la parcela trasera anteriormente calificada como equipamiento SIPS, (3.500 m2).

La superficie total resultante sería de 209.616 m2 , (excluyendo la Feria de 8.350 m2).

Considerando la población censada actual , (10.490 hab), y la capacidad residencial y de nuevos habitantes del planeamiento en vigor, que se mantiene en esta Alternativa 1 (5.040 hab), se obtendría un estándar objetivo de SGEL de 13,49 m2/hab , (209.616 m2/15.530 hab = 13,49 m2/hab), que en cualquier caso resultaría suficiente , pues supondría superar en esta cuestión a lo que establece el reglamento en su art. 82.3 para el mínimo requerido de 7 m² para poblaciones que superen los 10.000 habitantes . El estándar sería inferior al establecido en la Adaptación, pero hay que considerar ese dato como erróneo por computar el suelo rustico de la cornisa.

Desde el punto de vista de la distribución y localización de los SGEL, El Parque de la Cornisa, pone en valor el recurso natural del frente de la cornisa, aunque presenta dificultad de acceso, desde el núcleo urbano situado en la Vega. No se utiliza para la conformación del SGE el recurso de la ribera del Guadalquivir, elemento singular de Gelves, y de mucha mayor accesibilidad , para la mayoría de Población de Gelves.. El recinto de la Feria se mantendría en su posición actual sobre una parcela de superficie ajustada al mínimo y quizás insuficiente.

SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

En la Alternativa 1 se mantienen los suelos calificados como equipamiento por el planeamiento vigente, salvo algunas correcciones en cuanto a calificación y asignación de las distintas categorías de los equipamientos. Se suprime como equipamiento el Parque del Pandero , se incorpora como equipamiento sanitario la parcela del centro de salud junto al Campo de Fútbol , se destina a futura ampliación como polideportivo sur la parcela trasera a la Feria Junto a las piscinas municipales, a fin de compensar el desequilibrio de equipamiento deportivo entre los ensanches norte y sur. También se establece una nueva reserva de equipamiento social en los suelos del Sector SUO-2 anteriormente destinados al SGEL-1, que posibilita una mejora o reequilibrio en la distribución de equipamientos entre los ensanches Norte y Sur.

Desde el punto de vista superficial, se reduciría la superficie total de equipamientos respecto a la Alternativa 0, (se reduce la superficie del Parque del Pandero 20.500 m2, y de la reserva trasera de la feria 3.500 m2, ampliándose los equipamientos 8.600 m2 sobre la reducción del SGEL-1 en el sector SUO-2, y en 11.815 m2

en el sector SUO-1 (con posible destino a vivienda protegida). En el cómputo total la reducción de superficie es poco significativa. 3.600 m² , bajando la superficie total a 111.300 m².

Este sistema dotacional cumple las expectativas y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad. Se corrige la descompensación entre los equipamientos situados en los dos ensanches , al norte y sur del Centro Histórico, que se puede compensar con nuevas dotaciones locales de las nuevas Actuaciones de Nueva urbanización, que completan el crecimiento hacia el sur. También resulta deficitario en su accesibilidad al SG de Equipamientos el sector urbano de Simón Verde. por su posición segregada y de difícil conectividad con el centro urbano.

SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

En la Alternativa 1 se generan reservas de suelo aptas para ubicar nuevos SSGG de servicios e Infraestructuras, necesarios en la actualidad,: necesidad de ubicación de un punto limpio, de subestación eléctrica nueva para garantizar suministro eléctrico a nuevos sectores de desarrollo. Se sustituye la calificación como SG viario del Bulevar formado entre el Polígono Industrial Guadalquivir y el CITEC, que se destina a SG de Infraestructuras y servicios , considerando que el diseño del SG viario debe terminarse en el cruce en rotonda sobre la A-8058.

La Alternativa 1 propone la reducción del ámbito superficial del SG Portuario en la Isla del Betón, ajustándolo a los suelos que son de titularidad pública y realmente tienen esta función, incluyendo la exclusiva las instalaciones y los accesos, y también se propone la ampliación del puerto deportivo , para incorporar más suelo necesario en la ribera para dique seco y almacenamiento de embarcaciones .

En la Alternativa 1 se toman medidas para adaptarse a la localización y trazado de las infraestructuras territoriales, que se mantendrían , aunque resulta necesario el soterramiento de los trazados aéreos de líneas de alta tensión que discurren por la Vega y los sectores de suelo urbanizable.

ALTERNATIVA 1. 3. ARTICULACION TERRITORIAL Y MOVILIDAD

La Alternativa 1 contempla la estrategia de mejora de la movilidad, a partir de la reforma y adaptación parcial del diseño viario de la situación actual.

Esta alternativa tiene como objetivo principal mejorar la cohesión y desfragmentación de la trama urbana actual dividida por la autovía A-8058 , planteando una importante actuación de reordenación y reurbanización de la misma , desarrollando un diseño más adaptado a su doble función: como viario principal urbano de la ciudad , ya que no existe otra alternativa como eje principal viario, al tiempo que se mantiene su función como travesía urbana de la red viaria metropolitana, considerando que la próxima construcción del puente de la SE-40 sobre el Guadalquivir , posibilite una notoria reducción del tráfico de paso metropolitano, procedente de las poblaciones situadas al sur , fundamentalmente en sus desplazamientos hacia los barrios de Sevilla y municipios ubicados en las zonas este y norte de la aglomeración urbana.

La reforma y adaptación urbana de la Autovía, se complementaría con la reordenación y jerarquización del viario urbano perpendicular a la misma posibilitando la definición de algunos Itinerarios peatonales jerarquizados , que posibiliten y potencien la movilidad peatonal transversal , más segura y directa , desde la falda de la cornisa hasta el Río. Y también la propia mejora y jerarquización del viario rodado existente,, que necesariamente será preciso formalizar atravesando el barrio de la Iglesia, hasta la calle Joaquín Benavente Molina para conectar el barrio de Simón Verde con el centro urbano y la travesía. Y también con la propuesta de un nuevo viario que cruce el frente de la cornisa , como prolongación de la calle del Pandero , y suba, hasta el centro deportivo de Simón Verde ,y enlace con el final de la calle Boticario. Se generaría un viario principal que enlace la A-8078 de forma más directa con la red viaria principal de Simón Verde y Mairena.

La relación y conectividad con los municipios vecinos, se mejora con una nueva conexión territorial con Mairena del Aljarafe, construyendo el tramo previsto de la antigua SE-35, que una la A-8058 , con el Intercambiador de Metro de Mairena subiendo por el valle del Porzuna y enlazando con la carretera san Juan Palomares y el sistema General viario de Mairena en torno al Parque del Porzuna.

REMODELACION DE LA A-8058

La Alternativa 1, supone la intervención para la reforma del diseño y funcionalidad actual de la Travesía de la A-8058, con un diseño de viario más urbano , y mejor adaptado a su doble función como eje viario principal de la ciudad, además de viario territorial para tráfico externo.

Se propone la adaptación como viario urbano en superficie , con supresión de cunetas reconvirtiéndolos en Acerados, y reajuste de las secciones de arcones de carretera, a arcones de dimensiones más homogéneas y regulares, con reordenación del diseño con cruces semaforizados, en el tramo central de la ciudad, con mayor protección y jerarquización de los tránsitos peatonales , con introducción de rotondas donde sea posible , o en su defecto con áreas de retención para las maniobras de giro a la izquierda , y articulación mediante rotondas o cruces con la red viaria transversal de la población.

Tratamiento más urbano de los bordes de la travesía , con apantallamiento vegetal arbolado y de arbustos en laterales (y en su caso en mediana), sustitución de cunetas o arcones por Acerados, que posibiliten el tránsito peatonal longitudinal paralelo a la vía , con mayor protección y seguridad, con cerramientos y vallados de protección entre cruces más acordes a un viario urbano,(vallas a media altura entre setos). Y con una reducción progresiva de la velocidad del tráfico en la zona central de la población, que puede aumentar en los extremos, ya con cruces mediante rotondas no semaforizadas.

Se pretende ajustar el diseño a una funcionalidad mixta y más compleja como viario metropolitano y viario urbano , con la previsible reducción de tráfico externo tras construcción puente se-40 sobre Guadalquivir , aunque suponga una cierta retención de la velocidad del tráfico externo de paso , pero suponga una mejora urbana , al mejorarse la permeabilidad peatonal transversal hacia el Guadalquivir, y la mejora , funcional, espacial , y ambiental del espacio central de la ciudad.



CONEXIÓN CORNISA- CENTRO

También se realizan propuestas de intervención para mejorar la jerarquización del viario interno del sector urbano de Simón Verde , procurando la continuidad mayor de algunos viarios principales , hasta enlazar con la red viaria principal de Mairena, (calle Ciaurriz) pues el trazado viario de las calles del sector de Simón Verde perteneciente a Gelves, es confuso y muy mal jerarquizado.(Propuesta de prolongación de la calle Cornisa del aljarafe , hasta la calle Boticario atravesando suelos del Club Deportivo Simon Verde).

CONEXIÓN CENTRO RIBERA DEL GUADALQUIVIR

La Alternativa 1, mediante la remodelación urbana en superficie de la travesía, posibilita una notable mejora del cruce transversal de la red viaria urbana a ambos lados de la travesía y mejora de accesibilidad a la ribera del Guadalquivir, aumentando sus potencialidades de uso ciudadano. Se ampliaría el número de cruces peatonales semaforizados, además de mejorar su seguridad y jerarquía, y además se posibilitaría una mejora de la circulación peatonal y rodada de carácter urbano en paralelo a la vía principal, con el acondicionamiento lateral de acerados seguros y de vías de servicio para enlace con las calles transversales. Solo en algunos

tramos centrales de la travesía , sería imposible generar vías de servicio laterales y el diseño del viario principal tendría su terminación con arcones para parada de vehículos o autobuses y zonas de acerado más anchos , hasta alcanzar las alineaciones de las edificaciones existentes.

CONEXIÓN CON MAIRENA Y SAN JUAN

La Alternativa 1 , reordena el suelo de reserva para el trazado de un viario metropolitano , (antigua SE-35), entre los sectores SUO 1 y SUO 2 , que tiene su enlace con la A-8058, dándole continuidad hacia el valle del Porzuna y Mairena , proponiendo la construcción de la carretera local de enlace Gelves- Mairena , con reserva de suelo también en el PGOU de Mairena, lo que posibilita la construcción de una carretera metropolitana , que uniera la A-8058, con la red viaria principal de Mairena hasta la Rotonda del PISA y el Intercambiador de Metro de Mairena., mejorando la conectividad con este municipio, y el acceso al Metro de población situada al sur evitando el cruce de Gelves por la Travesía (reducción de tráfico adicional a la que se generara con el puente de la SE-40).

En el ámbito de Gelves, se mantendría el bulevar existente trazando la nueva carretera en su centro , con dos zonas de espacios libres de protección laterales, y liberando dos vías de servicio de viario local para los sectores SUO-1 y SUO-2.

La conexión con el resto de municipios vecinos, se mantiene por la capacidad de la A-8058 . En esta Alternativa 1 se proponen otras posibilidades de conexión metropolitana de carácter alternativo , peatonal y de bicicleta , tanto con San Juan, como con Mairena o Palomares, utilizando los recursos naturales de continuidad territorial , como el corredor verde de la Cornisa, que puede ser objeto de algunos ajustes o mejoras de trazado para facilitar su enlace con el resto de viario urbano de Gelves, así como su continuidad hacia Palomares por la vía pecuaria existente , y también proponiendo nuevos trazados complementarios por la ribera del Guadalquivir en el límite de la ZDPMT, dando continuidad hacia el sur por el camino de san Francisco y fundamentalmente hacia el norte , aprovechando la continuidad de la Ribera para atravesar San Juan y procurar una conexión alternativa de bicicleta para acceder a la parada de Metro de san Juan sin atravesar su casco urbano.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

En la Alternativa 1, se contempla la jerarquización de recorridos que potencien la movilidad alternativa a los desplazamientos con el vehículo privado, considerando las facilidades del territorio municipal, en cuanto a distancias de recorridos y topografía, en el sector urbano de la vega.

Movilidad peatonal

En el núcleo urbano consolidado, se deben mejorar las dimensiones de acerados , y los cruces de algunas de las calles más significativas , que posibilitan la conexión más directa con los cruces de la travesía. El PGOM puede establecer directrices para definir algunas calles como Itinerarios peatonales singularizados.

Además, la reurbanización de la Travesía de la A-8058, posibilita una mejora del tránsito peatonal a ambos lados y una mayor accesibilidad a la ribera del Guadalquivir , generando más puntos de cruce y más seguros , y facilitando los desplazamientos adicionales en paralelo a la travesía , hasta alcanzar los puntos de cruce.

Movilidad Ciclista

La Alternativa 1 plantearía una ampliación de la escasa y discontinua red de carriles bici existente, procurando un diseño más global , aunque debido a lo limitado de las secciones del viario existente, y de las discontinuidades , y limitaciones de puntos de cruce , sobre la cornisa y sobre la travesía, se debería desarrollar fundamentalmente sobre los ejes lineales territoriales de la cornisa y de la ribera del Guadalquivir, posibilitando desplazamientos de conexión con municipios vecinos , y generando puntos de conexión transversales , para acceder a las zonas centrales de la población , centro histórico y ensanches con ejes ciclistas de uso compartido con los vehículos , debido a las reducidas dimensiones de los viarios transversales existentes.

Movilidad a través del transporte público



En la Alternativa 1, el tránsito del transporte público se realiza por el eje longitudinal de la A-8058, que posibilita una accesibilidad peatonal muy buena por distancias desde los extremos del continuo urbano. La mejora de utilización de este medio de transporte, se potencia con la remodelación en superficie de la Travesía, relativa a mejora del acondicionamiento y número de paradas, mejora de las condiciones de acceso peatonal a las mismas, y las mejoras de movilidad peatonal transversal desde los extremos este y oeste del continuo urbano hacia el eje central de movilidad que se produce en el espacio de la Travesía.

ALTERNATIVA 1. 4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La Alternativa1 supone una mejora de las condiciones ambientales actuales, con la propuesta de remodelación en superficie de la A-8058, con reducción parcial del tráfico por la construcción del puente de la SE-40 , y la carretera de conexión con Mairena. Lo que supone reducción del volumen de tráfico y además con la remodelación del diseño viario se genera una reducción de velocidad de tráfico y reducción parcial de emisiones y ruido. La mejora ambiental iría acompañada con el apantallamiento vegetal de arbustos y arbolado de las márgenes de la autovía, mejorando y compensando las condiciones actuales de emisiones y el apantallamiento de ruidos, y además con una notable mejora del paisaje urbano , con el tratamiento con Acerados , arcones de diseño más urbano, control de cruces y pasos peatonales, mejora de la seguridad vial y mejora de conectividad urbana. Sin embargo solo se produce una recuperación limitada del espacio público, posibilitando la continuidad de paseos peatonales laterales con condiciones de seguridad vial hasta los cruces, siendo el principal problema previsible, la mayor retención del tráfico de paso metropolitano, que puede condicionar la autorización por el órgano gestor responsable de la Autovía A-8058.

Además se establecen medidas de protección sobre el frente de la Cornisa, por su importancia paisajística y de carácter ambiental en el territorio de Gelves. Y por su inclusión como Zona de Protección territorial por el POTAU. También se incorpora la protección de la Ribera del Guadalquivir como zona ZEC del Bajo Guadalquivir en el ámbito de la red Natura, por su valor ambiental como corredor ecológico. En este caso se clasifica el suelo como Suelo Rustico de Especial Protección por legislación sectorial.

La Alternativa 1 determina medidas de protección aplicables en conformidad con la legislación de costas, y representa el deslinde oficial del Dominio Público Marítimo Terrestre, así como zona de Servidumbre de Protección de 100 m de ancho de titularidad privada y limitación de las edificaciones (salvo en tramos de suelo urbano anterior a 1988 de 20 m), y establece en Normativa las medidas correspondientes.

Y también aplica medidas de protección contra riesgos de inundación del Río Guadalquivir , correspondientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, definiendo medidas correctoras a aplicar por los Planes Parciales y sus Proyectos de Urbanización, con condicionantes de sobre elevación de rasantes y edificaciones por encima de la cota de inundación definida por la CHG, para periodo de retorno de 500 años.

Se definen también las Vías Pecuarias existentes en el municipio su trazado y clasificación y sus posibles cambios de trazado o necesidad de desafectación.

Y por último la Alternativa 1 establecería como Directriz a desarrollar por el POU, el desarrollo del Catálogo con las medidas de protección patrimonial sobre los bienes, elemento singulares o yacimientos arqueológicos existentes , que merecen los distintos niveles de protección patrimonial de carácter urbanístico.

CORRECCION IMPACTOS DE LA A-8058

La Alternativa 1 genera posibilidad de correcciones parciales a los Importantes impactos ambientales generados por la Autovía: emisión de gases, emisión de ruidos, gran ocupación de suelo en posición central de la ciudad, disfuncionalidad de conexiones red viaria. afección paisajística en el centro de la población. segregación espacial, entre ribera y el resto de suelo urbano.

PROTECCION Y POTENCIACION DE USO DE ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES

Esta Alternativa contempla la protección de la cornisa de Gelves como suelo rustico protegido, así como la protección de los márgenes de ribera del Guadalquivir , como zona ZEC y la Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre. No obstante además de la regulación de protección, esta Alternativa no propone medidas para potenciar su uso ciudadano en positivo, aprovechando mejor la singularidad y potencialidades de estos espacios singulares, buscando una mejor integración con la ciudad.

LIMITACIONES DE USOS EN ZONAS DE FLUJO PREFERENTE Y ZONAS INUNDABLES

El desarrollo urbanístico del PGOU y la Adaptación , tienen en consideración las limitaciones de uso del RDPH en zonas inundables , y zonas flujo preferente.(suelos urbanizables), siendo viable su desarrollo , con los consiguientes Informes de CHG, sin que sea necesario a priori modificar sus determinaciones de ordenación detallada. Se mantienen en la Alternativa 1 , las condiciones de desarrollo urbanístico del planeamiento parcial aprobado , sin generar cambios en la ordenación detallada , ni en las medidas de protección contra inundación a aplicar, (salvo informes diferentes en la tramitación del PGOM).

PROTECCION DEL PATRIMONIO

La Alternativa 1 no plantea medidas de protección patrimonial diferentes a las del Plan vigente en Gelves , que establece diferentes grados de protección, atendiendo al singular valor arquitectónico, histórico o cultural de los elementos patrimoniales existentes , que se pueden considerar suficientes, sin necesidad de su ampliación o modificación sustancial.

F.1.1.3. ALTERNATIVA 2**LA OPTIMIZACIÓN DEL MODELO. INTEGRACIÓN CIUDAD- TERRITORIO, Y GENERACIÓN DE NUEVO CENTRO URBANO SOBRE EL ESPACIO DE LA AUTOVÍA A-8058.**

Esta alternativa tiene como objetivo principal la optimización del modelo territorial , que ya esta bastante prefigurado en la ordenación prevista en el PGOU, intentando optimizar los recursos singulares naturales ambientales y de paisaje, existentes en el territorio municipal e integrarlos con el máximo de aprovechamiento y utilización social en el modelo territorial y urbano , y al mismo tiempo buscar la mejor solución posible para resolver el problema de desfragmentación de la trama urbana actual dividida por la autovía A-8058 , proponiendo en esta Alternativa una solución de transformación urbana mas radical , mediante el soterramiento de la Autovía en su tramo central que cruza el núcleo urbano de Gelves, segregando en ese tramo el tráfico de paso metropolitano, del tráfico interno de entre las distintas piezas urbanas de Gelves, tanto a nivel motorizado como peatonal , generando con esta actuación un nuevo espacio urbano central y singular para la ciudad, por la liberación de suelo destinado a viario metropolitano.

Esta transformación radical iría además acompañada de una reducción del trafico metropolitano, considerando por la próxima construcción del puente de la SE-40 sobre el Guadalquivir. Pero sobre todo con el soterramiento , el tablero superior puede rediseñarse con total libertad , para poder rediseñar la red viaria urbana principal de Gelves, , posibilitando el enlace de viarios a ambos lados de la travesía entre el Centro Histórico y el Guadalquivir , tanto para el tráfico rodado como para los desplazamientos peatonales o en bici y mejorar la movilidad sostenible centrada en el peatón. No solo se garantiza la ampliación de los puntos de cruce peatonal de la Travesía, así como el acondicionamiento y readaptación de paradas de Bus, con criterios de diseño más urbano , y con más seguridad vial ,sino que se da un sentido de continuidad espacial , como ciudad continua , que a su vez genera un nuevo espacio libre público en la posición central de la ciudad, con posibilidades nuevas como espacio público representativo de la ciudad (nueva plaza central de la población) , que sirve de punto de enlace o grapa de las dos franjas anteriormente segregadas.

Esta importante reforma del viario , posibilita la independencia del trafico de paso , sin generar retenciones o perdida de funcionalidad metropolitana, de la carretera competencia de la Comunidad Autónoma, y independiza el funcionamiento mejorado de la red viaria específicamente municipal.

También desde el punto de vista ambiental puede tener ventajas en el tramo soterrado respecto a la contaminación y ruido del trafico de paso , y pero puede producir notables mejoras , en las condiciones de movilidad y de carácter ambiental de Gelves, con reducción de la motorización interna al fomentar la movilidad alternativa, con reducción de ruido ,de emisiones, y mejora de las condiciones del paisaje urbano , del espacio público principal y más grande de la ciudad. Aunque en contrapartida, su ejecución puede resultar más compleja y más costosa.

La posibilidad de reducir, y en un gran tramo suprimir, el efecto barrera , posibilita una mayor apertura y acercamiento del núcleo central de Gelves hacia el Guadalquivir, posibilitando una mayor utilización pública y social de ese entorno singular del territorio municipal, y la posibilidad de desarrollo de un mayor número de actividades complementarias a la vivienda vinculadas a este entorno , facilitando además otro elemento de

conexión lineal, entre las distintas zonas del municipio y su entorno metropolitano, fundamentalmente con San Juan se potenciaría y completaría la estrategia de apertura de Gelves al Río.

La reforma y adaptación urbana de la Autovía, se complementaría con la reordenación y jerarquización del viario urbano perpendicular a la misma posibilitando la definición de nuevos Itinerarios peatonales jerarquizados , que posibiliten y potencien la movilidad peatonal transversal , más segura y directa , desde la falda de la cornisa hasta el Río. En ese diseño será necesario enlazar y dotar de accesibilidad alternativa a los principales equipamientos y parques públicos.

Y también la propia mejora de la jerarquización del viario rodado existente, con más posibilidades de continuidad y que pueda absorber la funcionalidad de distribuidores urbanos o ejes secundarios, que necesariamente será preciso formalizar atravesando el barrio de la Iglesia, hasta la calle Joaquín Benavente Molina para conectar el barrio de Simón Verde con el centro urbano y la travesía.

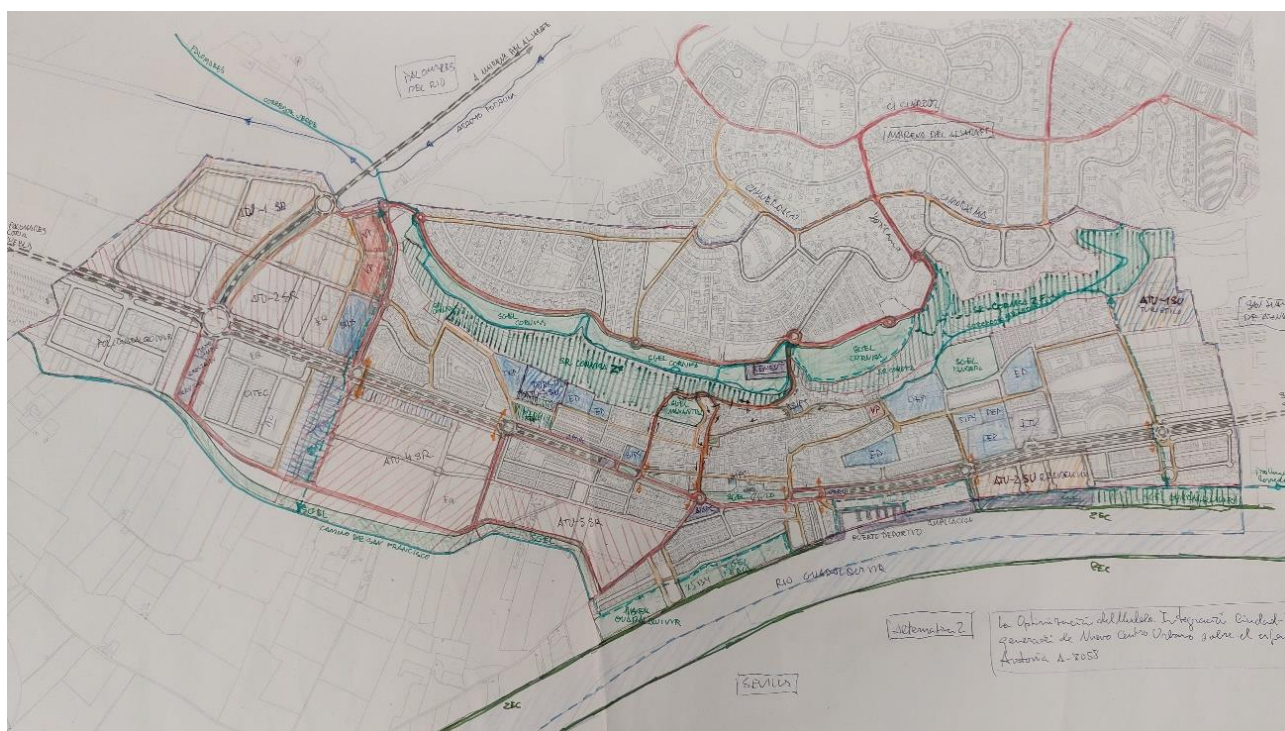
El sistema viario principal se completaría con la construcción de la carretera local del Porzuna , que desde la rotonda de la A-8058 situada en el Polígono Guadalquivir subiera desde Gelves hasta Mairena del Aljarafe, mejorando la articulación territorial entre ambos municipios, además de facilita una mas directa accesibilidad a la red de transporte publico metropolitano Metro , de los vecinos de Coria , Palomares o Puebla.

Y también se propone el desarrollo de una Actuación de transformación urbana para conformar un viario perpendicular, con función estructurante , que permita conectar el nuevo centro urbano sobre el soterramiento de la Autovía , hasta el barrio de Simón Verde en la Cornisa , dando continuidad a la Avda. de Matías Vela, para subir hasta la Calle Joaquín Benavente Molina , reformado y completando la conexión de las calles José Quesada Funes y Joaquín Bazo Campos y desarrollando un nuevo viario que como prolongación mas natural dela calle Joaquin Bazo Campos rodee perimetralmente el Parque de los Manantiales y enlace en la calle paraíso , que conecte este nuevo SG viario, con el nuevo enlace viario sobre el soterramiento de la A-8058 , delante del Ayuntamiento.

En cuanto al crecimiento residencial, y la conformación de la estructura urbana, se proyecta la expansión y consolidación del modelo residencial diseñado en el PGOU en los sectores situados al sur , a ambos lados de la A-8058 , hasta enlazar con los sectores industriales , manteniendo el limite físico ya definido del camino de San Francisco con el suelo rustico de la Vega. Como criterio general a la vista del nivel de desarrollo de planeamiento e instrumentos de gestión de los distintos sectores, se mantendrá la delimitación de estas Actuaciones de Transformación Urbanística por el PGOM, manteniendo en régimen transitorio sus determinaciones de planeamiento y gestión. La capacidad residencial nueva que ofrecen estos suelos se considera suficiente y ajustada a la capacidad de oferta de suelo adecuado que puede ofrecer Gelves. No se plantean nuevos sectores de suelo productivo, fuera de los límites de la estructura urbana y territorial ya muy definida en el PGOU. Existen sin embargo suelos industriales vacantes o que pueden desarrollarse parcialmente en los distintos sectores en proceso de transformación, y también existen posibilidades de reutilización de algunos suelos vacantes o destinados a dotaciones, que podrían modificar su uso para aumentar la oferta de estos suelos productivos y también para aumentar la oferta de suelo destinada a

vivienda protegida o vivienda de promoción pública. Se propone el desplazamiento de la Feria a nueva posición , para liberar estos suelos para nuevos equipamientos o destino a vivienda pública o usos terciarios

El sistema general de espacios libres y zonas verdes se enfocará en la optimización y utilización positiva de los elementos singulares del territorio municipal, con mayor potencialidad como espacios libre , por sus condiciones ambientales , de vegetación e importancia en el paisaje, como son la cornisa y la ribera del Guadalquivir.



Croquis propuesta de ordenación Alternativa 2.

Se propone implantar el sistema de espacios libres sobre el Parque Urbano de la Cornisa ya existente, redefiniendo sus límites con la zona rústica con el escarpe. La incorporación en la trasera del núcleo principal de los Parques existentes de El Pandero y los Manantiales, no reconocidos en el PGOU, y el desarrollo de nuevos parques urbanos en la ribera del Guadalquivir, a ambos lados del puerto deportivo, utilizando los recursos del suelo público en suelo rústico de la ZDPMT, o en su caso los suelos privados no edificables de la zona de servidumbre situados al sur del puerto. El sistema se complementaría con el Parque lineal que se proyecta sobre el límite del Camino de san Francisco , y con el cambio de uso a SSGG de equipamiento del SGEL previsto en el PGOU que cruza la Autovía de Coria al norte de los sectores SUO-1 y SUO-2, parte de esto suelos podrían destinarse a incrementar la superficie de del SG de Equipamientos , que complete la dotación de los ensanches al sur de la población, o como ampliación de la oferta de suelo publica para vivienda protegida.

Con respecto a la ordenación del suelo rústico, no se producirían cambios significativos en la asignación de usos y regulación de los distintos suelos rústicos del territorio, salvo el ajuste en la Isla del Betón , excluyendo de la calificación como Sistema General Portuario los suelos agrícolas privados, no ocupados por las

infraestructuras portuarias. También se incorporaría como Zona Forestal con su régimen de protección sectorial específico el suelo público de la cornisa, quedando el resto de suelos privados de la cornisa como suelo rústico protegido por planificación territorial.

ALTERNATIVA 2. 1.MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL Y USOS DEL SUELO**ESTRUCTURA URBANA Y DISTRIBUCION DE USOS**

La Alternativa 2, mantiene la estructura urbana actual basada en el desarrollo urbano del suelo de la Vega a lo largo del eje de la A-8058, entre el pie de la cornisa y el río y que se prolonga con los nuevos sectores de suelo urbanizable, para completar este espacio hasta alcanzar el Parque Industrial Guadalquivir. Además, se mantiene la estructura urbana independiente formada en Simón Verde, separada del resto del núcleo por la Cornisa. Se mantienen por tanto la distribución de usos globales en el territorio, así como las densidades y edificabilidades globales, conforme a las determinaciones de la Adaptación.

ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

La Alternativa 2 parte del planeamiento general vigente, la Adaptación parcial del PGOU a LOUA.

Con carácter general se mantienen los límites del Suelo Urbano definidos en la Adaptación, incorporando el Polígono industrial Guadalquivir y el antiguo Sector Urbanizable de uso terciario e industrial ST-3, CITEC, al sur de la A-8058 como piezas segregadas del núcleo principal y el pequeño sector residencial y terciario ST-6 en la ribera del Guadalquivir, todas ellas ya urbanizadas. En esta Alternativa se realizarían algunos ajustes en cuanto a la delimitación del Suelo Urbano en las zonas de contacto y bordes del suelo rústico del Frente de la Cornisa, regularizando los límites traseros de las parcelas urbanas de la zona trasera del Centro Histórico, en el límite del parque del Pandero y el Corredor Verde Metropolitano, y se incorpora dentro del perímetro del Suelo Urbano el Parque de los Manantiales. También se incorporaría al suelo urbano, excluyéndolo del ámbito del suelo rústico de la cornisa, la manzana residencial en la calle Joaquín Benavente Molina, enfrente del cementerio.

En esta Alternativa se mantienen y se clasificarían como Suelo Urbano, como Actuaciones de Reforma Interior delimitadas desde el PGOM conservando los parámetros de ordenación del PGOU y su planeamiento de desarrollo aprobado, la UE-2 en el frente del Guadalquivir, sustituyendo los actuales usos industriales por usos residenciales y terciarios, que está pendiente de completar su urbanización y desarrollo.

En La UE-1 Hacienda Simón Verde, que completa el desarrollo urbano hasta el término de San Juan, queda solo pendiente de transformación la zona trasera, UE-1B, correspondiente con la finca de la propia Hacienda Simón Verde, que mantendría sus determinaciones de ordenación Como Actuación de Reforma Interior, con destino a usos turísticos para implantación de un Hotel, reconociendo las condiciones singulares de uso y ocupación de esta finca.

El modelo de estructura urbana se completaría en esta Alternativa 2, como en la anterior, manteniendo la ordenación del resto de suelos clasificados como Suelo Urbanizable Ordenado en la Adaptación, (con Planes Parciales e instrumentos de ejecución aprobados), de los sectores SUO-2, SUO-4, y SUO-5, de uso global residencial, que se mantienen como actuaciones ATUs de nueva urbanización, delimitadas desde el PGOM, aunque ajustando a LISTA su clasificación como Suelo Rústico, conservando los parámetros de ordenación detallada de los respectivos Planes Parciales y de sus instrumentos de ejecución, con lo que se completaría el desarrollo de la estructura urbana prevista en el PGOU, sin que existieran otras áreas de oportunidad para el desarrollo urbanístico del territorio. Se mantendría el límite con el Suelo Rústico de la Vega, en el trazado del Cordel de San Francisco.

En el caso del sector SUO-1, considerando el nivel alcanzado de urbanización se podría asignar la clasificación como Suelo Urbano, y sustituir la delimitación de ATU, por una delimitación de Actuación Urbanística AU, limitada a completar las cargas de urbanización o cesiones de suelo pendientes de completar. También sería posible el establecimiento de directrices para delimitación de Actuaciones Urbanísticas, para completar reformas parciales de urbanización o cargas pendientes de urbanización no terminadas, en el sector de CITEC y en el sector vecino SUO-4 para terminar de definir el enlace de las vías de servicio paralelas a la A-8058 y su conexión con las rotondas proyectadas, (enlace de la gasolinera, ajuste de ejes de viarios perpendiculares etc.), o incluso algunas reformas de posición de las piezas terciarias y los sistemas locales de espacios libres de los sectores, para hacerlos más coherentes con la estructura general proyectada.

En los 3 sectores residenciales pendientes de urbanización, suelo rústico, el mantenimiento de las determinaciones de ordenación de los instrumentos de planeamiento de desarrollo, está condicionado al establecimiento de las medidas de protección contra riesgos de inundación a aplicar en cada Actuación de Transformación conforme al planeamiento parcial aprobado y a su situación como Zona de Flujo Preferente o como Zona Inundable, que debe refrendarse en los informes sectoriales correspondientes a que se someta

el PGOM. También sería posible la sustitución en los sectores SUO-4, y SUO-5 del modelo tipológico residencial a vivienda plurifamiliar en altura elevando el suelo residencial por encima de la cota de calado de la máxima inundación, si bien este cambio podría resultar complejo, por genera nuevos criterios de ordenación (reserva mayor de Vivienda Protegida, cambios de zonificación, y alteración de los parámetros de gestión y reparto de cargas ya aprobados en Proyectos de Reparcelación):

CAPACIDAD DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

El PGOU establecía el cálculo de 3.340 viviendas existentes en el suelo urbano Consolidado, a las que habría que sumar como nuevas viviendas existentes las 210 viv ejecutadas en la UE-1A, 60 viv en el SUT-6. . Además en los sectores SUO-1 y SUO-2 se han construido además 90 y 170 viviendas respectivamente, (una parte de su capacidad residencial). En total **el computo de viviendas actual es de 3.870 viviendas** contabilizadas conforme a los datos del planeamiento vigente

En esta Alternativa 2, se mantendría la capacidad residencial del planeamiento vigente, con la capacidad de viviendas de la UE-2 más la delimitación como ATUs de los 4 sectores residenciales, sería **de 2.102 viviendas nuevas**, con una capacidad estimada para 5.040 habitantes nuevos ($2.102 \text{ viv} \times 2,4 \text{ hab/viv} = 5.040 \text{ hab.}$).

Considerando los datos de la población censada actual de 10.490 habitantes (2024). **La Alternativa 2, generaría una capacidad de incremento de población del 48%, para alcanzar una cifra próxima a 15.500 habitantes.**

RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA

La Alternativa 2 genera una mayor oferta de suelo para nueva vivienda pública o de protección oficial que la que se genera en el PGOU y Adaptación. Además de la reserva de suelo del 15% de vivienda protegida de los planes parciales en vigor de los sectores residenciales no completados en su desarrollo (315 viviendas), se propone definir cambios de uso de algunos suelos destinados a espacios libres, (reducción de superficie del SGEL-1), reutilización de algunos suelos vacantes destinados en el planeamiento a equipamiento, (parcela junto al Polideportivo norte, y destinarlos a equipamiento social SIPS, que posibilite su destino final a la edificación de vivienda protegida en venta o alquiler de iniciativa municipal).

No se considera la posibilidad de aplicar la nueva reserva de vivienda protegida del 40 % en actuaciones ATUs de Nueva Urbanización, en suelo rustico a los sectores residenciales que ya cuentan con Plan Parcial aprobado y ordenación detallada e instrumentos de Gestión aprobados.

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA USOS PRODUCTIVOS

La Alternativa 2 no propone el desarrollo de nuevos sectores de suelos productivos distintos a los que define el planeamiento vigente, en el Polígono Guadalquivir y en el sector SUT-3 (CITEC).

No obstante, se propone en esta Alternativa una nueva ATU no definida en el planeamiento anterior sobre los actuales suelos de la Feria y su parcela trasera, con objeto de potenciar su transformación urbanística con un nuevo uso terciario y turístico, considerando la propuesta de traslado de la feria que recoge esta Alternativa.

Además existen suelos vacantes para este tipo de usos industriales o terciarios, en el propio Sector SUT-3, que se incorpora al suelo urbano, y también en distintas parcelas previstas para usos terciarios en el resto de sectores SUO-2, SUO-4 que se mantendrían como ATUs de nueva urbanización en suelo rustico. En alguno de estos sectores se podrían plantear iniciativas para ampliar los suelos de carácter terciario, vinculándolos mas directamente al frente sobre la A-8058, con reordenación de algunas piezas dotacionales.

Además existe también oferta de suelo Terciario y Turístico, en las Actuaciones de las antiguas UE-2A, UE-2B, y UE-1B, pendientes de urbanización, que se mantienen como ATUs de reforma Interior en suelo urbano. Estos suelos vacantes pueden absorber una parte de las posibles demandas de suelo terciario y productivo necesarios para completar el desarrollo urbanístico de Gelves.

ORDENACION Y USOS DEL SUELO RUSTICO



El resto de suelos del territorio municipal mantienen en esta Alternativa 2 su carácter y función de suelos rústicos, manteniendo los usos y función previstos en el planeamiento vigente y sus niveles de protección, adaptándose a las nuevas categorías de la LISTA. Solo se modifica la zona de suelo agrícola privada de la Isla de Betón, que se excluye de la calificación como SG `Portuario. También se producen algunos necesarios ajustes en los límites del suelo rustico del escarpe de la cornisa, y se propone la incorporación como Zona Forestal de los suelos de dominio público de la misma.

VEGA DE GELVES: Uso agrícola con valor productivo, ambiental y paisajístico , de carácter inundable , necesario para la laminación de avenidas. Actual Suelo No Urbanizable de Carácter Natural o Rural. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como suelo Inundable y como Espacio Agrario de Interés.)

TORREQUEMADA : Uso agrícola con valor productivo , ambiental y paisajístico , con cultivo uniforme de olivar, común al resto de suelos del valle del Rio Pudío , que interesa conservar y mantener , considerando además que es el entorno paisajístico original de la Hacienda de Torrequemada, edificación de Interés Patrimonial. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como Espacio Agrario de Interés.)

ISLA DE BETON: Actual Uso de Instalaciones portuarias del Puerto de Sevilla y también uso agrícola , de carácter inundable . Actual Suelo No Urbanizable con calificación de Sistema General Portuario dentro de los SSGG de comunicaciones. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , la parte de titularidad pública con calificación de Sistema General Portuario, y el resto de suelos privados como espacio agrícola e inundable incluido en el PTAUS como Zona de Protección Territorial Espacio Agrario de Interés..

ESCARPE DE LA CORNISA: Espacio natural del frente de la cornisa, no ocupado por los suelos urbanos, de valor paisajístico y ambiental, de carácter metropolitano. Incluido en PEMFS y POTAUS. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Preservado por Ordenación Territorial , (incluido en POTAUS como Escarpes y Formas Singulares del Relieve). Se reajustan sus límites excluyendo el SGEL delimitado en el PGOU en la zona superior del Parque del Pandero , y se regularizan sus límites en las traseras de las parcelas profundas de la calle Barrio Nuevo, y en la manzana de la calle Joaquín Benavente Molina. Se excluye el Parque de los Manantiales. Se propone la incorporación como Monte Publico las zonas forestales de los suelos de dominio público de la Cornisa , con su régimen de protección sectorial correspondiente.

RIBERAS GUADALQUIVIR: Espacios de la ribera del Guadalquivir incluidos dentro de la delimitación del suelo de DPMT. Con regulación específica de la Ley de Costas e incluido como zona ZEC. Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial. Ley de Costa

OTROS SISTEMAS GENERALES DE COMUNICACIONES E INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES. Suelos de dominio público, de carreteras, vías pecuarias o caminos rurales o de servidumbres de paso de infraestructuras, que discurren por el suelo rustico . Actual Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación específica. Adaptación a la LISTA como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial.

ALTERNATIVA 2. 2. SISTEMA GENERAL DOTACIONAL**SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES**

La Alternativa 2 realiza una propuesta de ajuste y reordenación del SG de espacios libres previsto en el planeamiento vigente, basada en la adaptación del sistema a la realidad física y de utilización de los SGEL existentes, y su reconocimiento en la ordenación urbanística. además plantea la puesta en valor y utilización en positivo de los suelos de la Ribera del Guadalquivir , como SGEL de Parques Urbanos , como elemento paisajístico y natural específico de Gelves, que debe ser potenciado para uso y disfrute de sus ciudadanos.

Se mantiene como pieza fundamental del sistema general de espacios libres , el Parque de la Cornisa de Simón Verde ,(110.000 m²), ajustando sus límites respecto al Frente de la Cornisa en suelo rustico, que se excluye del cómputo general, puesto que este espacio no presenta aptitud para el uso como Parque Urbano, aunque desempeñe funciones medioambientales como espacio natural y paisajístico, se excluye del cómputo y de su calificación como SGEL, el espacio de la cornisa ubicado entre el Parque del Pandero y el Corredor Verde , que forma realmente parte del espacio rustico de la Cornisa, y sin embargo se incorporan al sistema los Parques Urbanos de El Pandero (20.510 m²), y de Los Manantiales, (9.560 m²), ambos urbanizados y bien situados como dotación del Centro Histórico y de los dos Ensanches Norte y Sur, situados al pie de la cornisa

El sistema se completa con los nuevos SGEL proyectados sobre las Actuaciones de Nueva Urbanización, (sectores de suelo urbanizable), que se pueden considerar complementarios en la ordenación general y necesarios para la dotación más próxima a la población de esos sectores. Se mantiene el SGEL-2 (38.677 m²), que conforma el límite de la estructura urbana con el suelo rustico de la Vega , por el camino de San Francisco, y se reduce en su dimensión superficial el SGEL-1, manteniendo solo un paseo peatonal con inclusión de carril bici como corredor verde que comunique el Parque de la Cornisa , con el Parque lineal de la Vega, pero sin dimensionamiento como Parque, sustituyendo el uso de espacio libre, que se destina de forma general a SSGG de equipamiento . o en el tramo este junto a la vega , generando un incremento de suelos de carácter terciario entre el CITEC y el vecino sector SUO-4.

En contrapartida se propone la calificación como SSGG de Espacios Libres los suelos de la Ribera del Guadalquivir situados al sur del Puerto Deportivo, afectados por la Zona de Servidumbre del DPMT, (25.130 m²) que actualmente tienen calificación de uso terciario no edificable o sistema local de Espacios libres, para construir un Parque Urbano , bien equipado , en la posición central de la ciudad y formalizado como fachada natural de Gelves hacia el Rio terminando su modelo urbano y territorial sobre el elemento natural singular característico de la ciudad que es su frente fluvial sobre el Guadalquivir. Este Nuevo Parque del Guadalquivir , podría también incorporar e integrar en su diseño la actividad ocasional no permanente de la feria de Gelves, si se decidiera el traslado de su posición actual.

La salida del espacio urbano de Gelves al Guadalquivir, se podría completar urbanizando como Parque de uso publico, los suelos públicos de Costas del DPMT situados al norte del Puerto deportivo, que no se destinen a ampliación del Dique Seco del Puerto Deportivo, considerando este uso compatible con la legislación sectorial de costas , aunque mantengan su clasificación como Suelo Rustico de Especial Protección por legislación Sectorial (18.750 m²)

Además el soterramiento de la Autovía en el tramo central posibilita genera un SG de Espacio libres adicional y singular, con función de plaza representativa de la ciudad sobre el espacio delantero de la Antigua Estación del Tranvía y su trasera sobre la calle real, con superficie adicional de 8.600 m².

Y por último se mantiene el Espacio libre actual destinado a la Feria , aunque cabria la opción de su futuro desplazamiento y sustitución de uso, para destinar estos suelos a usos terciarios o para la ampliación de SG de equipamiento necesario en el ensanche sur, si se decide el traslado de la Feria a nueva posición , ubicándolo como uso complementario temporal con el nuevo Parque en la Ribera del Guadalquivir al sur del Puerto Deportivo, (, en posición central como lugar emblemático para la feria de una localidad vinculada al Rio),

La superficie total resultante sería de 241.207 m² , (188.727 m² + 52.480 m²).

Considerando la población censada actual , (10.490 hab), y la capacidad residencial y de nuevos habitantes del planeamiento en vigor, que se mantiene en esta Alternativa 2 (5.040 hab), se obtendría un estándar objetivo de SGEL de 15,53 m²/hab , (241.207m²/15.530 hab = 13,49 m²/hab), que en cualquier caso resultaría suficiente , pues supondría superar en esta cuestión a lo que establece el reglamento en su art.

82.3 para el mínimo requerido de 7 m² para poblaciones que superen los 10.000 habitantes . El estándar sería inferior al establecido en la Adaptación, pero hay que considerar ese dato como erróneo por computar el suelo rustico de la cornisa.

Desde el punto de vista de la distribución y localización de los SGEL, Se optimizaría el diseño del modelo urbano ,ubicando los SGEL de la ciudad de forma escalonada sobre los elementos lineales singulares del territorio de Gelves: Cornisa del Aljarafe, Espacio central de la travesía , y Ribera del Guadalquivir.

SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

En la Alternativa 2 se mantienen los suelos calificados como equipamiento por el planeamiento vigente, salvo algunas correcciones en cuanto a calificación y asignación de las distintas categorías de los equipamientos. Se suprime como equipamiento el Parque del Pandero , se incorpora como equipamiento sanitario la parcela del centro de salud junto al Campo de Fútbol., También se establece una nueva reserva de equipamiento social en los suelos del Sector SUO-2 anteriormente destinados al SGEL-1, que posibilita una mejora o reequilibrio en la distribución de equipamientos entre los ensanches Norte y Sur.

Desde el punto de vista superficial, se amplía la superficie total de equipamientos respecto a la Alternativa 0, (se reduce la superficie del Parque del Pandero 20.500 m², y en la trasera de la feria 12.000 m² ampliándose los equipamientos 17.342 m² sobre la reducción del SGEL-1 en el sector SUO-2, y en 23.631 m² en el sector SUO-1 (con posible destino a vivienda protegida). En el cómputo total se produce un incremento superficial de 8.473 m² respecto a la Alternativa 0, alcanzando una superficie total de 123.400 m².

Este sistema dotacional cumple las expectativas y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad. Se corrige la descompensación entre los equipamientos situados en los dos ensanches , al norte y sur del Centro Histórico, que se puede compensar con nuevas dotaciones locales de las nuevas Actuaciones de Nueva urbanización, que completan el crecimiento hacia el sur. Se mantiene el carácter deficitario en su accesibilidad al SG de Equipamientos el sector urbano de Simón Verde. por su posición segregada, aunque se mejora su conectividad con el centro urbano.

SISTEMAS GENERALES DE INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS.

En la Alternativa 2 se generan reservas de suelo aptas para ubicar nuevos SSGG de servicios e Infraestructuras, necesarios en la actualidad, necesidad de ubicación de un punto limpio, de subestación eléctrica nueva para garantizar suministro eléctrico a nuevos sectores de desarrollo. Se sustituye la calificación como SG viario del Bulevar formado entre el Polígono Industrial Guadalquivir y el CITEC, que se destina a SG de Infraestructuras y servicios , considerando que el diseño del SG viario debe terminarse en el cruce en rotonda sobre la A-8058.

La Alternativa 2 propone la reducción del ámbito superficial del SG Portuario en la Isla del Betón, ajustándolo a los suelos que son de titularidad pública y realmente tienen esta función, incluyendo la exclusiva las instalaciones y los accesos, y también se propone la ampliación del puerto deportivo , para incorporar más suelo necesario en la ribera para dique seco y almacenamiento de embarcaciones .

En la Alternativa 2 se toman medidas para adaptarse a la localización y trazado de las infraestructuras territoriales, que se mantendrían, aunque resulta necesario el soterramiento de los trazados aéreos de líneas de alta tensión que discurren por la Vega y los sectores de suelo urbanizable.

ALTERNATIVA 2. 3. ARTICULACION TERRITORIAL Y MOVILIDAD

La Alternativa 2 contempla la estrategia de mejora de la movilidad, a partir de la actuación de reforma por soterramiento de la A-8058 , y la posibilidad de reforma con mayor profundidad del diseño viario de la situación actual.

Esta alternativa tiene como objetivo principal mejorar la cohesión y desfragmentación de la trama urbana actual dividida por la autovía A-8058 , planteando una transformación profunda de la misma con el soterramiento en su tramo central y la segregación del tráfico metropolitano de paso respecto al tráfico específicamente urbano , motorizado y peatonal.

La reforma y soterramiento de la Autovía, se complementaría con la reordenación y jerarquización del viario urbano perpendicular a la misma posibilitando la definición de un nuevo eje urbano transversal, que conecte el nuevo centro urbano transformado sobre el soterramiento de la Autovía , con el barrio de Simón Verde en la Cornisa, desarrollando un nuevo viario que como prolongación mas natural dela calle Joaquin Bazo Campos rodee perimetralmente el Parque de los Manantiales y enlace en la calle paraíso , que conecte este nuevo SG viario, con el nuevo enlace viario sobre el soterramiento de la A-8058 , delante del Ayuntamiento.

El sistema general viario se completaría, desde el cruce de este nuevo eje de la Avda. Matías Vela, con su prolongación hacia la Vega y el SG viario trazado en `paralelo al camino de San Francisco , que conecta y enlaza los nuevos sectores de nueva urbanización y termina en su enlace en la rotonda de la A-8058

La relación y conectividad con los municipios vecinos, se mejora con una nueva conexión territorial con Mairena del Aljarafe, construyendo el tramo previsto de la antigua SE-35, que una la A-8058 , con el Intercambiador de Metro de Mairena subiendo por el valle del Porzuna y enlazando con la carretera san Juan Palomares y el sistema General viario de Mairena en torno al Parque del Porzuna, mejorando la articulación territorial entre ambos municipios, además de facilita una más directa accesibilidad a la red de transporte publico metropolitano Metro , de los vecinos de Coria , Palomares o Puebla.

REMODELACION DE LA A-8058

Esta alternativa tiene como objetivo principal mejorar la cohesión y desfragmentación de la trama urbana actual dividida por la autovía A-8058, planteando una transformación profunda de la misma con el soterramiento en su tramo central y la segregación del tráfico metropolitano de paso respecto al tráfico específicamente urbano , motorizado y peatonal.



Croquis red viaria Alternativa 2. Soterramiento de la travesía de la A-8078.

Se propone el soterramiento del tramo central , con dos zonas de rampa en trinchera con vías de servicio laterales. El tramo soterrado serviría para una transformación completa de los espacios liberados , incluyendo espacio libres y plazas a, además de una reforma completa del viario urbano , posibilitando los enlaces perpendiculares y el tránsito peatonal , con tráfico rodado exclusivamente urbano. En los tramos más externos la reforma de la autovía sería la de acondicionar las vías de servicio laterales y la formalización de rotondas reduciendo a lo imprescindible la semaforización en rotondas para cruces peatonales y cambios de sentido para no reducir funcionalidad metropolitana.

El cambio fundamental sería el tratamiento de nueva urbanización del tramo cubierto, con un diseño específicamente urbano , con tratamiento vegetal en los laterales no ocupados por el túnel , posibilitando la construcción de nuevo viario urbano, y con una nueva funcionalidad de circulación transversal para vehículos y peatones o autobuses , y sobre todo de un nuevo espacio público renovado , con función de plaza representativa de Gelves . Además de las mejoras sobre seguridad vial , percepción paisajística y reducción de impactos de ruido y emisiones.

CONEXIÓN CORNISA- CENTRO

La Alternativa 2 , propone una actuación de reforma interior para mejorar la articulación y conexión entre el tejido residencial de la cornisa, Simón Verde , con el centro urbano y la Travesía , atravesando el tejido complejo del Centro Histórico, mediante definición por el PGOM de ámbitos de intervención en red viaria principal existente del casco antiguo.

Se propone una mayor jerarquización del viario que puede cruzar el Centro Histórico , conectando el nuevo centro urbano sobre el túnel de la Autovía , con el barrio de Simón Verde en la cornisa conectando el nuevo cruce en rotonda sobre el soterramiento de la autovía , con la Avda. de Matías Vela, para subir hasta la Calle Joaquín Benavente Molina , reformado y completando la conexión de las calles José Quesada Funes y Joaquín Bazo Campos y desarrollando un nuevo viario que como prolongación mas natural de la calle Joaquín Bazo Campos rodee perimetralmente el Parque de los Manantiales y enlace en la calle paraíso , que conecte este nuevo SG viario, con el nuevo enlace viario sobre el soterramiento de la A-8058 , delante del Ayuntamiento. De forma que se conforme un nuevo eje viario completo desde el eje de la antigua autovía soterrada hasta el barrio de Simón Verde .

Además la reforma viaria se completaría con la jerarquización y mejora y reurbanización como distribuidores urbanos o viarios secundarios de algunas de las calles existentes, complementándose con algunos itinerarios peatonales jerarquizados , que posibiliten y potencien la movilidad peatonal transversal , más segura y directa , desde la falda de la cornisa hasta el Río.

Y también la propia mejora y jerarquización del viario rodado existente, en el barrio de Simón Verde, procurando mejorar una conectividad directa de algunos distribuidores urbanos con la red viaria principal de Simón Verde en Mairena: la calle Ciauriz) pues el trazado viario de las calles del sector de Simón Verde perteneciente a Gelves, es confuso y muy mal jerarquizado. Se propone la jerarquización como SG Viario de la Avda. de América hasta la rotonda superior de la calle Joaquín Benavente Molina, y su continuidad por la calle Cornisa del Aljarafe, y su rotonda final , realizando una actuación de continuidad de este viario estructurante, hasta conectar con la calle Boticario atravesando suelos de la zona trasera del Club Deportivo Simón Verde, por el borde de la cornisa. (compensando suelos delanteros , para aparcamiento que actualmente forman parte del Parque de la cornisa).

CONEXIÓN CENTRO RIBERA DEL GUADALQUIVIR

La Alternativa 2, mediante el soterramiento de la A-8058, posibilita la desaparición de las barreras existentes, y la liberalización del cruce transversal de la red viaria urbana a ambos lados de la Autovía y la mejora de accesibilidad a la ribera del Guadalquivir, aumentando enormemente sus potencialidades de uso ciudadano.

Se ampliaría el número de cruces peatonales semaforizados, además de mejorar su seguridad y jerarquía, y además se posibilitaría una mejora de la circulación peatonal y rodada de carácter urbano en paralelo a la vía principal , y creación del nuevo espacio libre principal delante d la Antigua Estación de Tranvía . se reduciría el impacto sobre las edificaciones que actualmente dan frente a los tramos más estrechos de la travesía, reduciendo impactos de ruido y emisiones.

Y se podría dar continuidad a la mayoría de calles perpendiculares en fondo de saco que terminan en el Río., facilitando la continuidad natural del tejido urbano hasta el límite natural de la ribera del Guadalquivir , formalizando de forma definitiva el límite de la ciudad sobre su elemento natural de referencia.

CONEXIÓN CON MAIRENA Y SAN JUAN

La Alternativa 2 , reordena el suelo de reserva para el trazado de un viario metropolitano , (antigua SE-35), entre los sectores SUO 1 y SUO 2 , que tiene su enlace con la A-8058, dándole continuidad hacia el valle del Porzuna y Mairena , proponiendo la construcción de la carretera local de enlace Gelves- Mairena , con reserva de suelo también en el PGOU de Mairena, lo que posibilita la construcción de una carretera metropolitana , que uniera la A-8058, con la red viaria principal de Mairena hasta la Rotonda del PISA y el Intercambiador de Mairena ., mejorando la conectividad con este municipio, y el acceso al Metro de población situada al sur evitando el cruce de Gelves por la Travesía (reducción de tráfico adicional a la que se generara con el puente de la SE-40).

En el ámbito de Gelves, se mantendría el bulevar existente trazando la nueva carretera en su centro , con dos zonas de espacios libres de protección laterales, y liberando dos vías de servicio de viario local para los sectores SUO-1 y SUO-2.

La conexión con el resto de municipios vecinos, se mantiene por la capacidad de la A-8058 . En esta Alternativa 2 se proponen otras posibilidades de conexión metropolitana de carácter alternativo , peatonal y de bicicleta , tanto con San Juan, como con Mairena o Palomares, utilizando los recursos naturales de continuidad territorial , como el corredor verde de la Cornisa, que puede ser objeto de algunos ajustes o mejoras de trazado para facilitar su enlace con el resto de viario urbano de Gelves, así como su continuidad hacia Palomares por la vía pecuaria existente , y también proponiendo nuevos trazados complementarios por la ribera del Guadalquivir en el límite de la ZDPMT, dando continuidad hacia el sur por el camino de san Francisco y fundamentalmente hacia el norte , aprovechando la continuidad de la Ribera para atravesar San Juan y procurar una conexión alternativa de bicicleta para acceder a la parada de Metro de san Juan sin atravesar su casco urbano.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

En la Alternativa 2, se contempla la jerarquización de recorridos que potencien la movilidad alternativa a los desplazamientos con el vehículo privado, considerando las facilidades del territorio municipal, en cuanto a distancias de recorridos y topografía, en el sector urbano de la vega.

Movilidad peatonal

En el núcleo urbano consolidado, se deben mejorar las dimensiones de aceras, y los cruces de algunas de las calles más significativas , que posibilitan la conexión más directa con los cruces de la travesía. El PGOM puede establecer directrices para definir algunas calles como itinerarios peatonales singularizados.

Además, la reforma con soterramiento de la A-8058, posibilita la continuidad sin limitación del tránsito peatonal a ambos lados y una mayor accesibilidad a la ribera del Guadalquivir , generando más puntos de cruce y más seguros , y facilitando los desplazamientos adicionales en paralelo a la travesía , hasta alcanzar los puntos de cruce.

Movilidad Ciclista

La Alternativa 2 plantearía una ampliación mucho mas decisiva y profunda de la red de carriles bici existente, procurando un diseño más completo , al poder utilizar el recurso de nuevo suelo disponible que se generaría sobre el soterramiento de la A-8058, que posibilitaría un desarrollo lineal por el centro del continuo urbano , con prolongaciones hacia la ribera del río , donde existe suelo disponible y buscando puntos de enlace con el corredor verde de la cornisa, a través de algunos viarios transversales seleccionados , debido a lo limitado de las secciones del viario existente, y de las discontinuidades , y diferencias de topografía entre la vega y la cornisa, buscando conformar tres ejes lineales territoriales: sobre la travesía, sobre de la cornisa y sobre la ribera del Guadalquivir, posibilitando desplazamientos de conexión con municipios vecinos , y generando puntos de conexión transversales , para acceder a las zonas centrales de la población , centro histórico y ensanches con ejes ciclistas de uso compartido con los vehículos , debido a las reducidas dimensiones de los viarios transversales existentes.

Movilidad a través del transporte público

En la Alternativa 2, el tránsito del transporte público se realiza por el eje longitudinal de la A-8058, que posibilita una accesibilidad peatonal muy buena por distancias desde los extremos del continuo urbano. La mejora de utilización de este medio de transporte, se potencia con el soterramiento de la Travesía, que posibilita que el tramo central se libere del tráfico externo , facilitando la implantación de nuevas paradas y mejoras en su acondicionamiento y accesibilidad peatonal.

ALTERNATIVA 2. 4. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La Alternativa 2 supone una mejora de las condiciones ambientales actuales, con la propuesta de soterramiento de la A-8058, con segregación funcional del tráfico de paso metropolitano, y liberación del espacio superior, para reconstruir el nuevo centro urbano de Gelves.

Además de segregar el tráfico de paso se produciría una reducción parcial del tráfico por la construcción del puente de la SE-40, y la carretera de conexión con Mairena. Lo que supone una notable mejora ambiental, por reducción parcial de emisiones y ruido en el tramo soterrado. La mejora ambiental iría acompañada de la mejora paisajística, con la reordenación y puesta en valor del nuevo espacio público generado, mejora y ampliación del tratamiento vegetal, mejora de las condiciones de seguridad vial, y mejora y ampliación de la movilidad alternativa.

Además se establecen medidas de protección sobre el frente de la Cornisa, por su importancia paisajística y de carácter ambiental en el territorio de Gelves. Y por su inclusión como Zona de Protección territorial por el POTAU. También se incorpora la protección de la Ribera del Guadalquivir como zona ZEC del Bajo Guadalquivir en el ámbito de la red Natura, por su valor ambiental como corredor ecológico. En ambos casos se clasifica el suelo como Suelo Rustico de Especial Protección por legislación sectorial.

La Alternativa 2 determina medidas de protección aplicables en conformidad con la legislación de costas, y representa el deslinde oficial del Dominio Público Marítimo Terrestre, así como zona de Servidumbre de Protección de 100 m de ancho de titularidad privada y limitación de las edificaciones (salvo en tramos de suelo urbano anterior a 1988 de 20 m), y establece en Normativa las medidas correspondientes. No obstante se proyecta la intervención sobre los suelos de dominio público para la utilización de la ribera del Guadalquivir como Parque Urbano de acceso y uso público, compatible con la legislación de Costas, con objeto de que los vecinos de Gelves puedan beneficiarse del uso y del paisaje de estos suelos público, actualmente residuales.

Y también aplica medidas de protección contra riesgos de inundación del Río Guadalquivir, correspondientes del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, definiendo medidas correctoras a aplicar por los Planes Parciales y sus Proyectos de Urbanización, con condicionantes de sobreelevación de rasantes y edificaciones por encima de la cota de inundación definida por la CHG, para periodo de retorno de 500 años.

Se definen también las Vías Pecuarias existentes en el municipio su trazado y clasificación y sus posibles cambios de trazado o necesidad de desafectación.

Y por último la Alternativa 2 establecería como Directriz a desarrollar por el POU, el desarrollo del Catálogo con las medidas de protección patrimonial sobre los bienes, elemento singulares o yacimientos arqueológicos existentes, que merecen los distintos niveles de protección patrimonial de carácter urbanístico.

CORRECCION IMPACTOS DE LA A-8058

La Alternativa 2 genera posibilidad de correcciones a los Importantes impactos ambientales generados por la Autovía: emisión de gases, emisión de ruidos, gran ocupación de suelo en posición central de la ciudad, disfuncionalidad de conexiones red viaria. afección paisajística en el centro de la población. segregación espacial, entre ribera y el resto de suelo urbano.

PROTECCION Y POTENCIACION DE USO DE ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES

Esta Alternativa contempla la protección de la cornisa de Gelves como suelo rustico protegido, así como la protección de los márgenes de ribera del Guadalquivir, como zona ZEC y la Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre. No obstante además de la regulación de protección, esta Alternativa propone medidas para potenciar su uso ciudadano en positivo, aprovechando mejor la singularidad y potencialidades de estos espacios singulares, buscando una mejor integración con la ciudad.

LIMITACIONES DE USOS EN ZONAS DE FLUJO PREFERENTE Y ZONAS INUNDABLES

El desarrollo urbanístico del PGOU y la Adaptación, tienen en consideración las limitaciones de uso del RDPH en zonas inundables, y zonas flujo preferente.(suelos urbanizables), siendo viable su desarrollo, con los

consiguientes Informes de CHG, sin que sea necesario a priori modificar sus determinaciones de ordenación detallada. Se mantienen en la Alternativa 2 , las condiciones de desarrollo urbanístico del planeamiento parcial aprobado , sin generar cambios en la ordenación detallada , ni en las medidas de protección contra inundación a aplicar, (salvo informes diferentes en la tramitación del PGOM).

PROTECCION DEL PATRIMONIO

La Alternativa 2 no plantea medidas de protección patrimonial diferentes a las del Plan vigente en Gelves , que establece diferentes grados de protección, atendiendo al singular valor arquitectónico, histórico o cultural de los elementos patrimoniales existentes , que se pueden considerar suficientes, sin necesidad de su ampliación o modificación sustancial.

F.1.2. JUSTIFICACION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

F.1.2.1. VALORACIÓN AMBIENTAL

Desde el punto de vista ambiental, y teniendo en cuenta lo ya indicado en relación al impacto global positivo que tiene el urbanismo moderno y la decisión tomada de aprovechar la oportunidad de solucionar la problemática existente entendemos ya, que no hacer nada, (alternativa 0) no es una alternativa asumible.

Para la solución de la problemática de mayor importancia estratégica detectada en el municipio, relacionada con los impactos de la carretera A-8058, cualquiera de las alternativas 1 o 2 que se evalúan, son técnica, económica y ambientalmente viables. Un análisis en mayor profundidad pone de manifiesto la mayor potencia en la creación de una ciudad compacta, del soterramiento (alternativa 2) frente a la opción bulevar (alternativa 1), creando un lugar de centralidad de gran importancia, reduciendo notablemente la población afectada por ruidos, y generando este nuevo espacio de centralidad que mejorará la cohesión, identidad y convivencia de la población.

La alternativa que mejor se ajusta a los objetivos de la planificación es consiguientemente la alternativa 2. De este modo, si damos un repaso a los criterios y objetivos planteados específicamente para el PGOM:

- De esta alternativa 02, son destacables las mejoras ambientales que se ejercen al modelo territorial y urbano. Entre los puntos más reseñables se encuentra la consecución de la cohesión urbana y buena ordenación urbanística, a través de la conexión efectiva de los dos márgenes de la A-8058, reforzando las ideas de identidad y a su vez desarrollando el concepto de ciudad de proximidad.
- Otro de los aspectos destacables en esta Alternativa 02 es la mejora en la movilidad urbana, sobre todo en lo que respecta a movilidad alternativa, posibilitando el cruce en condiciones de seguridad de la carretera multicarril de Coria, y la apertura y conexión del núcleo urbano de Gelves con el Río. Además, se mejora la interrelación viaria del sector urbano de Simon Verde tanto con el núcleo principal de Gelves como con Mairena, y se genera una jerarquía viaria más funcional, que posibilita además tratamientos diferenciados peatonales sobre ciertas calles. Además, en el caso de la alternativa elegida se proyecta completar la red de carriles bici y peatonales y una interconexión entre espacios libres naturales y zonas verdes y dotaciones, dando un paso más allá, pretendiendo conectar todo el término municipal a través de una movilidad no motorizada, acercando usos, lugares y personas, y reduciendo la necesidad de desplazamientos a través de espacios amables y atractivos que interconecten ambos lados de la localidad.
- En este aspecto de la movilidad, hay que destacar que su vocación debe ser territorial, estableciendo recorridos que interconecten las diferentes localidades que conforman el espacio metropolitano entre el frente sur de la cornisa del aljarafe y el Río Guadalquivir. De esta forma, Gelves se erige como una pieza central clave en dicha conurbación, por lo que los recorridos planteados tendrán como punto de paso obligado el centro de la localidad.
- Hay que destacar que esta estrategia de movilidad eficiente y de cohesión local y territorial vienen a reforzar los objetivos tomados de la Agenda Urbana Española, entre los que merece la pena mencionar tanto la adaptación del modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención, así como mejorar la resiliencia frente al cambio climático. Para conseguir esto, se favorece los recorridos peatonales y movilidad no motorizada, en paralelo con recorridos arbolados, lo que conforma una red supralocal de espacios verdes, beneficiando de esta forma la absorción de carbono por las especies vegetadas. De la misma forma, se propone una revegetación de las márgenes de la autovía y del frente fluvial, fortaleciendo dicho objetivo.

F.1.2.2. VALORACION URBANISTICA

Las propuestas concretas se ordenan en las categorías ya empleadas para la elaboración del modelo,

- **Modelo de ocupación territorial. Suelo rústico-urbano**
- **Sistema general dotacional**
- **Esquema de Articulación territorial**
- **Sensibilidad ambiental**

Para cada propuesta concreta se ha definido, igualmente, qué aspectos del modelo territorial y urbano están especialmente vinculados con la actuación, qué grupo o grupos de indicadores sirven para cuantificar la mejora de la ciudad en dicho aspecto y qué objetivos del marco estratégico del Plan están relacionados

Analizadas las propuestas de cada una de las alternativas se puede concluir:

En lo relativo al Modelo de Ocupación del territorio y la clasificación del suelo,

Las Tres Alternativas mantienen de forma general el modelo de estructura urbana ya diseñada por el planeamiento vigente, que se considera la idónea para la capacidad de acogida del territorio municipal y que es coherente con los elementos territoriales del suelo rústico a preservar. Solo se introducen ligeros ajustes o necesarias correcciones de límites, que establecen las Alternativas 1 y 2 respecto a la alternativa 0 fundamentalmente en la delimitación del suelo rústico y urbano en el entorno de la Cornisa

Se mantiene la propuesta de crecimiento y nuevo desarrollo de los distintos sectores de suelo urbanizable en proceso de urbanización, que completan la estructura urbana hasta el Polígono Guadalquivir, formando el continuo urbano a ambos lados de la Autovía de Coria, fijando el límite de crecimiento urbano en el Camino de San Francisco respecto al territorio rústico de la Vega. En las tres alternativas se mantendría en régimen transitorio el planeamiento parcial de los sectores urbanizables, con los ajustes necesarios de clasificación del suelo respecto a la LISTA (delimitación de ATUs en suelo rústico). Este dimensionamiento de suelo, de nueva urbanización común a las 3 alternativas genera una capacidad de vivienda nueva suficiente, para las necesidades a medio largo plazo de la población, no existe en las 3 alternativas posibilidad de generar nuevos sectores de suelo a urbanizar de uso global productivo, que deberá integrarse en actuaciones de menor escala, dentro de la estructura conformada, aprovechando las oportunidades existentes. En este sentido la Alternativa 2 es la que genera un mayor número de oportunidades generando más suelos con este posible destino. (nuevas ATUs productivas uso terciario y turístico).

Respecto a la Ordenación del Suelo Rústico, las 3 Alternativas recogen una zonificación y protección específica de las distintas Categorías de los suelos similares, y ajustadas a su función territorial y régimen de protección sectorial o territorial correspondiente, aunque la que más perfecciona el modelo es la Alternativa 2, que reconoce en la Isla del Betón la diferenciación entre los suelos de uso público vinculados al Puerto de Sevilla y los suelos agrícolas privados, que forman parte de la categoría de suelos de la Vega agrícola y también perfecciona el modelo de protección territorial de la Cornisa incorporando los suelos de dominio público como Zona Forestal, con un régimen de protección más específico de la legislación sectorial. Además la Alternativa 2 también introduce una mejora adicional sobre los suelos de Dominio Público Marítimo Terrestre, con la propuesta de desarrollo de un Parque Urbano sobre los mismos, considerando su potencialidad de uso público y mayor nivel de protección ambiental, respecto a su situación actual de mera protección sectorial sin uso efectivo.

Respecto al Sistema General Dotacional, la Alternativa 0 cumple con los estándares legalmente establecidos, sin embargo, el modelo del planeamiento vigente, presenta importantes discrepancias entre la calificación de las distintas dotaciones y su uso real y efectivo, y también incoherencia en el cálculo del SGEL al incorporar la superficie del suelo rústico de la cornisa, que no desempeña función de Parque. En realidad cuenta como Parque existente con el Parque de la cornisa y incorpora los parques nuevos definidos en el suelo urbanizable, parque lineal en el borde de la Vega Camino de San Francisco, y parque transversal al A-8078, entre el límite del suelo urbano y el suelo urbanizable, con respecto a los equipamientos, la alternativa =0 no corrige los déficits de superficie y uso que se detectan en el diagnóstico entre el ensanche norte y el ensanche sur, que está insuficientemente dotado. Respecto a los SSGG de servicios e infraestructuras, no se resuelven las necesidades de ampliación de suelo para el Cementerio, nueva subestación eléctrica, punto limpio, etc.

La Alternativa 1 establece correcciones en el Sistema General de Espacios L, incorporando además del Parque de Simón Verde, los parques existentes de Los Manantiales y el Pandero, incrementa el suelo

destinado a la Feria para alcanzar el mínimo necesario en la parcela trasera , y excluye del cómputo el suelo rustico de la cornisa. mantiene el parque lineal del camino de san francisco , pero reduce la dimensión del Parque transversal a la A-8078, para generar más suelo de equipamiento , (manteniendo su funcionalidad de conexión del parque de la vega con el parque de la cornisa), de forma que finalmente se alcanza un estándar suficiente de suelo aunque no se generan nuevos parques distintos de los existentes. Respecto a los SSGG de Equipamientos la Alternativa 1 , plantea la ampliación del suelo de las Piscinas Municipales , como Polideportivo del ensanche sur , sobre la parcela trasera a al Feria, amplía la dotación de equipamientos sustituyendo el uso de espacios libres , de forma parcial , del anterior SGEL-1 a y 1B del PGOU, que sirve de ampliación del SG de equipamientos del ensanche sur y los nuevos sectores de nueva urbanización. También en la Alternativa 1 se amplían las dotaciones d eSG de servicios, incorporando la ampliación del cementerio y el destino para este uso de la reserva de viario entre el Polígono Guadalquivir y el CITEC, que puede albergar la nueva subestación eléctrica, punto limpio y otros servicios municipales. Esta alternativa también plantea la reserva de suelos dotacionales públicos actuales para reserva de suelo de vivienda protegida, puesto que el objetivo municipal es mantener las determinaciones de ordenación detallada de los sectores de suelo urbanizable en proceso de desarrollo, sin que les sea de aplicación la reserva del 40 % .

La Alternativa 2 va más allá de las intervenciones de corrección anteriores de la Alternativa 1 y realiza propuestas para la optimización del modelo urbano y territorial. el SSGG de Espacios Libres se amplía de forma mas radical con la incorporación de los suelos de la ribera del Guadalquivir a la conformación del sistema, (parque de ribera sobre la zona DPMT, al norte del Puerto y también sobre suelos privados , no edificables afectados por la zona de servidumbre la sur del Puerto deportivo), que definitivamente se asienta y localiza sobre los dos elementos singulares del paisaje de Gelves, la Cornisa y el Rio , poniéndolos en valor y posibilitando el uso positivo por los ciudadanos de estos espacios , por su calificación como espacios libres y también por las mejoras para su accesibilidad , y además se complementa el sistema con los dos Parques existentes en las traseras del Centro Histórico , (Pandero y Los Manantiales, y además la propuesta de soterramiento de la Autovía , genera un nuevo Espacio Libre singular , mas pequeño en superficie , pero con una función mas representativa como plaza Central de la población . La propuesta también genera un incremento mayor de la superficie total de suelo de SGEL , (no solo una mejora posicional), y se propone el traslado de la Feria sobre uno de los nuevos Parques de Ribera, en posición central y de máxima accesibilidad peatonal , tras el futuro soterramiento de la autovía.

El incremento y nueva disposición de los nuevos SGEL, permite reducir o sustituir de forma drástica el SGEL-1 previsto en el PGOU, para incrementar el SG de equipamientos públicos en el ensanche sur deficitario , manteniendo el trazado de un corredor verde perpendicular , mas ajustado en su sección, para unir el sistema de espacios libres de la Vega y de la Cornisa . con esta solución se incrementa notablemente la superficie de SG de equipamientos , además de posibilitar mayor superficie de suelo de reserva dotacional para desarrollo de actuaciones de vivienda protegida sobre suelos de titularidad municipal. Por último la Alternativa 2 , también incorpora los cambios de calificación de la reserva de viario entre el Polígono Guadalquivir y CITEC , para su destino como SG de infraestructuras y servicios , (subestación eléctrica, punto limpio , y otros).

Desde el punto de vista de las dotaciones , en cuanto a posición, cantidad y distribución, la Alternativa 2 es la que mejor desarrolla todos los objetivos propuestos. Además las mejoras de accesibilidad y movilidad del apartado siguiente suponen una conexión más efectiva del sistema general dotacional, ofreciendo vectores de movilidad entre ambos márgenes de la Autovía , y entre el Barrio de Simón Verde y el centro urbano.

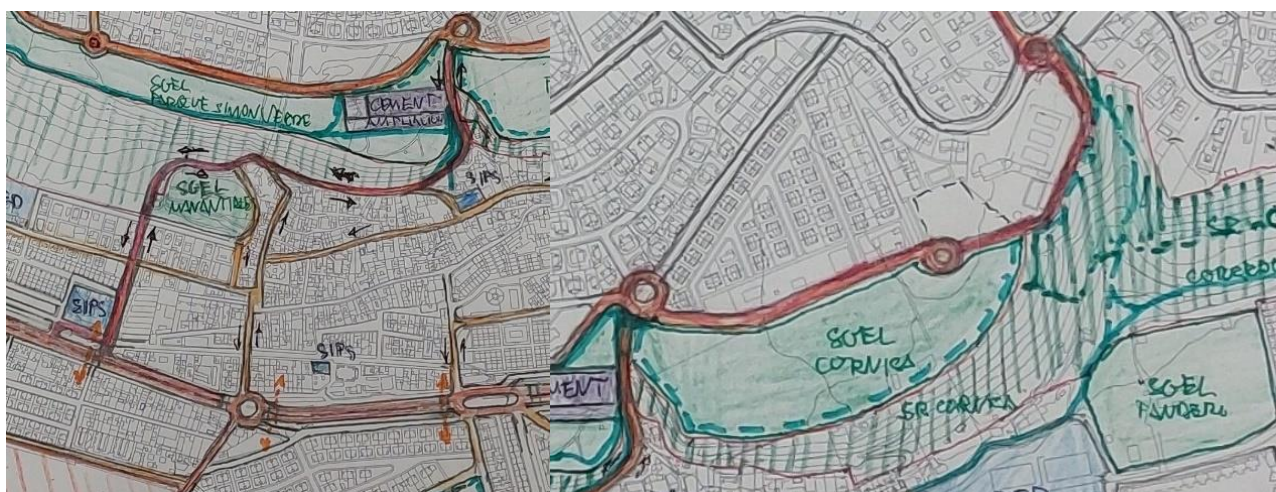
Sobre la Articulación Territorial, el estado del actual planeamiento recogido en la Alternativa 0, no resuelve uno de los principales problemas de la Población , que es la barrera que genera la Autovía de Coria , que segrega la zona de la ribera del resto del Núcleo urbano , y genera problemas de ruido , de emisiones , de peligrosidad en los cruces y circulación además de ocupar el eje central de articulación de la población, imposibilitando , la construcción o desarrollo de un sistema viario específicamente urbano . la red viaria de carácter urbano de Gelves es muy deficitaria y escasamente desarrollada , pues la inmensa mayoría son calles con función local con conexión directa a la autovía . la Alternativa 0, también deja sin resolver el otro problema de movilidad viaria fundamental, que es la dificultad de conexión entre el Centro Urbano y el barrio de Simón Verde, segregado en la Cornisa, que a su vez también tiene una trama viaria confusa y deficientemente jerarquizada en relación con Mairena. El único punto de enlace es la Calle Joaquín Benavente Molina , y su accesibilidad está muy restringida por la complejidad de trazado y reducidas secciones de las calles del barrio de la Iglesia . E en la Alternativa 0, tampoco se resuelven ni mejoran las posibilidades de movilidad alternativa peatonal o en bici , (por la fragmentación generada en la travesía y al cornisa), ni se proponen medidas de mejora del funcionamiento del sistema de transporte público en Autobús , ni de accesibilidad al sistema de Metro (acceso a estaciones de Mairena o San Juan). No se proponen actuaciones para mejorar la conexión metropolitana con los municipios vecinos, especialmente con Mairena , que a pesar

de la proximidad e importancia en cuanto a desplazamientos tiene una pésima articulación viaria, (a través del barrio de la Iglesia y Simón Verde).

La alternativa 01 propone algunas mejoras importantes. La remodelación urbana en superficie del tramo central de la Autovía de Coria, tras la reducción de tráfico que puede generar el puente de la SE-40, con doble función de posibilitar su diseño como viario urbano principal de Gelves además de mantener el tráfico de paso metropolitano, solución que puede generar retenciones del tránsito metropolitano y dificultades de diseño en los cruces viarios por las maniobras de giros, pero que puede mejorar la seguridad de cruce de los tránsitos peatonales, una mejora en el tratamiento de las paradas de Bus, y una cierta mejora desde el punto de vista espacial y ambiental, con el tratamiento de Acerados y arbolado en los laterales y las medianas de las vías de servicio. También la alternativa 1 propone la construcción de la carretera local de conexión de Gelves con Mairena del Aljarafe por el valle del Porzuna, que mejora las condiciones de conexión intermetropolitana y la accesibilidad a la red de Metro, (desde Gelves y desde el resto de municipios al sur), y también se proponen algunas intervenciones parciales para mejorar la conexión entre el centro de Gelves y el barrio de Simón Verde jerarquizando algunos viarios locales como distribuidores de segundo nivel, para mejorar la continuidad transversal del modelo viario. también se proponen intervenciones similares en el viario de Simón Verde, para buscar conexiones mas jerarquizadas con el viario principal de Mairena, (calle Ciauriz). Respecto a mejoras de la movilidad metropolitana se pretende dar continuidad a corredores verdes, lineales por la cornisa y por el borde del Rio, para uso peatonal y de bicicleta, con algunos elementos transversales que puedan cruzar de forma selectiva y segura la barrera de la Autovía.

En este aspecto, la Alternativa 2 establece un salto diferencial en cuanto a la optimización del Modelo urbano, al proponer el soterramiento del tramo central de la Autovía de Coria, lo que supone la desaparición definitiva de la barrera de la autovía en la parte central del núcleo urbano, segregando los tráficos sin interferencias, y además de reducir los impactos ambientales de forma notoria, posibilita la construcción de un sistema segregado de red viaria principal para Gelves, y la posibilidad de abrir la ciudad hacia el Guadalquivir, usando los suelos de su ribera con funciones urbanas, y sin ninguna limitación al tránsito peatonal sobre la misma, que posibilita un cambio sustancial de movilidad, al ser muy fáciles por proximidad y anchura del espacio urbano, los desplazamientos peatonales desde el centro histórico y sus ensanches norte y sur, hacia la ribera del Guadalquivir, posibilitando el uso como Parques urbanos y también para desarrollar la feria, en óptima localización.

Además la Alternativa 2 desarrolla una propuesta de jerarquización completa de la red viaria con definición de un sistema general viario propio, que a su vez se proyecta y enlaza de forma coherente con la red viaria metropolitana (nueva carretera de Mairena enlazada con la rotonda de la A-8078), y se construye un eje viario transversal al eje longitudinal de la Autovía, que enlaza desde su cruce principal, con el camino de las Huertas, sube con doble sentido hasta el barrio de la Iglesia, y conecta con la calle principal que se desarrolla en paralelo al Parque de la Cornisa, continuando hasta enlazar con la red viaria principal de Simón Verde en Mairena, (calles Boticario y Ciauriz). De forma que finalmente se consigue el objetivo de conectar las dos zonas urbanas de Gelves, además de mejorar la articulación territorial deficiente con Mairena.



Croquis red viaria Alternativa 2. Reforma viario en calle Joaquin Bazo Campos y Club Deportivo Simon Verde.

Además, la propuesta de la Alternativa 2 también incorpora los diseños de corredores verdes para peatones y bicicleta, por los ejes de la Cornisa y la Ribera, para su continuidad metropolitana, pero en este caso con

mucha mayor facilidad para realizar las conexiones transversales entre ambos , por la generación de un nuevo espacio libre sobre el túnel de la carretera.

Desde el punto de vista de la movilidad interna, (tanto en vehículo como en medios alternativos) , como de la articulación metropolitana, la Alternativa 2 es la que mejor resuelve todos los problemas y objetivos planteados.

En relación con la Sostenibilidad Ambiental, el actual planeamiento estudiado en la Alternativa 0, recoge los ámbitos territoriales, que tienen valores ambientales, y que deben ser objeto de protección por la legislación sectorial específica o por las determinaciones del planeamiento territorial . Cornisa del Aljarafe, Ribera del Guadalquivir , zonas ZEC, zonas de dominio público marítimo terrestre, zonas inundables , etc. Y se remite a la regulación normativa específica de protección correspondiente, pero no define usos ni actuaciones concretas para su mejora conservación, o utilización pública. También se definen los elementos con valor patrimonial , para su protección y conservación. Pero la Alternativa 0 , no define ninguna propuesta ni solución al principal problema ambiental de la población que es el impacto generado por la Autovía de Coria.

La Alternativa 1, supone una mejora parcial del impacto ambiental de la travesía de la Autovía de Coria , y una mejora parcial en cuanto a la superación de como barrera a efectos de movilidad y potenciación del tránsito peatonal como sistema de movilidad a potenciar. Se pueden generar mejoras desde el punto de vista de l paisaje urbano y mejoras ambientales por la plantación sistemática en las márgenes, pero la reducción de impactos de ruido o de emisiones sería limitada. con respecto a los elementos sobresalientes y de mayor valor ambiental del territorio de Gelves , la Alternativa 1 , desarrolla las categorías de protección correspondientes conforme a la LISTA sobre los distintos suelos a proteger, con previsión de desarrollo de la Normativa correspondiente , bien sectorial o bien urbanística, y se mantienen las misma determinaciones de protección contra inundaciones de los sectores de nueva urbanización que define el Planeamiento Parcial ya informado al respecto. Y se da cumplimiento a la Normativa sectorial de los elementos territoriales de valor ambiental, como la Cornisa, el Río y su ribera, así como los suelos rústicos de la Vega y Torrequemada.

La Alternativa 2, es la que mejora de forma más notable y evidente las condiciones ambientales de la población , con la propuesta de soterramiento de la autovía , que supone la reducción de ruido y emisiones en un gran tramo de la actual travesía, y una muy clara mejora del paisaje urbano con ampliación del espacio público disponible y la nueva posibilidad de cambio del sistema de movilidad urbana del modelo rodado al modelo peatonal , por la situación de proximidad y limitada anchura del espacio urbano , y fundamentalmente por potenciar y posibilitar l a apertura de la ciudad de Gelves al Río , potenciando su integración entre ciudad y territorio y su utilización en positivo por los ciudadanos, que puede ser además de su mejor aprovechamiento de sus valores ambientales, la mejor forma de protección y conservación. Al mismo tiempo se añade una protección adicional sobre los suelos de la cornisa, con su calificación como Zona Forestal, con una protección sectorial más restrictiva a su transformación, en todos los suelos de titularidad pública. Y además se desarrollan las categorías de protección correspondientes conforme a la LISTA sobre los distintos suelos a proteger, con previsión de desarrollo de la Normativa correspondiente, bien sectorial o bien urbanística, y se mantienen las misma determinaciones de protección contra inundaciones de los sectores de nueva urbanización que define el Planeamiento Parcial ya informado al respecto.

F.1.2.3. CONCLUSIONES SOBRE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA

De estas conclusiones se puede determinar que **la Alternativa 02 es la seleccionada, ya que establece un nivel óptimo de respuesta a las cuestiones que se plantean en la localidad**. Se constituye así, una estrategia integral y sostenible ambientalmente a través de un elemento vertebrador y de gran potencial para la conectividad, la cohesión social y como motor socioeconómico, considerados estos principales objetivos del nuevo Planeamiento y acordes a los criterios y objetivos planteados para este PGOM.

F.2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

F.2.1. EL MODELO TERRITORIAL DE GELVES

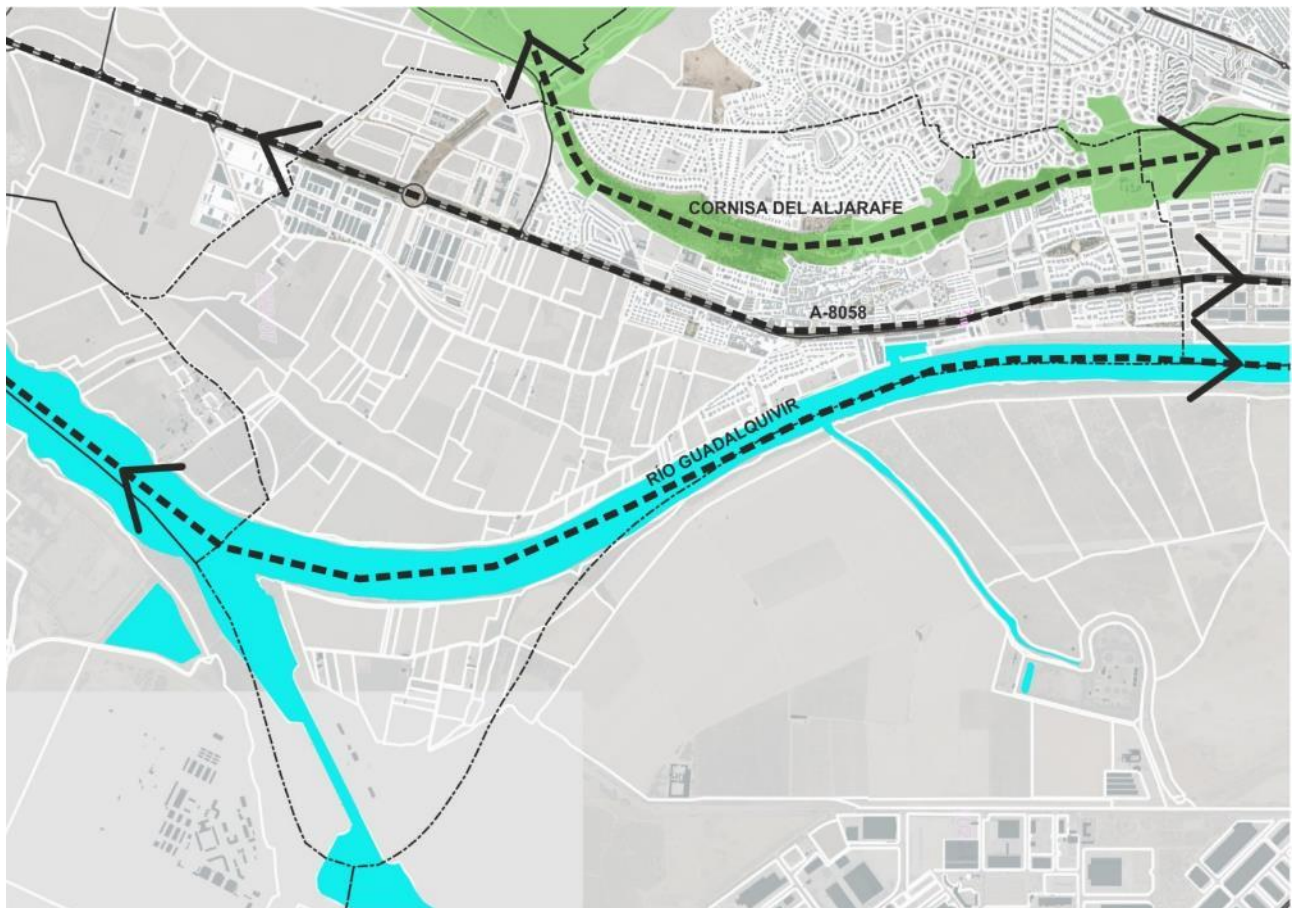
Teniendo en cuenta este contexto, se establecen una serie focos que de forma global conformarán el Modelo Territorial del municipio:

- **CONSOLIDACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL MODELO URBANO**
- **MEJORA DE LA CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD**
- **DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL**
- **COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDAD**
- **ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA**
-

CONSOLIDACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL MODELO URBANO

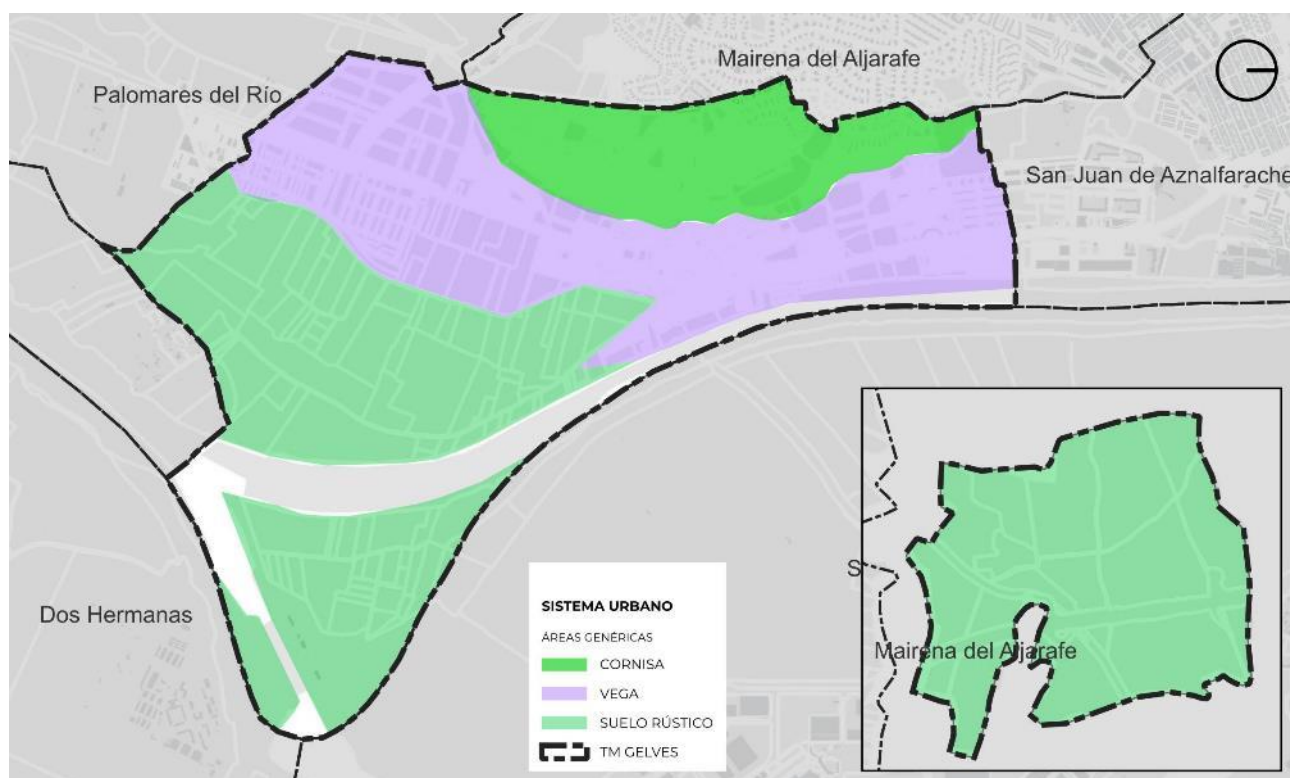
En el contexto territorial singular de Gelves, la consolidación y optimización del Modelo Urbano se presenta como un pilar fundamental para garantizar un desarrollo sostenible y eficiente. Dado que el municipio cuenta con una superficie extremadamente limitada , la planificación urbanística debe priorizar la maximización del uso del suelo disponible.

Esto implica , además de completar el desarrollo de los anteriores sectores en proceso de nueva urbanización , que completan el modelo y generan suelo suficiente para el crecimiento poblacional a medio y largo plazo, de una revalorización de los espacios urbanos ya consolidados, promoviendo la densificación adecuada y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, a fin de evitar la expansión descontrolada y preservar la integridad del tejido urbano. La intervención en áreas vacantes o subutilizadas dentro del entorno urbano consolidado se convierte en una estrategia clave, mediante la cual se busca no solo incrementar la oferta de suelo urbano, sino también mejorar la calidad del espacio público y fomentar la cohesión social.



Estructura urbana. Elementos predominantes en el municipio de Gelves. Esquema de elaboración propia.

Dentro de esta estrategia hay que destacar el objetivo de dar salida a la ciudad hacia la Ribera del Guadalquivir, mediante la utilización social positiva, y la no infratilización de los espacios de Ribera, limitados en sus uso por la legislación sectorial, y la correcta integración en el continuo urbano del elemento singular del Paisaje que constituye el Frente de la Cornisa, como elemento rustico asilado en el interior del continuo urbano. Y también en esta línea hay que destacar la intervención drástica de soterramiento de la Autovía A-8058, que genera nuevos espacios públicos disponibles en el interior de la ciudad, que deben ser aprovechados como oportunidad de transformación urbana, con usos positivos, que hasta ahora no se podían plantear.



Sistema urbano de Gelves. Esquema de elaboración propia.

MEJORA DE LA CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

La mejora de la conectividad y movilidad es otro aspecto crítico en la configuración del Modelo Territorial de Gelves. La integración del municipio dentro del área metropolitana de Sevilla y su proximidad a otros municipios exige un enfoque coordinado en la planificación de la movilidad, tanto interna como externa. Es imperativo desarrollar infraestructuras de transporte que faciliten la movilidad sostenible, priorizando modos de transporte no motorizados, peatonales y bici, y fomentando el uso de transporte público eficiente, autobús y Metro. La conexión intermunicipal debe ser fortalecida a través de la creación de corredores de movilidad que permitan una accesibilidad fluida y segura, reduciendo la dependencia del vehículo privado y mitigando los impactos ambientales asociados al tráfico urbano.

En este sentido resultan fundamentales las propuestas principales de reordenación del viario metropolitano que discurre por Gelves: el soterramiento de la A-8078, que facilitara y potenciara la movilidad peatonal y de bicicleta interna entre las distintas zonas urbanas de Gelves y la mejora de ubicación y accesibilidad a la red de Autobuses interurbanos, que fundamentalmente seguirán utilizando el eje de la A-8058 como soporte o tronco principal de las distintas líneas hacia Sevilla; y la propuesta de construcción de la carretera entre Gelves y Mairena del Aljarafe, por el valle del Porzuna, elemento fundamental para completar la articulación viaria metropolitana y la accesibilidad a la red de Metro (conectividad con la población más grande del Aljarafe y sus servicios y centros de actividad, y acceso al Intercambiador de Metro de Mairena, tanto de los vecinos de Gelves como los de las localidades situadas en el eje sur de la Ribera del Guadalquivir, evitando su tránsito innecesario por Gelves). Además la propuesta del PGOM desarrolla otros corredores verdes de carácter metropolitano que mantengan la continuidad lineal de los ejes naturales del a ribera del Guadalquivir y de la Cornisa y que desarrollen ejes de movilidad alternativa al vehículo privado, (corredor verde, carriles Bici, etc.).

Además el PGOM desarrolla las propuestas necesarias para solucionar el problema de segregación física y funcional entre el sector residencial de Simón Verde y el del Núcleo Urbano principal, definiendo un sistema general viario, mejor definido y jerarquizado, mediante reformas parciales sobre la red viaria preexistente, dando continuidad a los viarios mas importantes y posibilitando un enlace viario mucho más claro y potente entre los dos sectores residenciales arriba y debajo de la cornisa. Además la segregación del tráfico metropolitano con el soterramiento, abre la oportunidad de completar y enlazar el viario específicamente urbano de Gelves, a ambos lados de esta uniendo el Centro y la Ribera, tanto a nivel de vehículo rodado

como a nivel peatonal y posibilita el objetivo fundamental de apertura de Gelves al Río , como elemento identitario del municipio.

DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

El desarrollo económico local constituye un eje esencial para asegurar la sostenibilidad y resiliencia del municipio. En un contexto de limitaciones espaciales, es necesario impulsar un modelo de crecimiento económico basado en la innovación y la diversificación, que promueva actividades económicas de alto valor añadido y que sean compatibles con el entorno urbano consolidado. La creación de espacios destinados a la actividad económica debe estar orientada a favorecer el emprendimiento y la pequeña y mediana empresa, apoyándose en la tecnología y en la integración de servicios avanzados. Asimismo, es crucial fomentar la cooperación intermunicipal para el desarrollo de iniciativas económicas que trasciendan los límites administrativos, aprovechando las sinergias y recursos compartidos.

El PGOM de Gelves no desarrolla nuevos sectores de nueva urbanización destinados a usos productivos, debido a las limitaciones de territorio municipal y nivel de consolidación y cierre del modelo urbano. No obstante existen una serie de suelos disponibles de carácter industrial , terciario o de uso turístico vacantes y que posibilitan el desarrollo de nuevas actividades económicas , y además las propuestas del Plan incorporan nuevos suelos aptos para este tipo de usos ,además de incitar con las nuevas medidas sobre movilidad y potenciación y puesta en valor de los elementos singulares naturales del territorio , la incorporación de nuevas actividades relacionadas con el comercio , el esparcimiento ,el ocio, y la hostelería.

COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA

La cohesión social y la calidad de vida representan elementos fundamentales que deben guiar la planificación urbanística en Gelves. La densidad poblacional y la presión sobre los servicios públicos requieren un enfoque inclusivo que asegure el acceso equitativo a infraestructuras, equipamientos y servicios de calidad. Es necesario potenciar el espacio público como lugar de encuentro y convivencia, promoviendo intervenciones urbanas que mejoren la habitabilidad, la seguridad y el bienestar de la población. Además, la planificación debe incorporar políticas de vivienda que respondan a las necesidades de la población, asegurando la oferta de vivienda asequible y adaptada a los diferentes grupos sociales.

El PGOM plantea en sus propuestas de ordenación diversas actuaciones de recualificación del espacio publico , para el uso y disfrute ciudadano , y la mejora d de calidad de vida. Entre ellas la transformación de la Autovía A-8058, con la consiguiente transformación urbana del centro de la ciudad , y las notables mejoras en cuanto a movilidad , que posibilitan una accesibilidad mas universal a los distintos equipamientos y espacios libres, y singularmente se pone en valor como elemento social y también de carácter ambiental el espacio de la Ribera del Guadalquivir. También se hace mas accesible y usable con carácter general el Parque de la Cornisa d e Simon Verde , sobre el que se proponen mejoras en cuanto a su acondicionamiento y ajardinamiento , , equipamiento , instalaciones y servicios , para mejorar sus prestaciones y uso social.

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

La adaptación al cambio climático y la resiliencia son consideraciones transversales que deben integrarse en todas las acciones de planificación urbana. En un entorno urbano denso y limitado en su capacidad de expansión, es esencial adoptar medidas que mitiguen los riesgos asociados al cambio climático, como las inundaciones o las olas de calor, y que promuevan la eficiencia energética y el uso de recursos renovables. La infraestructura verde y azul debe ser integrada en la trama urbana, facilitando la adaptación a las condiciones climáticas cambiantes y mejorando la calidad ambiental del municipio. La resiliencia urbana se logrará a través de un enfoque holístico que incluya la participación ciudadana y la cooperación intermunicipal, garantizando que el desarrollo de Gelves sea sostenible y adaptable a largo plazo.

El Plan en sus propuestas desarrolla medidas para la mitigación del cambio climático , propugnando distintas estrategias en este sentido , las de promover un mayor desarrollo de la movilidad peatonal alternativa en la movilidad urbana y un mayor porcentaje de uso del transporte publico en Bus y Metro en la movilidad metropolitana, reduciendo emisiones, , y también con la potenciación del uso y la mejora y desarrollo del sistema general de espacios libres sobre los elementos naturales del territorio la Cornisa y la Ribera del Guadalquivir, que por su integración en la estructura urbana , son dos potentes elementos amortiguadores del efecto isla de calor. El Plan además deberá desarrollar directrices para la implantación progresiva de sistemas de eficiencia energética en las edificaciones y la mejora de los aislamientos .

Y por último el Plan debe tener en consideración la situación de riesgo de inundación de algunas zonas importantes de la estructura urbana ya consolidada, y también sobre los suelos rústicos , que deben ser objeto

de nueva urbanización para completar el modelo , sobre los que su planeamiento de desarrollo , que se mantiene ya define propuestas de control de los riesgos de inundación.

F.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

La formulación de objetivos generales y estratégicos destinada a abordar la problemática urbanística general del municipio es un paso crucial en la búsqueda de soluciones efectivas y sostenibles. Un objetivo de esta naturaleza debe reflejar una visión clara y ambiciosa para mejorar la calidad de vida de los residentes, garantizar un desarrollo urbanístico sostenible y elevar la eficiencia de la gestión municipal en materia de urbanismo. A través de esta declaración de intenciones, se busca enfocar los esfuerzos hacia la creación de políticas y acciones que atiendan de manera integral las problemáticas existentes. Estos objetivos estratégicos se erigen como un faro orientador que establece la dirección a seguir en el diseño de estrategias y acciones concretas que culminen en una mejora significativa en el desarrollo urbano del municipio.

Es fundamental establecer una serie de criterios y objetivos específicos que servirán como guía para la planificación y ejecución de las acciones necesarias. Estos criterios nos permitirán evaluar de manera precisa la situación o problemática identificada, mientras que los objetivos específicos nos darán dirección y propósito para abordar eficazmente los desafíos identificados en el diagnóstico. En conjunto, estos elementos proporcionarán un marco claro y coherente para el desarrollo de estrategias y la toma de decisiones en el proceso de solución o mejora de la situación en cuestión

F.3.1. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PGOM DE GELVES

Tras completar la fase de análisis y diagnóstico, en la que se han evaluado los aspectos estructurales más relevantes del término municipal y su posicionamiento dentro del área metropolitana de Sevilla, el Avance del PGOM define los objetivos estratégicos fundamentales:

- **Ciudad de proximidad , superación de barreras de la A-8078.**
- **Puesta en valor de los elementos territoriales singulares. Apertura al Río**
- **Integración metropolitana Continuidad de la estructura territorial**
- **Equilibrio entre el uso y disfrute de suelo. Satisfacción de demandas de suelo para vivienda y otras actividades. Dotación de SSGG suficientes .**

F.4. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

F.4.1. JUSTIFICACIÓN

El artículo 62.1.a.4 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía establece que los instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, entre otros, una memoria económica, que contendrá un estudio económico financiero y, conforme a lo establecido en la legislación básica estatal, un informe de sostenibilidad económica y una memoria de viabilidad económica.

En este sentido, el artículo 22.1. 4 y ss. del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana determina la necesidad de incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica

1. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

Es necesario aclarar que el contenido del apartado 5 es declarado inconstitucional por Sentencia TC (Pleno) 143/2017, de 14 de diciembre («B.O.E.» 17 enero 2018).

El artículo 63 de la LISTA sobre el Plan General de Ordenación Municipal señala que el PGOM tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende entre otros el esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios, así como las redes de infraestructuras y servicios conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente así como los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico y en su caso, la propuesta de delimitación de la actuación o actuaciones de transformación de nueva urbanización que se estimen convenientes o necesarias.

El resultado de estas determinaciones permite concluir de acuerdo con el artículo 62 de la LISTA que el PGOM deberá incorporar los siguientes documentos:

- A. Estudio Económico Financiero
- B. Informe de sostenibilidad económica
- C. Memoria de Viabilidad Económica.

Sin embargo, esta trilogía documental resulta de aplicación complicada ya que es difícil discernir las diferencias objetivas de cada documento.

Por el contrario, resulta esclarecedora la detallada descripción del artículo 85 del Reglamento que desarrolla la LISTA sobre el contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística, más alineada con la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, descartando el estudio económico financiero

3. Al objeto de justificar su sostenibilidad y viabilidad económica, conforme a lo establecido respectivamente en los artículos 22.4 y 22.5 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, y en el artículo 4.2.f) de la Ley, los instrumentos de ordenación urbanística detallada de las actuaciones de transformación urbanística incluirán:

a) Una memoria de sostenibilidad económica con el siguiente contenido:

1º. El impacto de las actuaciones urbanizadoras en las haciendas públicas afectadas mediante un análisis comparado entre los costes ocasionados por la implantación y el mantenimiento de los suelos dotacionales públicos, las infraestructuras y servicios técnicos necesarios o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes con relación a los ingresos públicos derivados de la ejecución urbanizadora y edificatoria que las actuaciones proporcionan.

2º. La suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

b) Una memoria de viabilidad económica con el siguiente contenido:

1º. Un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar.

La memoria analizará, en concreto, las modificaciones sobre incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

2º. Las determinaciones económicas básicas relativas a los valores de repercusión de cada uso urbanístico propuesto, la estimación del importe de la inversión, incluyendo, tanto las ayudas públicas, directas e indirectas, como las indemnizaciones correspondientes, así como la identificación del sujeto o sujetos responsables del deber de costear las redes públicas.

3º. El análisis de la inversión que pueda atraer la actuación y la justificación de que la misma es capaz de generar ingresos suficientes para financiar la mayor parte del coste de la transformación física propuesta, garantizando el menor impacto posible en el patrimonio personal de los particulares, medido, en cualquier caso, dentro de los límites del deber legal de conservación.

El análisis referido en el párrafo anterior hará constar, en su caso, la posible participación de empresas de rehabilitación o prestadoras de servicios energéticos, de abastecimiento de agua, o de telecomunicaciones, cuando asuman el compromiso de integrarse en la gestión, mediante la financiación de parte de esta, o de la red de infraestructuras que les competa, así como la financiación de la operación por medio de ahorros amortizables en el tiempo.

4º. El horizonte temporal que, en su caso, sea preciso para garantizar la amortización de las inversiones y la financiación de la operación.

5º. La evaluación de la capacidad pública necesaria para asegurar la financiación y el mantenimiento de las redes públicas que deban ser financiadas por la Administración, así como su impacto en las correspondientes Haciendas Públicas.

La STS 14-3-17 (rec casación 646/16) –EDJ 2017/18556- expone la diferencia existente entre los conceptos de Estudio Económico Financiero (EEF), vinculado a la viabilidad económica, y de Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica (ISE), asociada a dos aspectos distintos como son, por un lado, la justificación de la suficiencia del suelo productivo previsto y, por otro, el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

Desde una perspectiva temporal el estudio económico-financiero o de viabilidad económica debe prever «el coste de ejecución de la actuación y las fuentes de financiación de esta». Sin embargo, el informe de sostenibilidad económica ha de considerar «el coste público del mantenimiento y conservación de los nuevos ámbitos resultantes en función de los ingresos que la puesta en carga de la actuación vaya a generar para las arcas de la Administración de que se trate», por lo que «no se ha de limitar a un momento o período temporal limitado, sino que ha de justificar la sostenibilidad de la actuación para las arcas públicas desde el momento de su puesta en marcha y en tanto siga generando responsabilidad para la Administración competente respecto de las nuevas infraestructuras y servicios necesarios».

En definitiva, se declara que «el Estudio Económico debe demostrar la viabilidad económica de una intervención de ordenación detallada en un Sector o ámbito concreto y el informe o memoria de sostenibilidad económica debe garantizar analíticamente que los gastos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras y servicios en ése Sector o ámbito espacial pueden ser sustentados por las Administraciones públicas, en especial la Administración local competente en la actividad urbanística».

Esta dualidad que descarta el estudio económico financiero se ha contrastado consultando la jurisprudencia, que no ofrece la existencia alguna de una tercera finalidad que deba ser analizada. Por el contrario, establece una equivalencia entre la viabilidad económica y el estudio económico financiero ya incluido en art.12.4 Reglamento de Planeamiento Urbanístico (RPU), aprobado por Real Decreto 2159/78.

Se concluye así que el PGOM incluirá

A. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

B. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA



El apartado b. 1 del artículo 85 del reglamento LISTA señala que:

el Estudio Económico Financiero o Memoria de Viabilidad Económica debe incluir en su redacción un estudio comparado de los parámetros urbanísticos existentes y, en su caso, de los propuestos, con identificación de las determinaciones urbanísticas básicas referidas a edificabilidad, usos y tipologías edificatorias y redes públicas que habría que modificar, analizando el incremento de edificabilidad o densidad, o introducción de nuevos usos, así como la posible utilización del suelo, vuelo y subsuelo de forma diferenciada, para lograr un mayor acercamiento al equilibrio económico, a la rentabilidad de la operación y a la no superación de los límites del deber legal de conservación.

CONCLUSIÓN

El contenido del Avance no incluye parámetros urbanísticos por lo que el contenido del Estudio Económico Financiero debe aplazarse a la formulación del documento de Aprobación Inicial de PGOM.

F.4.2. ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

Dentro del programa desarrollado por este documento de Avance de Plan General de Ordenación Municipal se proponen una serie de actuaciones fundamentales circunscritas en las Alternativas propuestas.

Son intervenciones urbanas integrales en ámbitos espaciales determinados donde confluyen proyectos o estrategias de intervención, para concretar el modelo de ocupación territorial. Su planeamiento, gestión y seguimiento garantizan las condiciones favorables para detonar procesos de revitalización y desarrollo en piezas urbanas ejemplares para la ciudad, mediante la concurrencia de acciones e inversiones de las distintas administraciones - Europea-General, Autonómica, Local-, el sector privado y otros Entes público-privados.

Deben impulsarse desde el momento de la redacción de este documento por parte de la Administración Local como promotor del proyecto, debiendo priorizar las gestiones necesarias para obtener los recursos necesarios para garantizar su adopción y ejecución, con el fin de alcanzar los objetivos propuestos para este nuevo modelo de ciudad.

Aunque todas ellas son fundamentales para el objetivo final, definimos cuatro actuaciones con carácter prioritario que deben primar en su gestión y puesta en marcha.

Proyecto estratégico	Prioridad	Posibles agentes de Financiación/Subvencionador
SOTERRAMIENTO DE LA A-8078	X	Administración Europea
NUEVA CORRETERA LOCAL CON MAIRENA	X	Administración Autonómica
REORDENACIÓN VIARIO Y ESPACIO PUBLICO SOBRE LA AUTOVIA A-8078	X	Administración Autonómica /Diputación.
RED DE ESPACIOS VERDES PARQUE DE RIBERA	X	Administración Local
NUEVO EJE VIARIO TRANSVERSAL ENLACE A-8078-ROTONDA CALLE JOAQUIN BENAVENTE MOLINA	X	Administración autonómica
NUEVO EJE VIARIO TRANSVERSAL ENLACE ROTONDA CALLE JOAQUIN BENAVENTE MOLINA CON CALLE CIAURRIZ MAIRENA	x	Administración Local
REORDENACIÓN Y PEATONALIZACIÓN CASCO ANTIGUO		Administración del Estado
PLAN DE PEATONALIZACIÓN Y RED CICLISTA		Administración Local-Diputación
RED DE ESPACIOS VERDES. TRASLADO FERIA.		Administración Local
PUESTA EN VALOR DE CUENCAS VISUALES		Administración Local

Además, cabe reseñar que algunas de estas infraestructuras cuentan con la capacidad de autofinanciación parcial, en concreto en el caso del soterramiento, la creación de nuevos espacios libres y equipamientos permitiría la liberación de otras parcelas actualmente calificadas como equipamientos o espacios libres sin desarrollar y que podrían pasar a suelo lucrativo y por tanto pasar a formar parte de patrimonio municipal de suelo y así contribuir como recursos de la localidad para financiar los proyectos estratégicos. En la misma línea se incluiría el cambio de uso de los sistemas generales de espacios libres desarrollados junto a los antiguos sectores SUO-1 y SUO-2 que se cambian al uso de equipamiento o de reserva de suelo para viviendas publica , que también pueden genera nuevos recursos económicos.,

Por último, como recurso clave en el desarrollo del PGOM hay que considerar los recursos económicos derivados de los desarrollos previstos por el PGOM para los nuevos sectores en proceso de Nueva

Urbanización, y las buenas previsiones de comercialización de las tipologías previstas ya sean residenciales o terciarias.

Teniendo en cuenta lo expuesto, se puede concluir que el PGOM cuenta con recursos suficientes para crear plusvalías y poder financiar parcialmente los proyectos estratégicos de primer y segundo nivel que propone el Plan. Así mismo, se indica las diversas fuentes de financiación posible a nivel público, dependiendo de su incidencia local, supramunicipal o estatal, lo que garantiza la implicación de las distintas administraciones y la diversificación de posibles planes en los que se encuadren. Hay que destacar que, en los proyectos clave como es el caso del soterramiento de la A-8078, cuenta con incidencia suficiente para optar a fondos provenientes de la Unión Europea, justificado por la incidencia capital en la cohesión social y socioeconómica de la localidad, así como en su patente incidencia con el sistema de transportes metropolitano de Sevilla.

Por último e igual importancia, hay que destacar la posibilidad de financiación público-privada en algunos de los proyectos bajo la iniciativa y dirección de la Administración, lo que indica la capacidad de implicación de los proyectos públicos a todos los niveles de la sociedad, siguiendo los preceptos de la LISTA que marca esta vía como una de las líneas estratégicas de la propia ley tanto en su exposición de motivos como en los art. 9 y 89, preceptos que defiende a lo largo de todo el desarrollo de la ley y que el propio Reglamento ha articulado con el espíritu de viabilizar e implicar a todos los agentes públicos y privados.