

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA



**PGOM
GELVES**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Se
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

28613680R
RAMON DE
LOS
SANTOS
CUEVAS (R:
B91588426)

Firmado digitalmente
por 28613680R RAMON DE
LOS SANTOS CUEVAS (R:
B91588426)
DN: cn=28613680R RAMON
DE LOS SANTOS CUEVAS
(R: B91588426) gn=RAMON
DE LOS SANTOS c=ES
o=BURO 4 ARQUITECTOS
SLP
Motivo: Soy el autor de este
documento
Ubicaci: n:
Fecha: 2025-11-18
19:21+01:00

FERRAL
SEVILLA
JORGE -
31699431
A

Firmado digitalmente
por FERRAL SEVILLA
JORGE - 31699431A
DN: cn=FERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
gn=JORGE c=ES
Motivo:
Ubicaci: n:
Fecha: 2025-11-18
19:20+01:00

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE- A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA** 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 María

Valdivieso Navarro, LADE Economía

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 Vezanzones, 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

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA.....	8
A.1. CRITERIOS, FINALIDAD Y OBJETIVOS	9
A.1.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA LISTA	9
A.1.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES.....	10
A.1.3. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM	11
A.1.4. OBJETIVOS DESDE EL DIAGNÓSTICO.....	12
A.2. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE SU FORMULACIÓN	16
A.2.1. NECESIDAD DE UN NUEVO PLAN GENERAL PARA gelves. AVANCE DEL PLAN	17
A.2.2. EL PLAN COMO INSTRUMENTO PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL	18
A.3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO Y DE SUS ASENTAMIENTOS DE POBLACIÓN	22
A.3.1. ENCLAVE GEOGRÁFICO	23
A.3.2. SISTEMA URBANO.....	27
A.3.3. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS.....	42
A.3.4. ACTIVIDAD ECONÓMICA. EMPLEO Y SECTORES	46
A.4. ANÁLISIS DEL PARQUE RESIDENCIAL Y LA DINÁMICA HABITACIONAL	52
A.4.1. PARQUE DE VIVIENDA EN EL MUNICIPIO	53
A.4.2. VIVIENDA PROTEGIDA.....	60
A.4.3. MERCADO DE LA VIVIENDA	61
A.5. DESCRIPCIÓN AMBIENTAL DE GELVES	65
A.5.1. CLIMA	66
A.5.2. GEOLOGÍA	68
A.5.3. RELIEVE	68
A.5.4. HIDROLOGÍA	70
A.5.5. BIODIVERSIDAD	73
A.5.6. USOS DEL SUELO.....	75
A.5.7. PAISAJE	76
A.6. PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL.....	82
A.6.1. INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO	82
A.6.2. EL PATRIMONIO EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE	87
A.6.3. OTROS INSTRUMENTOS Y ELEMENTOS CON RELEVANCIA PATRIMONIAL	91
A.7. INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA	92
A.7.1. FUENTES CARTOGRÁFICAS	92
A.7.2. LÍNEA LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GELVES	93
A.8. ANTEDECENTES DE PLANEAMIENTO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO	95
A.8.1. INTRODUCCIÓN. CONTEXTO LEGISLATIVO DE APLICACIÓN: LISTA y REGLAMENTO ..	95
A.8.2. PLANEAMIENTO TERRITORIAL	96

A.8.3. PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE.....	102
A.9. VINCULACIONES MEDIOAMBIENTALES A TENER EN CUENTA POR LA FUTURA ORDENACIÓN URBANÍSTICA.	133
A.9.1. ELEMENTOS CON INCIDENCIA AMBIENTAL RELEVANTES	133
A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO	140
A.10.1. AGUAS	140
A.10.2. MONTE PÚBLICO.....	163
A.10.3. VÍAS PECUARIAS.....	164
A.10.4. OTRAS AFECCIONES SECTORIALES	167
A.11. ANÁLISIS Y SITUACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS	172
A.11.1. PROBLEMÁTICA GENERAL DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANISTICA IMPLANTACION TERRITORIAL DEL NUCLEO URBANO	173
A.11.2. PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO URBANO	179
A.11.3. DIMENSIONAMIENTO Y POSIBE LOCALIZACION DE NUEVOS DESARROLLO URBANISTICOS.....	181
A.11.4. PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO RÚSTICO	182
A.12. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO	183
A.12.1. EL CONTEXTO TERRITORIAL DE GELVES EN LA ESTRUCTURA DE MOVILIDAD.....	183
A.12.2. IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE	185
A.12.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD	199
A.12.4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD LOCAL	205
A.12.5. DIRECTRICES Y PROPUESTAS DE MEJORA EN LA MOVILIDAD.....	208
A.13. DESCRIPCIÓN DE LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN	210
A.14. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. IMPACTO ACÚSTICO	211

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA

Una vez realizado el análisis exhaustivo del planeamiento vigente, de los instrumentos, los elementos y vinculaciones a tener en cuenta para la redacción de este Plan General de Ordenación Municipal de Gelves, detallaremos de forma sintetizada la información a través de un análisis DAFO con el objeto de puntualizar la cuestiones relevantes y dar paso a desarrollar con mayor detalle los principales problemas urbanísticos que serán objeto de planeamiento, así como las oportunidades y fortalezas con las que cuenta el término municipal



A.1. . CRITERIOS, FINALIDAD Y OBJETIVOS**A.1. CRITERIOS, FINALIDAD Y OBJETIVOS****A.1.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA LISTA**

Tal y como se recoge en los artículos 61 y 63 de la LISTA, los criterios generales del Plan General pueden resumirse en:

Una ocupación racional y eficiente del suelo

Fomentarán la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos mediante actuaciones de mejora, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, debiendo los nuevos crecimientos cumplir con lo establecido en el artículo 31.

Dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes en proporción suficiente para atender las necesidades de esparcimiento de la población y para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.

Resolver los problemas de movilidad mejorando la red viaria, ciclista y peatonal y fomentando los medios de transporte colectivo y el acceso a las dotaciones a través de los mismos.

Priorizar la utilización del espacio público urbano por el peatón frente a los vehículos motorizados y la conexión de éste con el entorno rural, garantizando las condiciones de accesibilidad universal.

Incluir los equipamientos comunitarios en proporción suficiente a la demanda de la ciudadanía o completar los existentes.

Establecer redes eficientes de infraestructuras y servicios técnicos y, en especial, las de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, telecomunicaciones, así como las energéticas, fomentando las energías renovables y contribuyendo a la lucha contra el cambio climático.

Se establecerá una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que se prevean o se posibilite delimitar.

El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:

- a) La clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico.
- b) La delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.
- c) 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.
- d) La delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.
- e) Los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 y su coherencia con la ciudad existente.

Además, también deberá establecer las siguientes determinaciones que complementan el modelo general de ordenación del municipio:

- a) El resto de normativa de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.
- b) En su caso, la propuesta de delimitación de la actuación o actuaciones de transformación de nueva urbanización que se estimen convenientes o necesarias debiendo remitir su ordenación detallada al correspondiente Plan Parcial de Ordenación. A las propuestas de delimitación de estas actuaciones les será de aplicación lo establecido en el artículo 31.

A.1.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES

En base a los principios establecidos en la normativa autonómica, los objetivos generales con carácter genérico para la redacción de un nuevo instrumento de ordenación general sobre el municipio de Gelves son los siguientes:

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** La normativa urbanística local vigente data del año 2005, siendo adaptada a la LOUA en 2008. Desde entonces han sido aprobadas distintas disposiciones legales y reglamentarias que afectan al régimen del suelo y planeamiento urbanístico, principalmente en el contexto regional con la nueva Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su reglamento. Es por tanto necesario su adaptación al nuevo contexto normativo.
2. **Solución a la problemática del PGOU 2005.** Desarrollar una estrategia que facilite resolver las problemáticas que se ha generado en el desarrollo y gestión del plan vigente.
3. **Incidir en la mejoría de la calidad de vida.** A través de las posibilidades que ofrece el planeamiento urbanístico como marco regulador de intensa incidencia en la transformación física y funcional de la ciudad.
4. **Trabajar con el presente pensando en el futuro.** Planificar para los años venideros con políticas progresivas a implementar en el tiempo, que no sean contradictorias con poner en valor los territorios
5. **Aprovechar la experiencia en el proceso de implementación de otros planes.** El plan propone y, más allá de los acontecimientos del futuro, hay que implementarlo basado en la experiencia buscando la utilidad y servicio a las personas, generando un documento claro y accesible.
6. Adecuarlo al dinamismo del núcleo urbano de Gelves y de la totalidad del municipio con la flexibilidad necesaria para dar respuestas ágiles de manera no traumática.
7. **Modelo Territorial.** El que se deriva de las leyes, los planes supramunicipales y políticas sectoriales, contando con la normativa urbanística vigente a revisar, y pasando por el modelo de desarrollo municipal.
8. **Incorporación de las energías alternativas.** Con objeto de ayudar en la crisis energética, y coadyuvar en la incorporación de instalaciones para energías verdes.
9. **Instrumentos que faciliten la gestión.** Que faciliten el acceso a la información disponible a técnicos municipales y demás usuarios.
10. **Cartografía actualizada.** Que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales.

A.1.3. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM

El planteamiento del nuevo modelo urbano de Gelves, además de responder a las circunstancias concretas del municipio y solventar las problemáticas derivadas de los suelos parcialmente desarrollados al amparo del anterior planeamiento vigente, PGOU 2005 y Adaptación a la LOUA-2008, debe ir encaminado a dar respuesta a los principios generales de la ordenación y la actividad territorial y urbanística establecidos en el artículo 4 de la LISTA.

Viabilidad social

Las actuaciones que se propongan deberán orientarse al interés general y estar dimensionadas en función de la demanda racionalmente previsible, cumpliendo con la función social del suelo, estableciendo los equipamientos y las dotaciones que sean necesarios.

Viabilidad ambiental y paisajística

La ordenación propuesta deberá justificar el respeto y protección al medioambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico de Gelves, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Asimismo, deberá garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

Ocupación sostenible del suelo

Se deberán proponer crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con los núcleos urbanos existentes y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En este sentido, habrá que analizar pormenorizadamente todos los crecimientos propuestos en el marco del PGOU Adaptación Parcial a la LOUA, para verificar cuáles son estrictamente necesarios para el desarrollo de Gelves y qué iniciativas tienen capacidad para impulsar adecuadamente las actuaciones.

Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética

Las actuaciones propuestas serán compatibles con una gestión sostenible e integral de los recursos naturales, en especial de los recursos hídricos, y se basarán en criterios de eficiencia energética, priorizando las energías renovables y la valorización de los residuos.

Resiliencia

El modelo propuesto deberá tener capacidad para resistir una amenaza y para absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, incluyendo la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas.

Viabilidad económica

Las actuaciones de transformación urbanística que se planteen tanto en suelo urbano como rústico a ejecutar por la iniciativa privada deberán justificar que disponen de los recursos económicos suficientes y necesarios para asumir las cargas y costes derivados de su ejecución y mantenimiento.

Gobernanza en la toma de decisiones

Toma de decisiones en la planificación territorial y urbanística se fomentará la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector privado. El nuevo planeamiento general deberá servir como marco para coordinar las políticas sectoriales sobre su ámbito de conformidad con lo dispuesto en la ordenación territorial, y concretamente en el POTAUS.

Por tanto, a modo resumen estos principios quedan sintetizados en:

- El urbanismo y la ordenación territorial son funciones públicas.
- La nueva ocupación del territorio debe ser sostenible: desarrollo ordenado, buscando la regeneración ambiental, la cohesión social y el equilibrio territorial.
- La protección del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural es parte sustantiva.

A.1.4. OBJETIVOS DESDE EL DIAGNÓSTICO

Una vez realizado el diagnóstico, es fundamental establecer una serie de criterios y objetivos específicos que servirán como guía para la planificación y ejecución de las acciones necesarias. Los 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. Tras el diagnóstico, se pueden enunciar los siguientes criterios y objetivos específicos:

- MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y MULTIMODALIDAD DEL TRANSPORTE
- MEJORA DEL PARQUE DE VIVIENDAS
- MEJORA INDUSTRIAL Y PRODUCTIVA
- SISTEMA DOTACIONAL, ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS
- PUEBLO SALUDABLE. CALIDAD AMBIENTAL
- PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO. IDENTIDAD URBANA
- POTENCIAR LA OFERTA TURÍSTICO-RECREATIVA
- RESILIENCIA MUNICIPAL. CAMBIO CLIMÁTICO

MOVILIDAD, ACCESIBILIDAD Y MULTIMODALIDAD DEL TRANSPORTE

En cuestión de objetivos generales en materia de movilidad, se requiere la revisión del sistema viario, priorizando el tratamiento de la autovía A-8058, con soluciones que resuelvan las problemáticas de fragmentación y segregación urbana que supone, cosiendo los tejidos urbanos a ambos lados de la carretera. Se estudiarán alternativas como el soterramiento de la autovía, la creación de un bulvar peatonal y arbolado, entre otras.

La mejora del sistema viario urbano trabajará la mejora de la interconexión entre las zonas del casco tradicional y las urbanizaciones en la parte alta de la Cornisa del Aljarafe, tanto mediante movilidad motorizada como a través de recorridos peatonales, y revisará la óptima sección de los viarios y acerados, resolviendo los problemas de barreras arquitectónicas.

Así mismo, se deberán promover formas de movilidad urbana sostenible, establecer una red de itinerarios peatonales y ciclistas principales y continuos que puedan poner en red todo el pueblo, así como trabajará en la localización de nuevos aparcamientos o aparcamientos disuasorios en zonas consolidadas.

Se trabajará la mejora del transporte público y la mejora de las comunicaciones con su entorno territorial.

Se acompañará y preverá la ejecución de los sistemas generales viarios planificados por planeamientos supramunicipales, tales como la construcción de la SE-40, así como la mejora de las conexiones supramunicipales con el entorno.

MEJORA DEL PARQUE DE VIVIENDAS

Gelves es un municipio estratégicamente situado en la corona metropolitana de Sevilla. En la actualidad, uno de los principales problemas que afectan a la comunidad es la falta de una oferta adecuada de viviendas, lo que dificulta su acceso para una parte importante de la población. El precio medio de la vivienda en Gelves se sitúa en 1,526€ por metro cuadrado, lo que, aunque es más asequible en comparación con Sevilla y con otras áreas cercanas, sigue siendo un obstáculo para muchos residentes, especialmente los jóvenes.

El nuevo plan para Gelves debe abordar este desafío, aprovechar la oportunidad de la posición estratégica de Gelves y mejorar su oferta de vivienda, priorizando en la vivienda protegida.

Abogará por la rehabilitación y la ejecución de las obras de los edificios de viviendas paralizados y abandonados existentes, así como por la consolidación y ejecución de las unidades de ejecución del planeamiento vigente, aún sin ejecutar, como alternativas residenciales adecuadas en contraposición con la creación de nuevas zonas en suelo urbano.

Así mismo, priorizará la rehabilitación energética y sostenible, resolviendo las deficiencias vinculadas a la eficiencia energética y la accesibilidad, en las viviendas del casco histórico consolidado.

Todo ello consolidará la posición de Gelves como un lugar deseable para vivir y trabajar en la región metropolitana de Sevilla.

MEJORA INDUSTRIAL Y PRODUCTIVA

La creación de servicios y de actividades económicas de barrio en las zonas nuevas más alejadas del casco histórico, es otro de los objetivos de este PGOM. Se estudiará una redistribución equitativa de servicios, de manera que todos los barrios gocen de los servicios mínimos y necesarios, reduciendo los desplazamientos y la necesidad del uso del vehículo privado para su acceso.

Por otra parte, se trabajará la interconexión del sector industrial y productivo de Gelves con el núcleo urbano al otro lado de la carretera, resolviendo los problemas de inseguridad y mala conexión mediante el transporte público.

SISTEMA DOTACIONAL, ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

El espacio público se concibe como un componente esencial para el desarrollo de un pueblo más sostenible. Las zonas verdes son consideradas fundamentales en el entorno urbano, ya que no solo cumplen funciones recreativas como juegos infantiles, paseos y descanso, sino que desempeñan un papel crucial en funciones bioclimáticas de gran relevancia.

Por otro lado, el equipamiento urbano busca garantizar que toda la población, sin importar sus características socio-demográficas, tenga acceso a una dotación óptima de servicios. El espacio público y el equipamiento conforman los elementos estructurales de un modelo de pueblo más sostenible. El espacio público, como el

área de convivencia ciudadana, junto con la red de equipamientos, constituye los ejes principales de la vida social y de relación en el pueblo.

Este PGOM priorizará en una correcta distribución de las dotaciones, equipamientos y espacios libres, dotando a los barrios más nuevos y alejados de la parte central de las dotaciones mínimas y necesarias. Atenderá a la mejora de los espacios libres y equipamientos, impulsando espacios de calidad, revitalizando y reestructurando los equipamientos obsoletos, infrautilizados o deteriorados.

Reforzará uno de los grandes atractivos de Gelves, la gran cantidad de parques tematizados que posee, potenciándolos debidamente y poniéndolos al servicio de la ciudadanía y como atractores de turismo.

PUEBLO SALUDABLE. CALIDAD AMBIENTAL

Conseguir y garantizar un pueblo saludable se postula también como prioridad en este PGOM. Para ello se hace necesario garantizar los servicios urbanos en consonancia con la calidad ambiental. Establecer criterios basados en la gestión integral del ciclo del agua, que priorice su uso racional y promueva unos servicios óptimos para el pueblo, se hace indispensable.

Este PGOM abogará por el impulso de la gestión integrada del ciclo del agua, mejorando las infraestructuras de abastecimiento y saneamiento de aguas, impulsará la eficiencia energética, la gestión y el control de residuos y el reciclaje, etc.

PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO. IDENTIDAD URBANA

El patrimonio natural y cultural aporta a la sociedad diversos beneficios: económicos, culturales, espirituales, o incluso pueden constituir un elemento de identidad. Por todo ello, las sociedades están cada vez más sensibilizadas para salvaguardarlos y garantizar su transmisión a las futuras generaciones.

Por tanto, este patrimonio marca la identidad de una localidad, se establece como un conjunto de características que permiten distinguir un entorno o una comunidad en relación con el conjunto general.

En el caso de Gelves, la puesta en valor de su patrimonio, con especial atención a la Cornisa del Aljarafe y el río Guadalquivir, atendiendo a su cuidado y conservación, a la mejor interconexión con el pueblo, a su mayor desarrollo, expansión y aprovechamiento, a su uso y disfrute, todo ello contribuirá al fomento y fortalecimiento de la identidad urbana del pueblo y su sentido de pertenencia.

POTENCIAR LA OFERTA TURÍSTICO-RECREATIVA

Gelves posee dos grandes atractivos turísticos; el río Guadalquivir y su Puerto Deportivo, y la gran cantidad de parques y espacios libres tematizados que posee.

Potenciar el turismo se establece como otro objetivo clave para el desarrollo del municipio. En este sentido, se pondrá especial hincapié en la recuperación, rehabilitación y mejora del paseo del río y de la ribera, desarrollando toda la zona del entorno del Río, rodeando el Puerto de Gelves de actividades, poniendo el ámbito en carga y al servicio de los ciudadanos.

Por otra parte, se aprovechará la oportunidad que supone el sistema de parques del municipio, priorizando su mantenimiento, su mejora, su promoción y su gestión, de cara a potenciar una oferta turístico-recreativa sostenible y adecuada.

Todo ello, manteniendo el equilibrio medioambiental mediante la protección del suelo, del paisaje, de los recursos, de la flora y de la fauna.

RESILIENCIA MUNICIPAL. CAMBIO CLIMÁTICO

Se pronostica que el momento de incertidumbre que atravesamos será característico a partir de ahora. La tecnología ha modificado el comportamiento de las sociedades, y el transcurso frenético del tiempo que atraviesa nuestra experiencia, provoca impactos que afectan al entorno ambiental que tiene su efecto sobre el cambio climático y el aprovechamiento de los limitados recursos disponibles. En estas condiciones, la resiliencia del hábitat se vincula con los recursos energéticos, los recursos hídricos, los recursos alimentarios, así como la valorización de los residuos.

El nuevo Plan debe proponer un sistema que abogue por la resiliencia, atendiendo al uso racional y sostenible de las nuevas tecnologías, el cierre del ciclo del agua y su aprovechamiento energético, la dotación de un sistema de generación de energía, así como el establecimiento de áreas preferentes para las EERR. Todo ello en el marco de referencia de la autosuficiencia y de la soberanía patrimonial.



A.2. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE SU FORMULACIÓN

El municipio de Gelves cuenta actualmente con un Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de 2005, un instrumento que tras casi dos décadas de vigencia se ha vuelto manifiestamente obsoleto y desajustado tanto a la realidad territorial actual como al marco legislativo vigente. La aprobación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), junto con su Reglamento general (Decreto 550/2022), ha supuesto un profundo cambio en la normativa urbanística autonómica, introduciendo nuevos principios, categorías de suelo y procedimientos que el planeamiento de 2005 no contempla. En particular, la LISTA redefine el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) como el instrumento de ordenación urbanística general destinado a establecer el modelo integral de ordenación del municipio, en sustitución del anterior PGOU. El planeamiento general vigente en Gelves fue elaborado bajo la derogada Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) y, por tanto, carece de adaptación a la estructura y determinaciones que exige la LISTA. De acuerdo con el artículo 63 de la LISTA, el nuevo PGOM debe clasificar el suelo únicamente en urbano y rústico (superando la antigua distinción de suelo urbanizable), definir los elementos estructurantes del desarrollo urbano y establecer la normativa conforme a los estándares actuales. Esta discordancia normativa por sí sola justifica la necesidad de formular un nuevo Plan General que armonice la ordenación urbanística de Gelves con el marco jurídico vigente, aportando seguridad jurídica y eficacia administrativa.

Asimismo, el PGOU de 2005 no ha resuelto plenamente diversos problemas urbanísticos que afectan al municipio. Se aprecia una fragmentación territorial y una falta de integración entre núcleos o sectores urbanos de Gelves, lo que reduce la cohesión interna del término municipal. Áreas residenciales existentes presentan conexiones deficientes entre sí y con los centros de actividad, resultado en un tejido urbano disgregado. Igualmente, el planeamiento anterior no ha podido corregir ciertos déficits dotacionales: la dotación de espacios libres públicos, zonas verdes, equipamientos comunitarios y servicios urbanos resulta insuficiente o desequilibrada respecto a las necesidades actuales de la población. Del mismo modo, se constatan carencias de suelo productivo y residencial que lastran el desarrollo socioeconómico local: el suelo destinado a actividades económicas (industrial, logístico o terciario) es escaso o inapropiado para atraer inversiones y generar empleo, y la oferta de suelo residencial para nuevos desarrollos (especialmente vivienda asequible) es limitada para atender el crecimiento demográfico y los requerimientos de vivienda protegida. Estos desequilibrios ponen de manifiesto que el modelo urbano definido en 2005 ha quedado agotado e inadecuado, haciendo oportuno replantear la estrategia de ordenación mediante un nuevo Plan General. La propia LISTA subraya, en la fase preparatoria de un nuevo planeamiento general, la importancia de identificar “los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de tramitar el instrumento y los objetivos y alternativas propuestos”. Siguiendo este mandato (art. 77 de la LISTA), el Documento de Avance del nuevo PGOM expondrá claramente dichas carencias y retos urbanos, justificando por qué es necesaria su revisión.

A.2.1. NECESIDAD DE UN NUEVO PLAN GENERAL PARA GELVES. AVANCE DEL PLAN

La formulación de un nuevo PGOM para Gelves representa así una oportunidad estratégica para redefinir el modelo de ciudad bajo criterios de desarrollo urbano sostenible e inclusivo. Permitirá articular medidas de ordenación que cosan las discontinuidades del tejido urbano y fomenten la cohesión territorial, integrando adecuadamente los distintos barrios o sectores del municipio mediante infraestructuras y usos del suelo coherentes. A través del nuevo Plan General se podrán programar y reservar los suelos necesarios para dotaciones públicas (educativas, deportivas, culturales, zonas verdes, etc.), solventando los déficits actuales y asegurando que Gelves alcance los estándares dotacionales adecuados a su población. Del mismo modo, el Plan identificará y clasificará suelos para usos productivos (polígonos industriales, áreas de actividad económica) incentivando la implantación de empresas y la creación de empleo local, algo especialmente relevante dada la posición estratégica de Gelves en el área metropolitana de Sevilla. En cuanto al desarrollo residencial, el nuevo planeamiento podrá ajustar la oferta de suelo urbanizable residencial a las necesidades reales, promoviendo un crecimiento urbano compacto y ordenado que incluya vivienda asequible y protegida, evitando la expansión dispersa y garantizando la integración de los nuevos sectores con el viario y los servicios existentes. En suma, el nuevo PGOM servirá para orientar a Gelves hacia un modelo de ciudad más sostenible, equilibrado y resiliente, en línea con las directrices contemporáneas de ordenación. Cabe recordar que los objetivos de la Agenda 2030 y la propia LISTA impulsan “ciudades inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, fomentando la regeneración urbana y la adaptación al cambio climático. Este enfoque será asumido en la nueva planificación general, que incorporará políticas de movilidad sostenible, eficiencia energética, protección patrimonial y mejora ambiental, haciendo de Gelves un municipio más habitable y preparado ante desafíos futuros (sociales, económicos y ambientales).

Por otra parte, la obligatoria Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) asociada a la tramitación del nuevo Plan General aportará un valor añadido en términos de sostenibilidad y rigor técnico. Conforme a la legislación ambiental vigente –artículo 40 de la Ley 7/2007, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA)– los instrumentos de planeamiento urbanístico general deben someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria en su proceso de elaboración. Esto implica que desde sus etapas iniciales el Plan incorporará un análisis ambiental pormenorizado de sus propuestas, evaluando alternativas y estableciendo medidas para prevenir o mitigar impactos. La LISTA y su Reglamento prevén un procedimiento integrado de tramitación urbanística y ambiental, de modo que el Documento de Avance del PGOM actúe como borrador para iniciar la EAE y la participación de las administraciones competentes en medio ambiente. En cumplimiento de estas exigencias, el nuevo Plan General de Gelves será sometido al preceptivo proceso de Evaluación Ambiental Estratégica desde el comienzo, garantizando la participación pública y la coordinación con el órgano ambiental autonómico. De este modo, el resultado del planeamiento no solo se adecuará a la normativa (LISTA, GICA, Ley 42/2007 de patrimonio natural, etc.), sino que incorporará plenamente los criterios de sostenibilidad ambiental y calidad de vida, fortaleciendo su justificación y legitimidad.

En conclusión, concurren razones técnicas, estratégicas, ambientales y jurídicas que hacen necesaria y conveniente la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Municipal para Gelves. Técnicamente, porque el planeamiento vigente de 2005 ha quedado desfasado y no responde a las necesidades urbanísticas actuales; estratégicamente, porque el nuevo PGOM brindará la oportunidad de definir un modelo de desarrollo urbano más sostenible, cohesionado e inclusivo para el municipio; ambientalmente, porque permitirá integrar desde su inicio la evaluación ambiental y orientar el crecimiento urbano respetando el entorno y mitigando el cambio climático; y jurídicamente, porque asegurará la plena adecuación del urbanismo local al marco normativo autonómico vigente (LISTA y demás disposiciones relacionadas), aportando seguridad jurídica y eficacia en su aplicación. Por todo lo anterior, se justifica plenamente la oportunidad y conveniencia de iniciar la formulación de un nuevo Plan General para Gelves, como instrumento imprescindible para encauzar el futuro desarrollo del municipio conforme a los principios de sostenibilidad, resiliencia y legalidad vigente

A.2.2. EL PLAN COMO INSTRUMENTO PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL

El PGOM es un instrumento de ordenación urbanística que tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:

- a) La clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico.
- b) La delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.
- c) El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, lo 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.
- d) La delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.
- e) Los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 y su coherencia con la ciudad existente.

Además, también deberá establecer las siguientes determinaciones que complementan el modelo general:

- a) El resto de normativa de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los Hábitat Rural Diseminado.
- b) En su caso, la propuesta de delimitación de la actuación o actuaciones de transformación de nueva urbanización que se estimen convenientes o necesarias debiendo remitir su ordenación detallada al correspondiente Plan Parcial de Ordenación.

Según lo establecido en el artículo 3.4 de la LISTA, **corresponde a los municipios las competencias de tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística definidos en dicha ley**, siendo preceptivo el informe de la Consejería competente en materia de urbanismo.

En primer lugar, se ha llevado a cabo una consulta pública previa y se solicitó a las Administraciones Públicas con competencia sectorial la información disponible sobre las protecciones, servidumbres, deslindes...

El presente documento constituye el Avance, que contiene (entre otros aspectos): criterios, objetivos y propuestas generales para la ordenación, los antecedentes de la situación actual, el ámbito territorial y metropolitano, así como sus afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, la participación e información pública, el modelo de ciudad, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas (preceptivo).

Posteriormente se sucederán los siguientes trámites: aprobación inicial, información pública y solicitud de informes sectoriales (incluido el informe de la Consejería competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo), propuesta final del plan y aprobación definitiva.

ALCANCE DEL PGOM

Según el artículo 63 de la LISTA:

Artículo 63. El Plan General de Ordenación Municipal.

1. El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:

- a) La clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico.*
- b) La delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.*
- c) 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.*
- d) La delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.*
- e) Los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 y su coherencia con la ciudad existente.*

2. Además, también deberá establecer las siguientes determinaciones que complementan el modelo general de ordenación del municipio:

- a) El resto de normativa de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.*
- b) En su caso, la propuesta de delimitación de la actuación o actuaciones de transformación de nueva urbanización que se estimen convenientes o necesarias debiendo remitir su ordenación detallada al correspondiente Plan Parcial de Ordenación.*

A las propuestas de delimitación de estas actuaciones les será de aplicación lo establecido en el artículo 31 (Actuaciones de nueva urbanización).

3. Las determinaciones relativas a las categorías, la regulación de usos, condiciones de edificación, medidas para evitar la formación de nuevos asentamientos y protecciones del suelo rústico del Plan General de Ordenación Municipal, así como otras expresamente recogidas en el mismo, tendrán carácter de Norma en el suelo rústico, que deberán ser complementadas con Directrices para la delimitación de actuaciones de transformación urbanística de nueva urbanización que no estén previstas en el instrumento de ordenación, así como para la ordenación detallada de las ya delimitadas. Para el suelo urbano y para las actuaciones de transformación urbanística en esta clase de suelo, salvo que el Plan disponga otra cosa, tendrán carácter de Directriz.

4. El Plan General de Ordenación Municipal es el marco para coordinar las políticas sectoriales sobre su ámbito de conformidad con lo dispuesto en la ordenación territorial.

Por tanto, la ordenación urbanística general tiene por objeto establecer la definición del modelo general de ordenación, la planificación estratégica de su evolución a medio y largo plazo y las determinaciones que complementan la definición del modelo general de ordenación, en los términos de los artículos 75, 76 y 77 respecto del a ordenación urbanística general, los artículos 79 y siguientes respecto a los criterios de sostenibilidad y el artículo 86 del Reglamento.

ALCANCE DEL AVANCE

Dentro del proceso de elaboración del Plan General de Ordenación Municipal cobra especial importancia (hoy acentuada por la necesaria incorporación de la perspectiva ambiental) el documento del Avance.

Según el artículo 77 de la LISTA:

“La Administración competente para la tramitación podrá aprobar el documento de Avance del instrumento de ordenación urbanística en el que se describa y justifique el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas.

Será preceptiva la aprobación del Avance en los instrumentos de ordenación urbanística general y en los restantes instrumentos sometidos a evaluación ambiental estratégica, conforme a lo dispuesto en la legislación ambiental.

El Avance tendrá la consideración de borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente”.

El artículo 40 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental de Andalucía (GICA) establece que:

“Se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los siguientes instrumentos de ordenación urbanística, así como sus revisiones:

a) Los instrumentos de ordenación urbanística general. (...)”

En consecuencia, en el caso de los Planes Generales de Ordenación Municipal, la elaboración del documento de Avance tiene carácter obligatorio. **El Avance tiene por objeto definir los criterios, objetivos, alternativas y propuestas generales de la ordenación y debe servir de orientación para la redacción del Plan.**

El Avance, por tanto, no es el Plan, sino el punto de partida, el documento que permite concretar y definir las grandes líneas estratégicas del Plan, que servirán de guion para las decisiones políticas y técnicas que se adopten durante la tramitación.

No obstante, la necesidad de elaborar dicho documento no es solo una exigencia urbanística sino también medioambiental. En concreto, la ley GICA establece que la Evaluación Ambiental Estratégica se debe iniciar con la solicitud por el órgano responsable de la tramitación administrativa del plan acompañada del borrador y del documento inicial estratégico. Además, la GICA aclara en su artículo 38.1 que:

“El promotor de los planes y programas incluidos en el artículo 36 apartado 1 presentará ante el órgano ambiental, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un documento inicial estratégico que contendrá una evaluación de los siguientes aspectos:(...)”.

Por consiguiente, el presente Avance del Plan General de Ordenación Municipal de Castilleja de la Cuesta **es el documento de planeamiento exigido en el artículo 77 de la LISTA y tiene también el carácter del Borrador al que se refiere la GICA.**

El Avance del PGOM tiene como objetivo orientar la redacción del Instrumento de Ordenación Urbanística. Su aprobación conlleva efectos administrativos internos, preparatorios de la elaboración del instrumento de ordenación urbanística. Se publicará en el portal web de la Administración cuando sea preceptivo el trámite de consulta pública, según el apartado tercero del artículo 101 del Decreto 550/2022 de 29 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

Este precepto regula esta figura, determinando que el Avance debe describir y justificar el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, así como los criterios y propuestas generales para la ordenación, junto con las distintas alternativas razonables, técnicas y ambientalmente viables. Además, será preceptivo en los instrumentos de ordenación urbanística general y los restantes instrumentos, cuando deban someterse a evaluación ambiental estratégica, considerándose en este caso como borrador de plan para el procedimiento ambiental correspondiente.

De acuerdo con el artículo 77 de la Ley 7/2021, el Avance se considera un "borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente." Por lo tanto, la aprobación del Avance implica el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 77 de la Ley 7/2021 y del artículo 101 del Decreto 550/2022 de 29

de noviembre, que aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

A.3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO Y DE SUS ASENTAMIENTOS DE POBLACIÓN

En este capítulo, abordaremos la descripción integral del municipio de Gelves y sus asentamientos poblacionales desde una perspectiva general. Comenzaremos con un análisis del enclave geográfico, destacando su posición espacial en la provincia de Sevilla y dentro de la corona metropolitana de Sevilla. A continuación, se examinará el sistema urbano, haciendo un breve análisis de su evolución urbanística, así como examinando las diferentes áreas homogéneas. Los aspectos demográficos proporcionarán datos precisos sobre población, densidad y distribución demográfica, y analizaremos las principales actividades económicas en el municipio, así como elaboraremos un estudio sobre el parque de viviendas.

La breve descripción ambiental resaltaré elementos ecológicos y de conservación, mientras que la información cartográfica ofrecerá representaciones visuales de la estructura municipal.

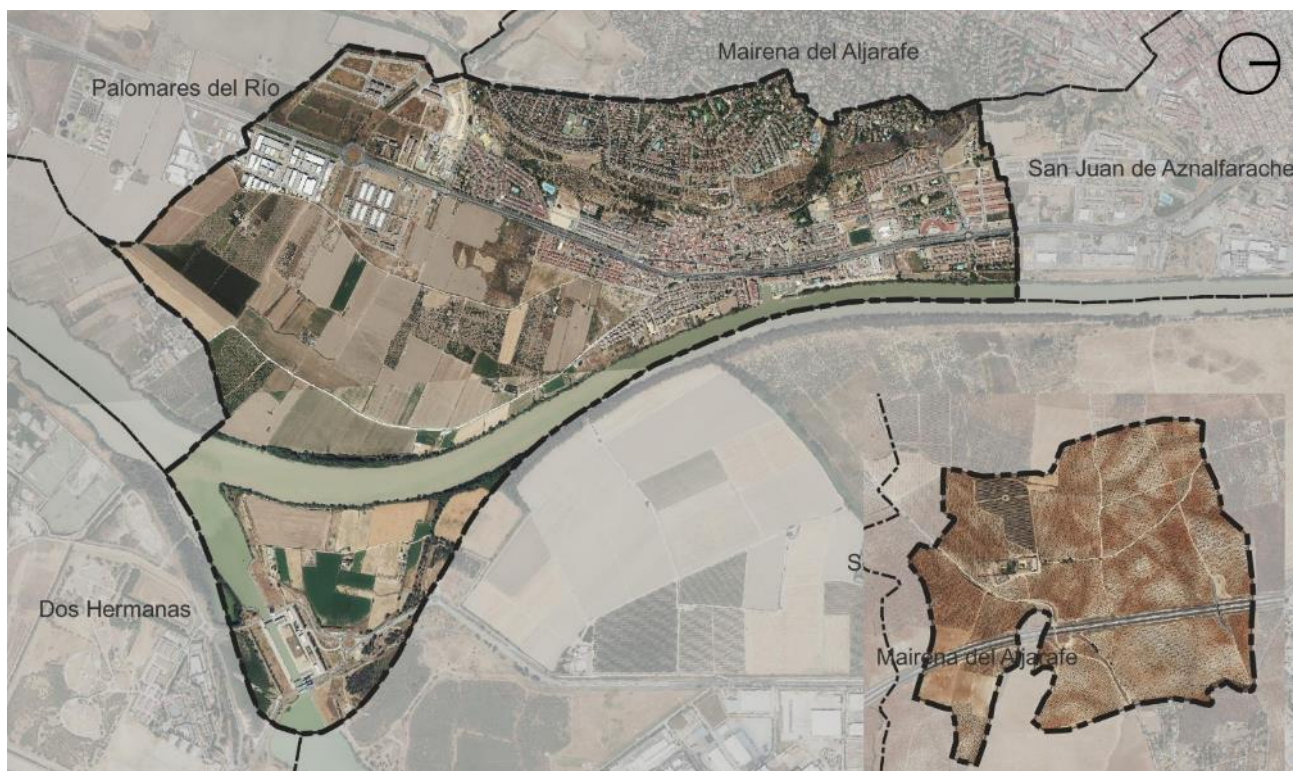
Este enfoque técnico permitirá un análisis previo orientado a facilitar datos generales para poder establecer una base sólida para futuras consideraciones urbanísticas y de desarrollo.



A.3.1. ENCLAVE GEOGRÁFICO

El término municipal de Gelves, municipio de la provincia de Sevilla, está situado en el valle del Guadalquivir, sobre la margen derecha de su curso bajo. Se ubica en la comarca aljarafeña, sobre terrenos de aluvión depositados por el río, emplazado en una especie de anfiteatro en la **cornisa del Aljarafe**.

Limita al norte con el término de San Juan de Aznalfarache, al sur con Dos Hermanas, al Este con Sevilla y Dos Hermanas, y al Oeste con Mairena del Aljarafe y Palomares del Río. Cuenta con una extensión de tan solo 8,29 Km² según el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), una proporción pequeña respecto a otros municipios sevillanos. El núcleo urbano está situado a 8,2 kilómetros de la capital de la provincia, Sevilla.

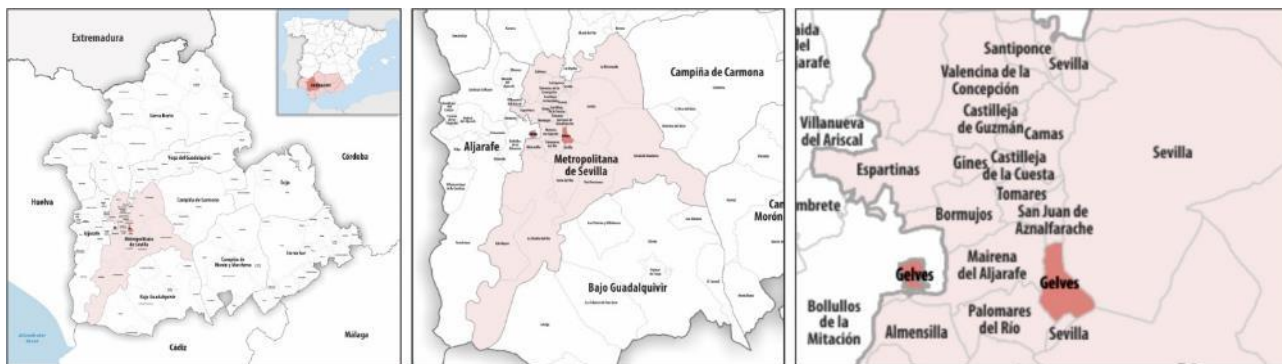


Situación del municipio de Gelves en su entorno más cercano. Esquema de elaboración propia.

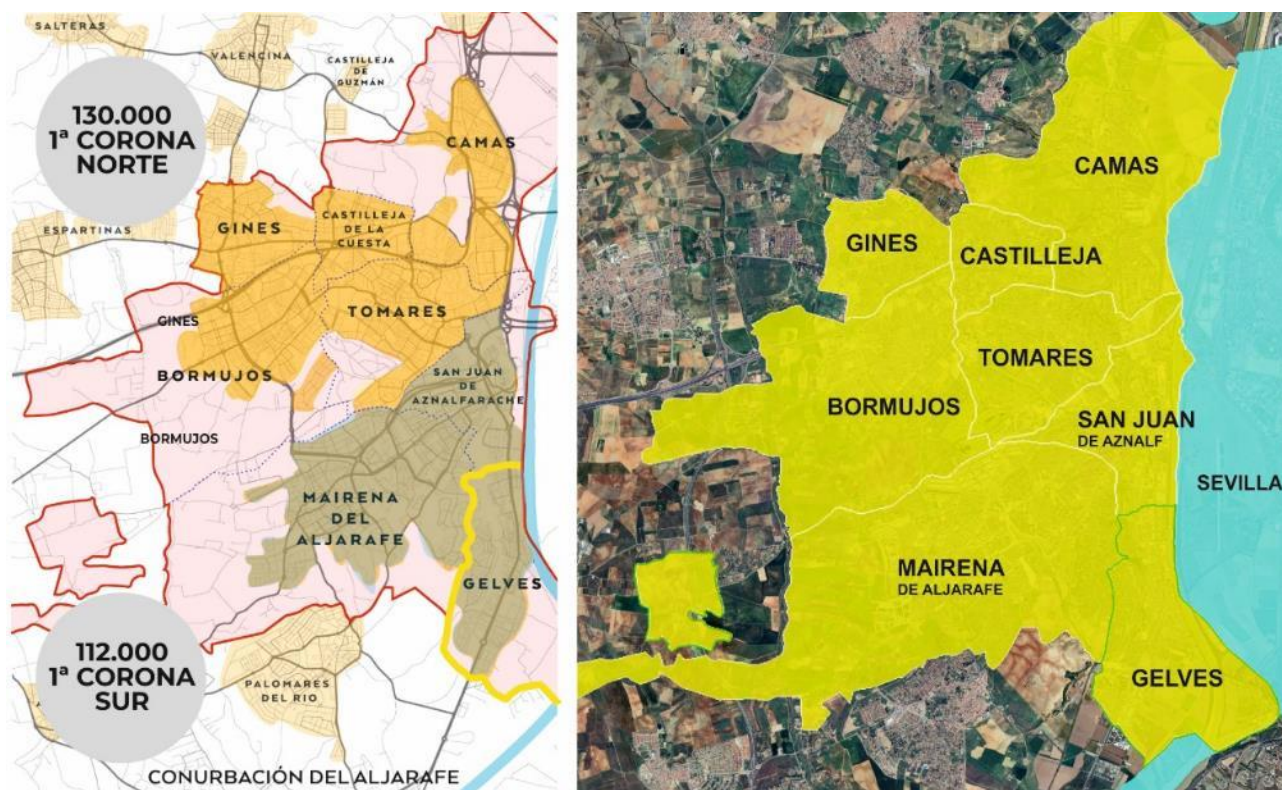
Desde un marco territorial, el término municipal se enmarca en la **corona metropolitana de Sevilla capital, en la Aglomeración urbana**, englobándose en el sector **Aljarafe Centro**, conurbanización de casi 100.000 habitantes, al sur de la autovía de Huelva. La ubicación estratégica de Gelves dentro de la corona de la Aglomeración Urbana de Sevilla, sumada a su fácil comunicación con la capital a través de la A-8058 de Coria del Río, posiciona al municipio de manera muy favorable para el fomento de nuevas perspectivas urbanísticas. Esto lo convierte en un foco atractivo para nuevos desarrollos y la implantación de actividades económicas.

Gelves se sitúa además en el punto de salida de la Aglomeración Urbana de Sevilla hacia las poblaciones de las marismas sevillanas de Coria del Río y la Puebla del Río por la A-8058. Dicha autovía divide el suelo urbano en dos mitades prácticamente aisladas, quedando en la margen derecha el núcleo tradicional y la cornisa del Aljarafe, y, por otro, la zona de expansión del núcleo urbano que se va consolidando a lo largo de la autovía.

La zona del término situada más al sur, es un territorio inundable de uso exclusivamente agrícola, que presenta un entorno de pequeñas fincas diseminadas y fundamentalmente cultivos herbáceos. Al otro lado del Guadalquivir se completa el territorio municipal con terrenos de la Isla del Betón en la zona de influencia del Puerto de Sevilla donde se sitúa la exclusiva del puerto.



Situación del municipio. Elaboración propia.



Esquema conurbación del aljarafe. Esquema de elaboración propia

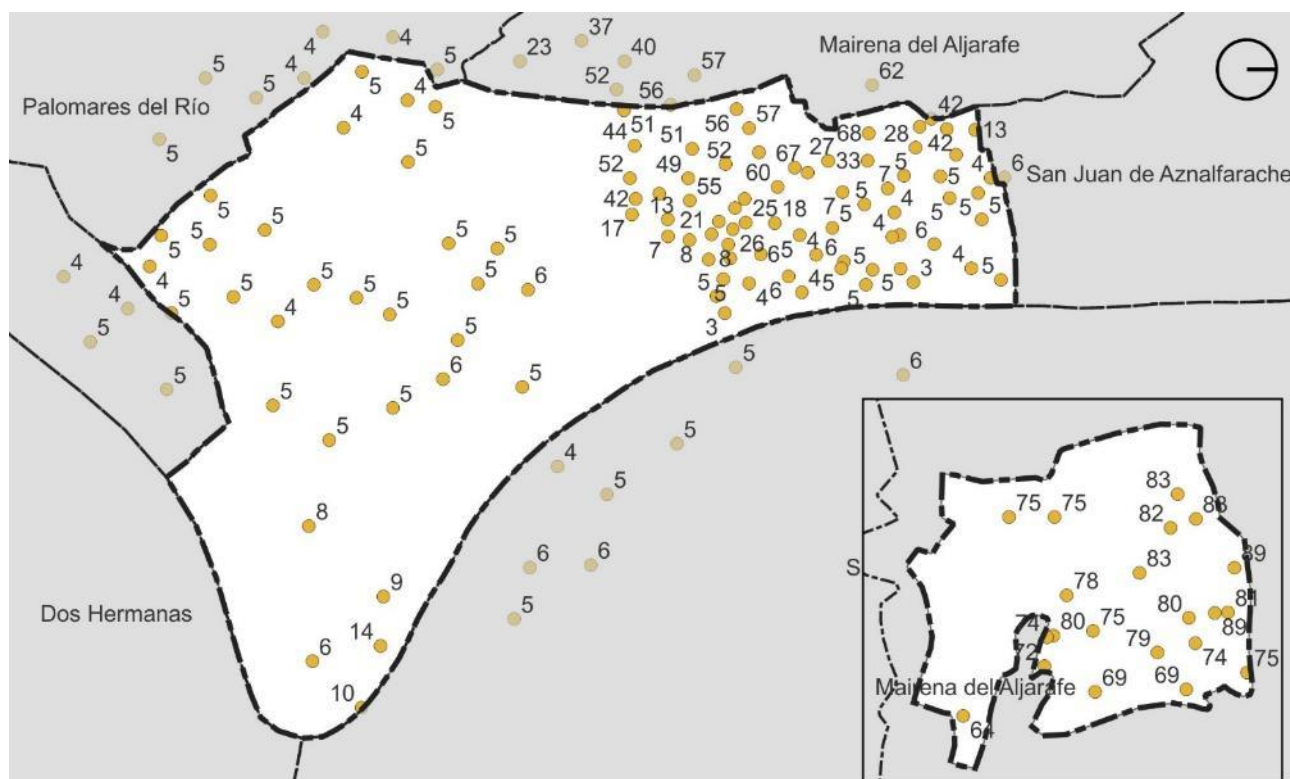
El término municipal se configura de forma discontinua, contando con un enclave segregado del resto del término municipal denominado como “Hacienda de Torrequemada”, a 3,5 kilómetros al oeste del núcleo de población, situado en el interior de la meseta del Aljarafe, en el interior del término de Bollullos de la Mitación. La mayor extensión del municipio, por el contrario, se localiza en el cauce del Guadalquivir y la cornisa del Aljarafe, ambos lados de la carretera A-8058, travesía principal de la localidad y eje longitudinal de conexión con el resto del Aljarafe y con Sevilla

Por otro lado, se identifica la Isla del Betón como un elemento geográfico singular en el término municipal, ubicado en la margen izquierda del río Guadalquivir, frente al núcleo urbano de la localidad. Se trata de una isla fluvial de origen artificial, conformada por depósitos sedimentarios y materiales de construcción acumulados a lo largo del tiempo, lo que le ha valido su peculiar denominación.

Este enclave, de aspecto industrial y función vinculada al sector portuario y logístico, ha sido históricamente un punto de apoyo para actividades relacionadas con la navegación, la carga y descarga de mercancías. Su estratégica ubicación en la ribera del Guadalquivir le otorga una conexión directa con el puerto de Sevilla y con las rutas fluviales que comunican el interior de Andalucía con el litoral.

Presenta una altitud media sobre el nivel del mar de 26 m. y su estructura urbana es bastante lineal, en dirección N-S, con un apreciable ensanchamiento al sur del municipio y donde destacan tres elementos

lineales clave, que organizan el territorio y el núcleo urbano; **la Cornisa del Aljarafe, la carretera A-8058 y el curso del Río Guadalquivir.**



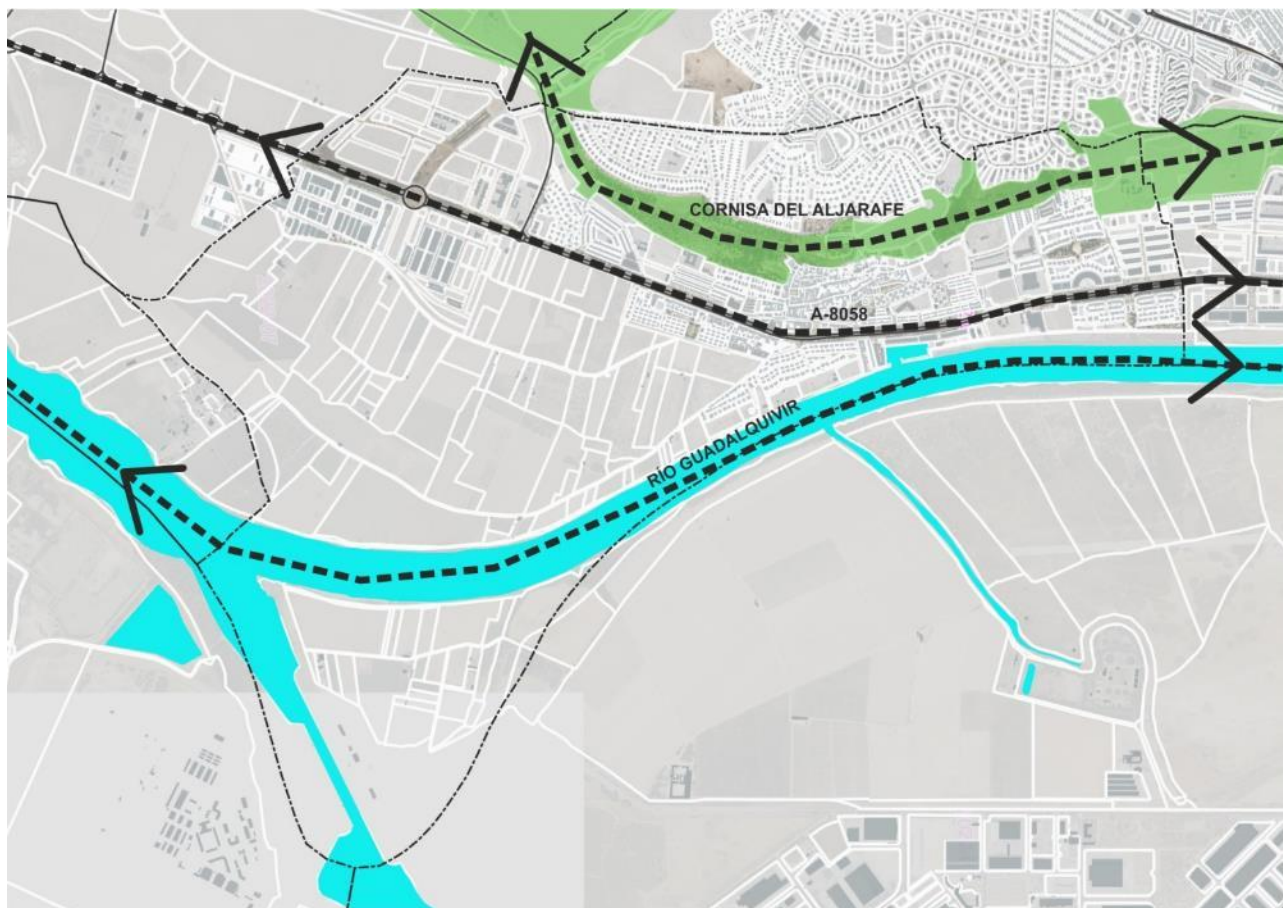
Esquema topográfico en base a Mapa topográfico ráster de Andalucía 1:10.000 (2013)- Elaboración propia

Además de la discontinuidad física del término municipal en relación con el sector de Torrequemada, la estructura territorial del municipio se caracteriza por la diferenciación de diversas unidades espaciales con especificidades morfológicas y funcionales.

En el límite occidental del núcleo urbano, y con una altimetría superior al resto del ámbito municipal, se desarrolla un frente colindante con Mairena del Aljarafe, configurado por distintos desarrollos residenciales en forma de urbanizaciones, así como por suelos de titularidad municipal que comprenden el recientemente catalogado Monte Público. Este ámbito, además de su función residencial, adquiere un carácter de interés ambiental y paisajístico.

Como elemento estructurante y fragmentador del territorio, la cornisa del Aljarafe se presenta como una barrera natural que introduce una discontinuidad en la configuración del espacio municipal. A partir de este hito geomorfológico, en una cota inferior, se distribuye el casco histórico, cuyo desarrollo urbano se ha producido en pendiente descendente hasta alcanzar la zona más baja del término municipal. En este recorrido, la trama urbana se ve atravesada por la carretera convencional A-805, configurándose como un eje viario de relevancia en la articulación del territorio.

El descenso topográfico culmina en la Vega de Gelves, un espacio de transición que se encuentra delimitado por la presencia del río, consolidándose como una interfaz natural y paisajística del municipio. Más allá de esta frontera fluvial, en la margen opuesta, se localiza la Isla del Betón, constituyendo un enclave territorial con características singulares dentro de la estructura hidrográfica del entorno.

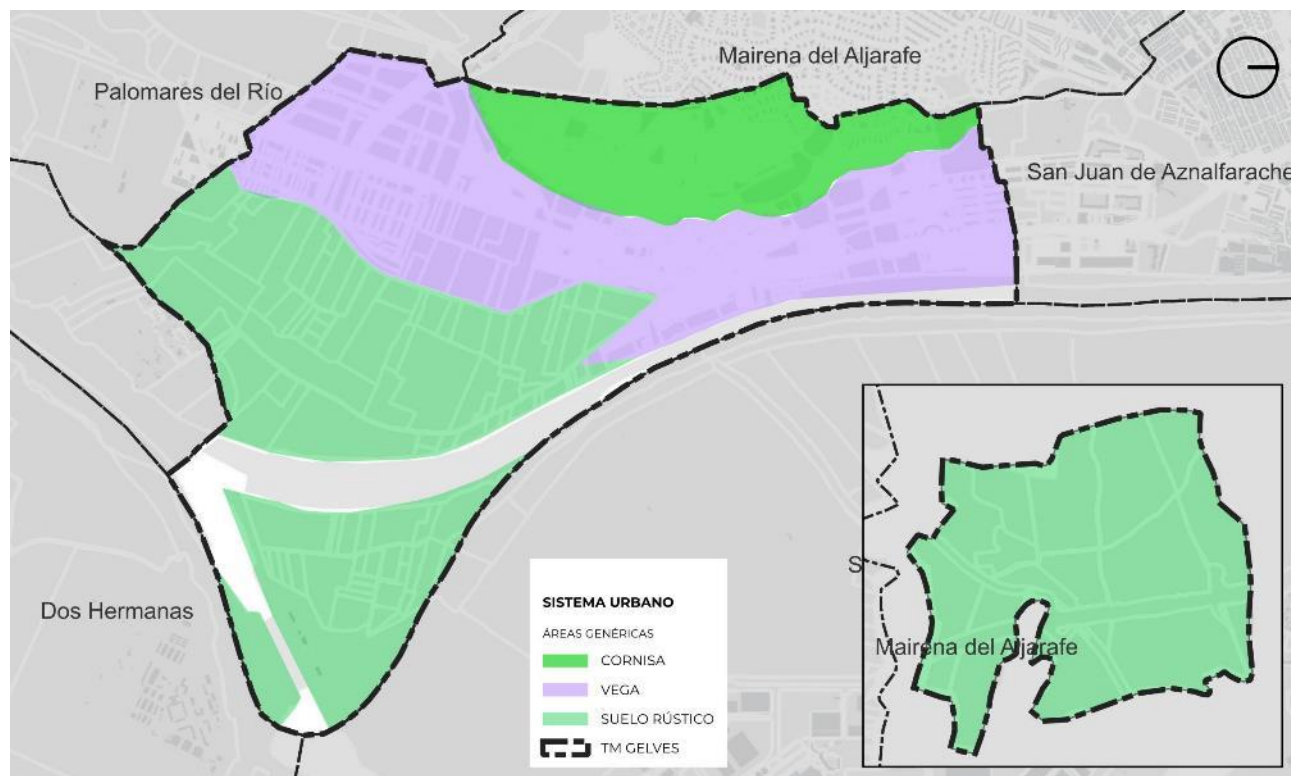


Estructura urbana. Elementos predominantes en el municipio de Gelves. Esquema de elaboración propia.

A.3.2. SISTEMA URBANO

El sistema urbano hace referencia al paisaje urbano y a la estructura urbana, que conjuntamente conforman las características propias de éste.

El territorio de Gelves se estructura en tres grandes áreas genéricas que responden básicamente a las características topográficas y morfológicas del territorio municipal, y al modelo de asignación de usos globales en el territorio.



Sistema urbano de Gelves. Esquema de elaboración propia.

Tan solo dos de ellas responden a un sistema urbano las cuales presentan un marcado predominio del uso residencial, configurándose como el principal destino del suelo urbano consolidado. La mayor parte del tejido urbano se encuentra colmatado, si bien persisten bolsas de suelo vacante, especialmente en el sector sur del término municipal. Estas áreas corresponden, en su mayoría, a sectores con ordenación urbanística conforme a las determinaciones establecidas en el PGOU vigente que no han culminado su ejecución, representando oportunidades estratégicas para la expansión del tejido residencial en coherencia con la planificación urbanística.

- **Los Suelos de la cornisa.** Se trata de la zona delimitada por el escarpe de la cornisa, al este, y el límite del término municipal con Mairena, al oeste. En esta área la trama urbana responde a urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas compatibilizando con el área delimitada por el Monte público.
- **Los suelos de La Vega.** Se trata de la zona de mayor extensión, situada entre el escarpe de la cornisa y el Río Guadalquivir. En ella se encuentran los suelos urbanos del Casco Histórico y sus crecimientos más inmediatos, así como el desarrollo hacia el Sur del mismo, a través de los sectores ubicados entre la cornisa y la carretera convencional de Coria A-8058. Se trata de una gran extensión de suelo urbano, de uso mayoritariamente residencial, que se ha desarrollado a lo largo de este eje viario.



Grado de edificación con solares edificadas y sin edificar. Fuente: Plan residencial de vivienda y suelo (PMVS) de Gelves.

El resto del territorio se configura con características de suelo rústico, donde a grandes rasgos se localizan dos grandes áreas de suelo rústico. Por un lado, el correspondiente a la Hacienda de Torquemada que se vería atravesado por la SE-40. El resto del suelo rústico se presenta en los frentes del río Guadalquivir. Estos suelos tienen un alto valor productivo y están ocupados, en su mayoría, por explotaciones agrícolas vinculadas al regadío, así como por algunas instalaciones agroindustriales de carácter disperso en conjunto con las instalaciones portuarias de la Isla del betón en la margen oriental del río. Su ordenación debe compatibilizar el mantenimiento de la actividad agrícola con la preservación del paisaje y la gestión del riesgo de inundaciones asociado a la proximidad del cauce fluvial.

Según fuentes municipales, el suelo del término municipal se distribuye de la siguiente manera:

	Superficie (Ha.)*	Porcentaje
Zona cultivada	436	53%
Zona de Montes	36	4%
Zona Industrial	27	3%
Zona Residencial	258	31%
Río Guadalquivir	72	9%
	829	

(*) Superficies aproximadas



A.3.2.1. Evolución histórica.

El casco original de Gelves se encuentra en la ladera de la cornisa, expandiéndose hacia la vega. La parte más elevada alberga edificaciones más dispersas, con la Iglesia como punto de referencia en el extremo oeste. El resto del casco está formado por manzanas más grandes, limitadas por calles paralelas a las curvas de nivel, perdiendo compacidad hacia la carretera de Sevilla a La Puebla del Río.



Vistas de Gelves de 1961. Fuente: Ayuntamiento

El crecimiento del casco incluyó la Barriada de Nuestra Señora de Gracia y la Barriada de Andalucía, conectándose al casco existente. En los años 70, se inicia una dinámica urbanística que provoca la pérdida de identidad del núcleo original. Surgen urbanizaciones como Simón Verde, Loma Verde y Coto Verde, en la parte alta de la cornisa, orientadas hacia Mairena. Estas iniciativas carecían de planeamiento, generando un crecimiento desordenado.

El casco también experimenta crecimiento hacia el sur, a lo largo de la carretera de La Puebla y la Avenida de Coria del Río, y hacia el norte en la zona del Pandero, desconectada del resto del casco. A pesar de los

objetivos del planeamiento en 1988 de enlazar el núcleo urbano con el tejido residencial consolidado en los altos del Aljarafe, la desconexión entre las áreas arriba y abajo de la cornisa se hace evidente.

Históricamente por el término municipal han discurrido los distintos trazados del eje de comunicación Sevilla a Coria del Río que vertebraba la conexión rodada entre el norte y el sur del municipio, primero en su travesía de la antigua carretera SE-660 y después, sin variar el trazado, con la Autovía A-8058.

El origen histórico de la comunicación vial entre Gelves y Sevilla es el antiguo camino de Triana a la Puebla del Río y posterior tranvía de Sevilla a La Puebla del Río (1929). La autovía nace a raíz de la supresión del servicio ferroviario en 1965.



Tranvía Sevilla a La Puebla del Río. Apeadero de Gelves 1965

En las dos últimas décadas del siglo XX se produce una extensión mayor y mas sistemática del núcleo , como consecuencia del desarrollo de las anteriores NNSS , y de las demandas de suelo residencial en el entorno próximo de la ciudad de Sevilla, con distintas tipologías residenciales que mezclan bloques plurifamiliares y sobre todo tipologías de vivienda unifamiliar adosada o en hileras, que van ocupando casi en su totalidad el espacio disponible de la Vega de Gelves entre el Escarpe de la Cornisa, y la Ribera del Guadalquivir, en el entorno más próximo del Núcleo Urbano Originario. Estos desarrollos residenciales, van ocupando suelos a ambos lados, y a lo largo del eje viario de la carretera de Coria , que es el elementó de circulación interna y a su vez el nexo de conexión con Sevilla . En esta época se desarrolla otro elemento singular de Gelves como es su Puerto Deportivo.

También en esa época se produce la colmatación con suelo residencial de tipología de vivienda unifamiliar en Ciudad Jardín, de la parte de la meseta superior del Aljarafe, perteneciente al término de Gelves, como prolongación natural hasta el límite del escarpe de la Urbanización Simón Verde, en el término de Mairena. Este desarrollo urbano, por su posición topográfica diferenciada, queda funcionalmente independiente y diferenciado del resto del núcleo urbano.

Mas al sur se construye como un polígono Industrial autónomo y separado de las zonas residenciales el Parque Industrial Guadalquivir, apoyado también en el eje de la carretera de Coria, y colindante con el termino vecino de Coria del Río. A este sector se agrega en continuidad y como ampliación un segundo sector industrial y terciario, el sector ST-3 CITEC, que se desarrolla en los primeros años de vigencia del PGOU. Ambos se desarrollan en una longitud próxima a 900 m con una profundidad media de 250 m desde la carretera de Coria, hacia la Vega.

El crecimiento de Gelves ha ocupado la mayoría de los espacios de crecimiento previstos en las Normas Subsidiarias del 94, cumpliendo en gran medida sus previsiones. Sin embargo, persisten problemas históricos del urbanismo municipal, especialmente el fraccionamiento de las áreas urbanas en la cornisa y la vega.



A.3.2.2. Estructura urbana

El espacio del Núcleo Urbano se formaliza así como una franja continua urbanizada entre la Cornisa y el Río, de aproximadamente 2,7 Km de longitud y 450 m de anchura media, que alcanza desde el límite Norte del Termino en conurbación con las zonas de extensión de San Juan de Aznalfarache y llega hasta el final de la elevación de la cornisa, en el cruce donde conecta a la Carretera de Coria la SE-657 a Palomares del Río.

Como elementos diferenciados y con las características expuestas, se formalizan las otras dos partes del conjunto urbano: la zona residencial de la meseta superior del Aljarafe, y el sector industrial y terciario al sur de la carretera de Coria.

El PGOU de 2006 completa la unión y continuidad de la estructura urbana del conjunto, desarrollando cuatro nuevos sectores de uso residencial, los sectores S-1 y S-2 situados al oeste de la carretera de Coria que completan el suelo disponible hasta el límite de termino y generan importantes piezas de SG Viario y de Espacios libres, para posibilitar una mayor conexión con el sector de Simón Verde y el Parque de la Cornisa; y los sectores S-4 y S-5 que completan la estructura del núcleo, desarrollando suelos residenciales en la margen este de la carretera de Coria, hacia el sur hasta el límite de los sectores Terciario y Industrial, con la misma profundidad que estos que se limita y materializa con un SG de Espacios Libres lineal desarrollado sobre la traza de la Colada de San Francisco, que sirve de límite físico definido respecto al Suelo Rustico de la Vega.

El PGOU define pues con mucha nitidez una Estructura Urbana finalista o terminada del municipio. El resto de suelos del termino tienen unas características y afecciones claras para su mantenimiento como Suelo Rustico, (Torrequemada, Vega de Gelves, Isla del Beton), y no siendo en principio razonable que esta Estructura deba sufrir modificación en cuanto a su posible ampliación o extensión. Máxime cuando en los 4 sectores residenciales previstos en el PGOU, existe todavía una importante reserva de suelo residencial disponible, con capacidad de incremento de viviendas para el crecimiento poblacional a medio largo plazo.

La estructura urbana descrita se articula muy claramente sobre un único eje viario que la recorre por el medio en toda su dimensión de norte a sur, que es el eje de la carretera de Coria A-8058, sobre el que se han ido desarrollando a lo largo del tiempo las distintas piezas urbanas. Pero este eje viario, realmente no es un elemento de la red viaria urbana, sino un importante eje viario de carácter territorial metropolitano, que sirve de acceso rodado a Sevilla a una gran cantidad de población metropolitana que reside en las poblaciones situadas al sur: Coria del Río, Puebla del Río, Palomares del Río y Almensilla, con un volumen de tráfico de paso sobre Gelves muy intenso, y que crea graves problemas en Gelves, al menos hasta que se construya la alternativa de paso del río con el puente del Guadalquivir de la SE-40.

La autovía de Coria, en muchos casos supone una gran barrera, para la comunicación de las zonas residenciales a ambos lados de la misma, la de la margen del río y la de la margen de la cornisa, y genera además otros problemas de tipo ambiental, ruido, emisiones de contaminación, impacto paisajístico, etc. Funciona como una travesía urbana, incómoda para la población, de alguna forma inevitable por cuanto resulta imposible construir la clásica variante que rodee el núcleo urbano afectado.

Muchas de las calles del núcleo urbano tienen trazados de disposición perpendicular a esta Travesía, pero no tienen salida directa a la misma, para evitar la contaminación y retención del tráfico principal, y conectan a vías de servicio laterales, con vallados de segregación entre ambas, y con cruces a nivel semaforizados, para la circulación urbana rodada y peatonal, muy limitados en todo el recorrido a solo algunos puntos, (dos en los extremos del Centro Histórico, Avda., Matías Vela, y Calle Agustín Chaves González, y en las rotondas extremas situadas al norte y sur de las zonas residenciales). El resto de la red viaria interna tiene un carácter y función meramente local, sin existir distribuidores urbanos alternativos, que posibiliten desplazamientos internos entre barrios, de norte a sur sin necesidad de usar la Travesía, dependiendo la mayor parte de los movimientos de la Travesía. En la margen este del río, el viario suele tener una disposición perpendicular desde la Travesía al Río y son pocas las conexiones transversales.

Por el nivel de consolidación urbana existente, resulta imposible generar suelo para viario alternativo con función de Sistema General de la población distinto del suelo que ocupa la actual Travesía. Al no existir tampoco posibilidad real de construcción de variante, la solución más coherente e idónea para resolver los problemas que genera la Travesía, podría ser su soterramiento en un importante tramo del cruce de la población, posibilitando una mayor funcionalidad del viario urbano, además de resolver los problemas ambientales generados, con la oportunidad de obtener además una gran liberación de espacio superior en el centro del Pueblo, que puede generar espacio público para realizar una regeneración urbana en profundidad del centro urbano. La dificultad de esta alternativa radicaría sin duda en su elevado coste económico y la dificultad de que otras administraciones distintas al Ayuntamiento financiaran esta obra, y

también la dificultad de su ejecución , sin que existiera una alternativa clara de desvío del tráfico metropolitano para poder ejecutar estas obras. Otra alternativa seria la reestructuración y rediseño de la travesía con una doble función como viario urbano , que articule las conexiones viarias internas de la población, y como viario que soporte el tráfico externo de paso hacia Sevilla, una vez que la intensidad del mismo se reduzca tras la construcción del nuevo puente de cruce de la SE-40, posibilitando la viabilidad de esta doble funcionalidad.

Dentro de la Estructura Urbana también hay que destacar la función e importancia en la conformación del paisaje urbano de los espacios libres de la Cornisa de Gelves, tanto los suelos rústicos del escarpe, más deteriorados por el abandono de cultivos y las excesivas pendientes, (que deberán ser objeto de propuestas y medidas para su regeneración y mantenimiento), como el Parque de la Cornisa que ocupa el frente superior de la meseta y que sirve de límite de la urbanización Simón Verde además de como espacio libre urbanizado y usable en una posición privilegiada.

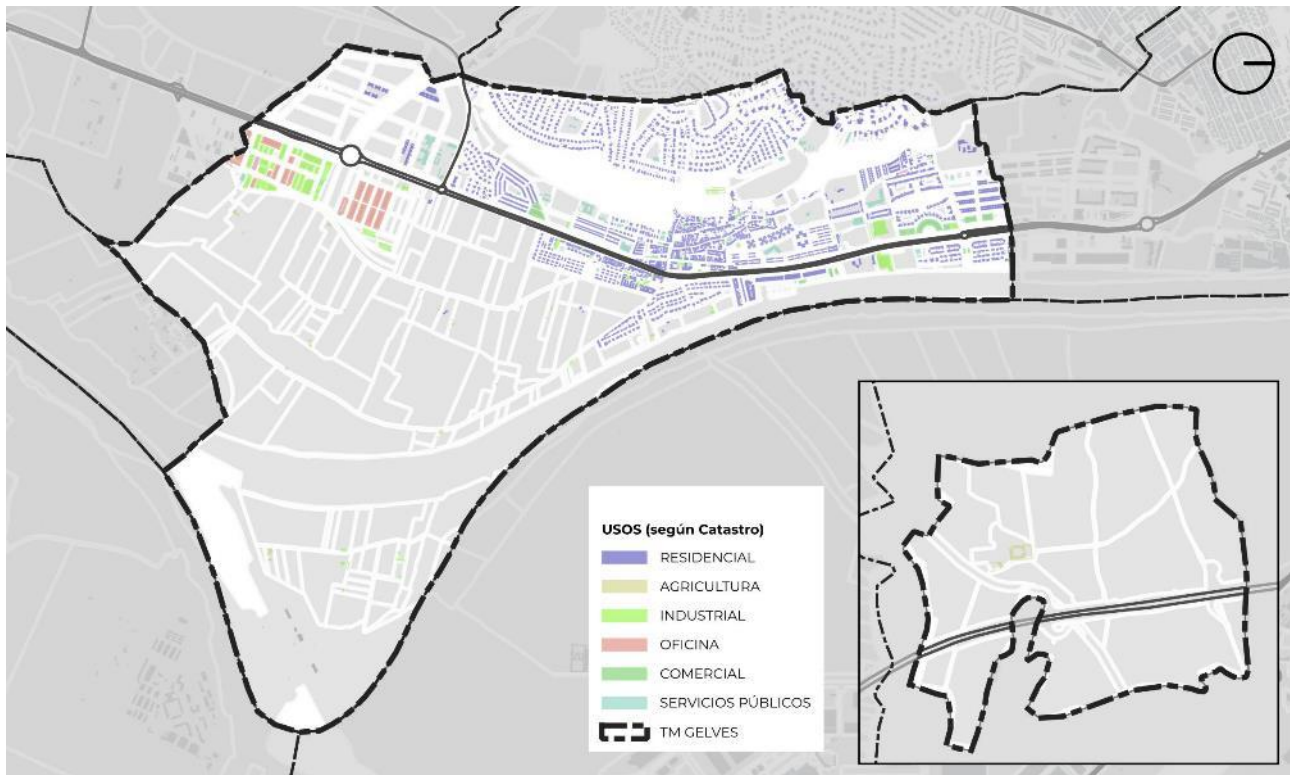
También hay que destacar la potencialidad como recurso de espacios libres de importancia ambiental y paisajística en la estructura urbana, los suelos de la ribera del Guadalquivir, algunos incluidos en la delimitación del suelo urbano , otros como suelos protegidos en suelo rustico, pero todos ellos limitados en su uso urbano y edificatorio , por la protección de Costas, y que en posición límite con el espacio abierto del río , ofrecen oportunidad de áreas de esparcimiento y de uso como espacios libres, dependiendo de su titularidad pública o privada.

El resto de Parques Urbanos, tiene un tamaño y función más limitada a sus barrios próximos, con la existencia de dos Parques Municipales, (El Panderero y Los Manantiales), situados al pie de la cornisa en las zonas traseras de los Ensanches próximos al Casco Histórico, en posiciones no centrales de escasa accesibilidad, y que no se recogen como SG de Espacios Libres en el PGOU vigente.

Las otras dotaciones que tienen incidencia en la configuración de la estructura Urbana, son los Sistemas Generales de Equipamiento. En el caso de Gelves, los Sistemas Generales de Equipamiento que por su dimensión y función tiene más importancia son los Educativos y Deportivos. Existen dos centros de Primaria y un Instituto, todos ellos en posiciones de manzanas aisladas, y en posiciones no muy significativas, con respecto a la Red Viaria Principal, dos en la zona de Ensanche Norte y el nuevo centro de Primaria en la zona sur en uno de los nuevos Sectores de Suelo Urbanizable. El equipamiento deportivo se concentra también mayoritariamente en el Ensanche Norte, (polideportivo y piscina, y campo de futbol, más pabellón cubierto), y otras parcelas más pequeñas de piscina y pistas polideportivas en el Ensanche sur. Y el equipamiento social SIPS se distribuye en piezas más pequeñas de forma repartida entre los ensanches y el Centro, (Ayuntamiento y Teatro). En el Sector de Simón Verde, no hay dotaciones de sistema general siendo la mayoría de las dotaciones de uso privado.

Áreas homogéneas

Según el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) de Gelves, el desarrollo urbanístico ha generado zonas con usos predominantemente residenciales, industriales y dotacionales. Estas áreas se distinguen por su morfología urbana específica, adaptada a las necesidades funcionales y estéticas de cada uso.



Usos en base a fuente catastral. Esquema de elaboración propia.

ZONAS. PARÁMETROS GLOBALES

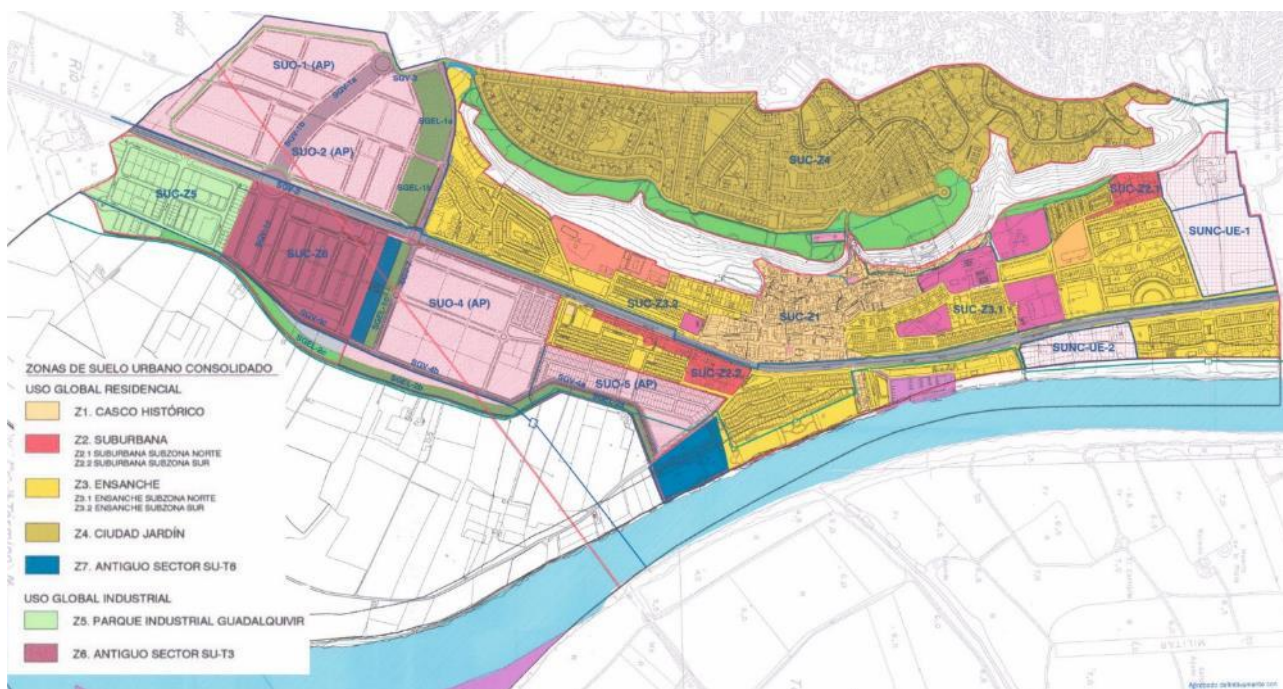
El PGOU de Gelves establece una zonificación detallada que define las distintas áreas homogéneas en función de los usos del suelo y la morfología urbana. Esta planificación busca garantizar un desarrollo ordenado y sostenible del municipio, asegurando la compatibilidad entre los diferentes usos y la coherencia en la estructura urbana.

El uso residencial es el predominante en el término municipal distinguiéndose cinco zonas:

- ZONA 1. CASCO HISTÓRICO
- ZONA 2. SUBURBANA
- ZONA 3. ENSANCHE
- ZONA 4. CIUDAD JARDÍN
- ZONA 6. ANTIGUO SECTOR SU-T6

Frente a otras zonas destinadas a usos vinculados con la actividad económicas como son:

- ZONA 5. PARQUE INDUSTRIAL GUADALQUIVIR.
- ZONA 6. ANTIGUO SECTOR SU-T3.



Zonas de Suelo Urbano. Fuente: Adaptación LOUA- PGOU Gelves- Plano AP-2- Estructura General

ÁREA DE SUELO RESIDENCIAL

ZONA 1. CASCO HISTÓRICO.

Se corresponde con la primitiva implantación del núcleo urbano original, donde la tipología residencial se desarrolla mediante la vivienda unifamiliar, y plurifamiliar en algunos casos, pero siempre entre medianeras, alineada a vial y con patios traseros, agrupadas en manzanas cerradas que se van adaptando en la zona alta del pueblo a la topografía de la cornisa. El viario es irregular, y los espacios libres se reducen prácticamente a las plazas de Joselito el Gallo, plaza del Pilar y plaza del Duque de Alba.

Superficie de suelo:	14,09 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	174.500,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	836 viv.
Edificabilidad global estimada	1,24 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	59,33 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Casco Histórico

ZONA 2. SUBURBANA.

Se corresponde con barriadas no reguladas por planeamiento o normas urbanísticas algunas. Responde a tipologías de edificación entre medianeras con fachadas alineadas a vial y espacio libre trasero para ventilación y servicio. Se establecen dos subzonas:

SUBZONA NORTE (Z2.1)	
Superficie de suelo:	1,45 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	20.900,00 m ²

Número máximo de viviendas estimado:	120 viv.
Edificabilidad global estimada	1,44 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	82,75 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Suburbana

SUBZONA NORTE (Z2.1)	
Superficie de suelo:	2,84 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	40.900,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	240 viv.
Edificabilidad global estimada	1,44 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	84,51 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Suburbana

ZONA 3. ENSANCHE.

Se corresponde con las zonas de crecimiento en torno al núcleo histórico de Gelves al amparo de la regulación de la Normas Subsidiarias de 1988 y 1994. Mezcla las tipologías de viviendas unifamiliares con algunos bloques plurifamiliares aislados en la zona norte y parcelas destinadas al uso terciario. Se establecen dos subzonas:

SUBZONA NORTE (Z3.1)	
Superficie de suelo:	44,89 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	230.800,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	1.602 viv.
Edificabilidad global estimada	0,51 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	35,69 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Bloque Aislado, Vivienda Unifamiliar, Agrupación unifamiliar y Centros y Servicios Terciarios.

SUBZONA NORTE (Z3.2)	
Superficie de suelo:	36,65 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	190.200,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	1.187 viv.
Edificabilidad global estimada	0,52 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	32,39 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Bloque Aislado, Vivienda Unifamiliar, Agrupación unifamiliar y Centros y Servicios Terciarios.

ZONA 4. CIUDAD JARDÍN

Se corresponde con una zona dominada fundamentalmente por la tipología de viviendas unifamiliares adosadas o aisladas en parcelas de gran tamaño, con algunas actuaciones de viviendas adosadas y parcelas de usos terciarios. Presenta unas características muy similares a la ciudad jardín tradicional

Superficie de suelo:	72,49 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	368.800,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	765 viv.
Edificabilidad global estimada	0,51 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	10,55 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Vivienda unifamiliar y Agrupación Unifamiliar

ZONA 6. ANTIGUO SECTOR SU-T6

Se corresponde con una zona dominada fundamentalmente por la tipología de viviendas unifamiliares adosadas o aisladas en parcelas de gran tamaño, con algunas actuaciones de viviendas adosadas y parcelas de usos terciarios. Presenta unas características muy similares a la ciudad jardín tradicional

Superficie de suelo:	3,34 Ha
Uso Global:	Residencial
Techo máximo estimado:	12.551,00 m ²
Número máximo de viviendas estimado:	60 viv
Edificabilidad global estimada	0,38 m ² t/m ² s
Densidad global estimada:	17,93 viv./Ha
Ordenanzas de aplicación:	Las reguladas en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial de Ordenación

ÁREA DE SUELO DESTINADOS A ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Con respecto al uso industrial en el término municipal podemos diferenciar dos zonas:

ZONA 5. PAQUE INDUSTRIAL GUADALQUIVIR

Se corresponde con el parque industrial desarrollado al amparo de las normas subsidiarias de 1994, como sector 10.

Superficie de suelo:	11,34 Ha
Uso Global:	Industrial
Techo máximo estimado:	78.000,00 m ²
Edificabilidad global estimada	0,69 m ² t/m ² s
Ordenanzas de aplicación:	Industrial



Vista aéreo polígono industrial Guadalquivir al sur del T.M. Fuente Google Earth

A esta zona con una actividad industrial se le une el ámbito que acoge el actual Polígono tecnológico CITEC identificado en el Plan general como **ZONA 6. ANTIGUO SECTOR SU-T3**, que se corresponde con la delimitación del sector SU-T3 del plan general, antiguo sector 12 de las NN. SS. de 1994, al que se le ha añadido una parcela terciaria que queda delimitada al oeste por la autovía Sevilla – Coria del Río y por el resto de sus linderos por el mencionado sector.

ZONA 6. ANTIGUO SECTOR SU-T3,

Superficie de suelo:	15,81 Ha
Uso Global:	Industrial
Techo máximo estimado:	108.640,00 m ²
Edificabilidad global estimada	0,69 m ² t/m ² s
Ordenanzas de aplicación:	Las reguladas en las Normas Urbanísticas del Plan Parcial de Ordenación y Centros y Servicios Terciarios.

Asimismo, se identifican tres núcleos principales de implantación de actividades terciarias en el municipio:

- **Casco Urbano:** La estructura comercial se distribuye a lo largo del núcleo urbano, integrada de forma compatible con el uso residencial. En esta área predominan pequeños comercios dedicados a sectores como alimentación, productos farmacéuticos, cosmética, peluquería, droguería, pintura, moda, equipamiento del hogar, muebles y electrodomésticos, entre otros.
- **Eje Sevilla-Coria:** A lo largo de esta vía principal se concentra un elevado número de establecimientos comerciales que aprovechan la visibilidad y accesibilidad de la carretera, especialmente en el acceso al municipio desde San Juan de Aznalfarache.
- **Puerto Gelves:** Este enclave se especializa casi exclusivamente en actividades náuticas, consolidándose como el único foco terciario con una proyección claramente metropolitana. Además de su función portuaria, cuenta con una destacada actividad turística vinculada a los servicios que ofrece.

CONCLUSIONES SOBRE EL SISTEMA URBANO

El espacio del Núcleo Urbano de Gelves se formaliza como una franja urbanizada continua entre la Cornisa y el Río, de aproximadamente 2,7 Km de longitud y 450 m de anchura media, que alcanza desde el límite Norte del Termino en conurbación con las zonas de extensión de San Juan de Aznalfarache y llega hasta el final de la elevación de la cornisa, y el valle del Arroyo Porzuna.

Como **elementos diferenciados** se formalizan las otras dos partes del conjunto urbano: **la zona residencial de la meseta superior del Aljarafe, (que forma parte de Simón Verde)**, , que esta segregada y desconectada del resto del núcleo urbano y del Centro histórico , por el escarpe de la cornisa , y las limitaciones de su difícil conexión viaria; **y el sector industrial y terciario al sur de la carretera de Coria.**

El PGOU define con mucha nitidez una Estructura Urbana finalista o terminada del municipio, completando con nuevos sectores de suelo urbanizable residencial, la continuidad de la estructura urbana desarrollada sobre el eje de la carretera de Coria, , desarrollando los suelos vacantes entre los ensanches situados al sur del núcleo residencial y los sectores Industrial y Terciario Guadalquivir.

El resto de suelos del término tienen unas características y afecciones claras para su mantenimiento como Suelo Rustico, (Torrequemada, Vega de Gelves, Isla del Betón), no siendo en principio razonable que esta Estructura deba sufrir modificación en cuanto a su posible ampliación o extensión.

La estructura urbana descrita se articula muy claramente sobre un único eje viario que la recorre por el medio en toda su dimensión de norte a sur, que es el eje de la carretera de Coria A-8058. Pero este eje viario, realmente no es un elemento de la red viaria urbana, sino un importante eje viario de carácter territorial metropolitano con un volumen de tráfico de paso sobre Gelves muy intenso, y que crea graves problemas en Gelves, al menos hasta que se construya la alternativa de paso del río con el puente del Guadalquivir de la SE-40.

La autovía de Coria, en muchos caso supone una gran barrera, para la comunicación de las zonas residenciales a ambos lados de la misma, la de la margen del río y la de la margen de la cornisa, y genera además otros problemas de tipo ambiental, ruido, emisiones de contaminación, impacto paisajístico, etc

La red viaria urbana de Gelves tiene un carácter y función mayoritariamente local, sin existir distribuidores urbanos alternativos, que posibiliten desplazamientos internos entre barrios, de norte a sur sin necesidad de usar la Travesía, dependiendo la mayor parte de los movimientos de la Travesía. También están muy limitados los movimientos de cruce a un lado y otro de la travesía.

Por el nivel de consolidación urbana existente, resulta imposible generar nuevo suelo para viario alternativo con función de Sistema General de la población distinto del suelo que ocupa la actual Travesía. La opción para mejorar la articulación viaria interna de Gelves pasa por la reducción del tráfico de paso metropolitano tras la construcción del Puente de la SE-40 y la posible transformación de la travesía como eje viario urbano principal de la ciudad (soportando aun parte de tráfico de paso externo), o con la posibilidad de soterramiento de la A-8058, y la remodelación urbana del espacio superior (con la dificultad de ejecución y coste elevado de la obra).

Dentro de la Estructura Urbana también hay que destacar la **función e importancia en la conformación del paisaje urbano de los espacios libres de la Cornisa de Gelves, los suelos rústicos del escarpe, como el Parque de la Cornisa.** También hay que destacar la **potencialidad como recurso de espacios libres de importancia ambiental y paisajística en la estructura urbana, los suelos de la ribera del Guadalquivir.**

El resto de Parques Urbanos, tiene un tamaño y función más limitada a sus barrios próximos, con la existencia de dos Parques Municipales, (El Pandero y Los Manantiales), en posiciones no centrales de escasa accesibilidad. **Los Sistemas Generales de Equipamiento que por su dimensión y función tiene más importancia son los Educativos y Deportivos.**

Con respecto a las Áreas Homogéneas que se pueden definir en relación con los usos globales, la densidad de viviendas y la edificabilidad global, en la Adaptación a la LOUA, se han definido con bastante nitidez y precisión las Áreas Homogéneas existentes, en función de su origen histórico, y de su proceso de crecimiento.

Existen **dos Áreas Homogéneas más antiguas, correspondientes al Centro Histórico y las zonas de Ensanche Suburbano** , caracterizadas por el uso de tipologías tradicionales de vivienda unifamiliar o plurifamiliares entre medianeras de dos plantas.

Además, se reconoce otra **Área Homogénea, fraccionada en dos zonas, Norte y Sur, correspondiente a los ensanches** producidos en los últimos 30 años, que generan tipologías variadas, vivienda unifamiliar en hilera, y viviendas adosadas.

Y por último existe un **Área Homogénea Residencial claramente diferenciada en Simón Verde** basada en la tipología de vivienda unifamiliar aislada, tipo ciudad Jardín.

Además hay que diferenciar **dos Áreas Homogéneas de Uso Industrial y de Uso Terciario**, situadas en el extremo sur del término sobre el eje de la carretera de Coria. El resto de zonas industriales o terciarias se integra dentro de otras áreas de uso mayoritario Residencial. ,

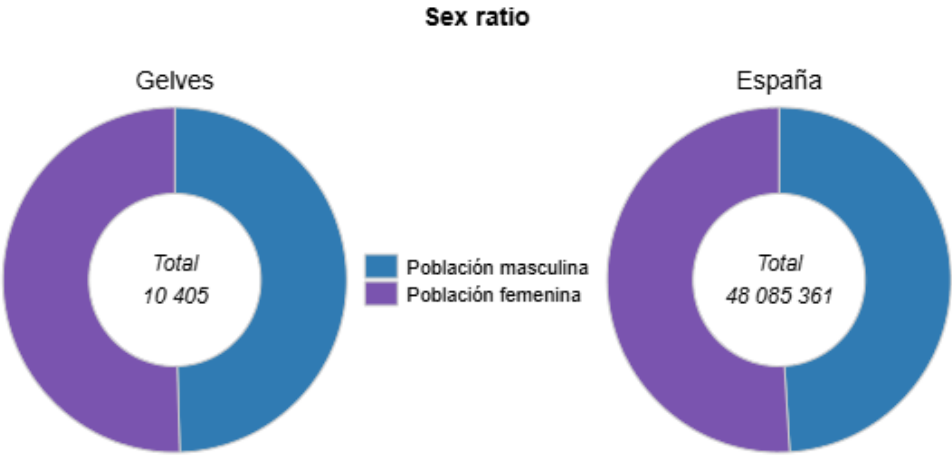
A.3.3. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

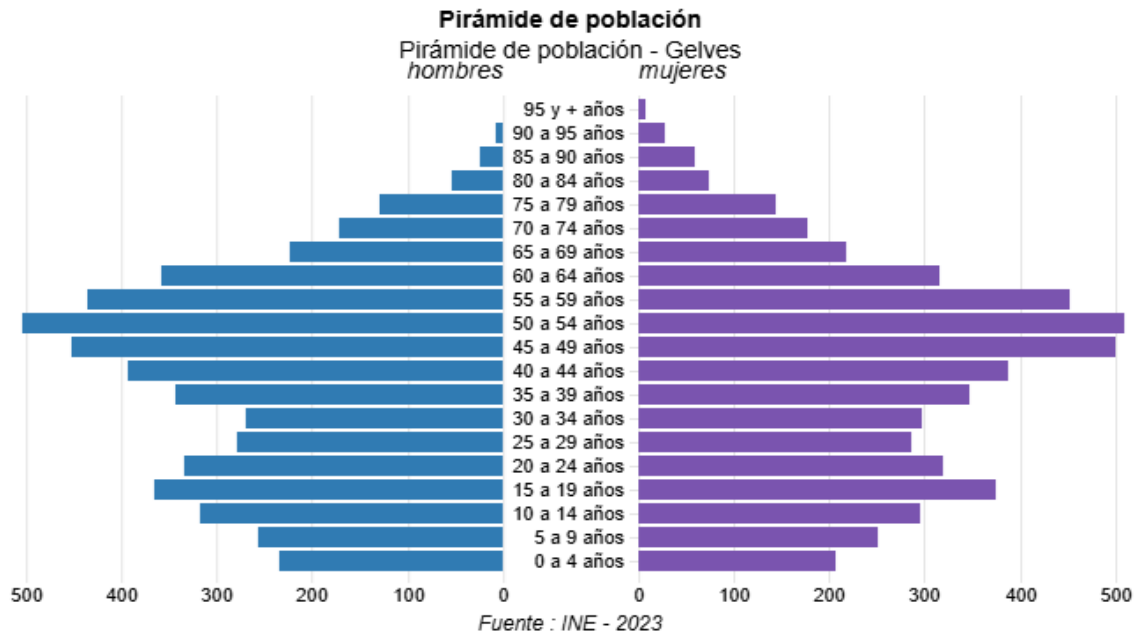
El municipio de Gelves cuenta con una población de derecho total de 10.473 habitantes en 2024, según datos del IECA. La evolución de los habitantes en los últimos 20 años ha sido:

Año	Nº habitantes	Año	Nº habitantes
2001	6.249	2013	9.591
2002	6.625	2014	9.688
2003	7.224	2015	9.838
2004	7.566	2016	9.951
2005	7.958	2017	10.051
2006	8.325	2018	10.054
2007	8.540	2019	10.184
2008	8.828	2020	10.193
2009	9.083	2021	10.295
2010	9.244	2022	10.317
2011	9.401	2023	10.405
2012	9.506	2024	10.473



En lo que a la estructura poblacional se refiere, los últimos datos del Padrón de 2022 muestran una población masculina y femenina prácticamente similar, con un 49,53% de hombres y un 50,47% de mujeres (IECA, 2023).



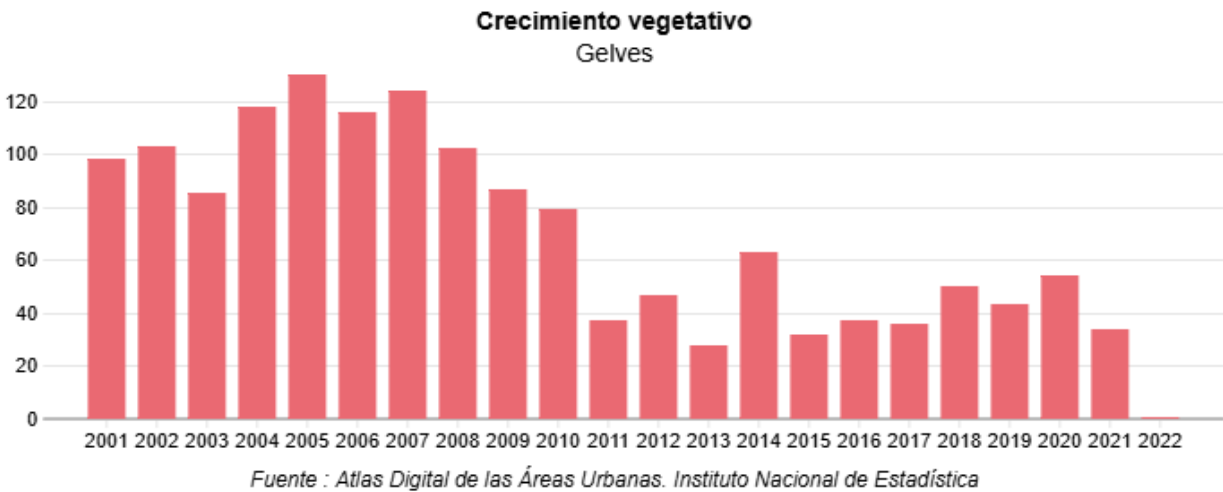


Destaca, en la pirámide de población, la presencia importante de población de entre 40-55 años y de entre 10-19 años. Cabe destacar que la familia media es de 3,15 miembros, siendo éste un valor elevado en España.

La edad media de la población es de 40,1 años, con una estructura de la población por edad donde el 22,10% de la población es menor de 20 años, y el 13,00% mayor de 65 años. Al tratarse de un municipio con gran actividad y ligado por cercanía a Sevilla capital, la variación relativa de la población en los últimos 10 años (2013 – 2023) es positiva, con un crecimiento del 8,49%.

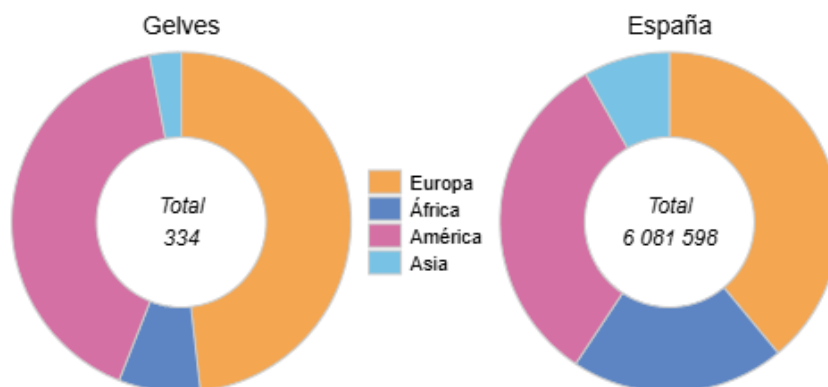
Indicadores de estructura de edades

Indicadores	Gelves		España
Índice de infancia (%)	15	▲	13,6
Índice de envejecimiento (%)	12,6	▼	20,1
Índice de senectud (%)	9,5	▼	16,5
Edad media de la población	40,4	▼	43,4



La población extranjera es de 334 habitantes, suponiendo un 3,2% del total, con un porcentaje del provenientes de Europa (48%) y América (41%)

Distribución de población extranjera



Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Instituto Nacional de Estadística - 2023

DATOS POBLACIONALES (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía)	
Población total. 2023	10.405
Población. Hombres. 2023	5.154
Población. Mujeres. 2023	5.251
Población en núcleos. 2023	10.381
Población en diseminados. 2022	7
Edad media. 2022	40,1
Porcentaje de población menor de 20 años. 2023	22,1
Porcentaje de población mayor de 65 años. 2023	12,6
Variación relativa de la población en diez años (%). 2012-2022	8,5
Número de extranjeros. 2022	305
Principal procedencia de los extranjeros residentes. 2022	Italia
Porcentaje que representa respecto total de extranjeros. 2022	9,5
Emigraciones. 2022	558
Inmigraciones. 2022	631
Nacimientos. 2022	62
Defunciones. 2022	61

CONCLUSIONES SOBRE LA EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA DE GELVES

El municipio de Gelves ha experimentado un crecimiento poblacional sostenido en las últimas décadas, pasando de 6.249 habitantes en 2001 a 10.473 en 2024, lo que supone un aumento del 67,5%. Este crecimiento se debe, en gran medida, a su proximidad con Sevilla y a su atractivo como lugar de residencia dentro del área metropolitana.

Crecimiento y estructura de la población

- **Tendencia ascendente:** La población ha mantenido un crecimiento constante, con un incremento del 8,49% entre 2013 y 2023. Este comportamiento es similar al de municipios cercanos como Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Palomares del Río y Dos Hermanas.
- **Distribución por edad:** La pirámide poblacional refleja una mayor concentración en los grupos de 40 a 55 años y de 10 a 19 años. La edad media es de 40,1 años, inferior a la media nacional de 43,4 años, lo que indica una población relativamente joven.
- **Índices de estructura:** Gelves presenta un índice de infancia del 15%, superior a la media nacional (13,6%), y un índice de envejecimiento del 12,6%, significativamente menor que el de España (20,1%). Esto sugiere una mayor presencia de población en edad activa y un menor grado de envejecimiento.

Dinamismo demográfico

- **Crecimiento vegetativo estable:** A pesar de una reducción en los últimos años, el número de nacimientos sigue equilibrado con el de defunciones, lo que indica que el crecimiento natural aún tiene un impacto en el aumento de la población.
- **Movimientos migratorios positivos:** La diferencia entre inmigraciones (631) y emigraciones (558) en 2022 confirma que Gelves sigue siendo un destino atractivo para nuevos residentes.

Distribución por género y población extranjera

- **Paridad de género:** La población está equitativamente distribuida entre hombres (49,53%) y mujeres (50,47%).
- **Presencia de población extranjera:** Aunque representa solo un 3,2% del total, los residentes de origen extranjero provienen mayoritariamente de Europa (48%) y América (41%), con Italia como la principal nacionalidad.

A.3.4. ACTIVIDAD ECONÓMICA. EMPLEO Y SECTORES

En el marco del proceso de participación ciudadana desarrollado en el municipio de Gelves, se ha identificado que la actividad económica predominante en el término municipal es el comercio, con una presencia destacada de talleres de reparación de vehículos a motor y un marcado protagonismo del sector servicios, que representa aproximadamente el 40% del tejido productivo local.

En términos de diversificación económica, el siguiente grupo de actividades con mayor presencia corresponde a los sectores vinculados a profesionales independientes, la construcción y las actividades administrativas y servicios auxiliares, que en conjunto suponen un 20% del total de actividades económicas registradas en la localidad. Por otro lado, la actividad hostelera mantiene una participación minoritaria, representando únicamente el 10% del tejido empresarial.

Estos resultados pueden ser contrastados con los datos oficiales provenientes de fuentes públicas como el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) o registros estatales, a través de los cuales se pueden identificar y analizar los principales indicadores económicos y sectoriales del municipio, permitiendo establecer una correlación entre las dinámicas económicas percibidas a nivel local y las tendencias reflejadas en los informes estadísticos oficiales.

A.3.4.1. Estructura Productiva

Según la información recopilada del INSTITUTO DE ESTADÍSTICA Y CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA la distribución de las actividades económicas en Gelves, a fecha de 2022, recopilada a través del Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA) son:

DATOS POBLACIONALES (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía)	
Principales actividades económicas. 2022	
Sección G. Comercio al por mayor y al por menor	194
Sección M. Actividades profesionales, científicas y técnicas	91
Sección F. Construcción	84
Sección N. Actividades administrativas y servicios auxiliares	71
Sección H. Transporte y almacenamiento	51
Establecimientos con actividad económica. 2022	
Sin asalariados	518
Hasta 5 asalariados	214
Entre 6 y 19 asalariados	39
De 20 y más asalariados	16
Total establecimientos	787
Transportes	
Vehículos turismos. 2023	5.444
Autorizaciones de transporte: taxis. 2017	1
Autorizaciones de transporte: mercancías. 2017	43
Autorizaciones de transporte: viajeros. 2017	1
Vehículos matriculados. 2022	211
Vehículos turismos matriculados. 2022	132
Turismo	
Hoteles. 2022	0
Hostales y pensiones. 2022	0

Plazas en hoteles. 2022	0
Plazas en hostales y pensiones. 2022	0
Agricultura. Cultivos herbáceos. 2022	
Superficie dedicada a cultivos herbáceos (ha)	171
Principal cultivo herbáceo de regadío	Remolacha de mesa
Principal cultivo herbáceo de regadío (ha)	39
Principal cultivo herbáceo de secano	
Principal cultivo herbáceo de secano (ha)	27
Agricultura. Cultivos leñosos. 2022	
Superficie dedicada a cultivos leñosos (ha)	184
Principal cultivo leñoso de regadío	Naranja
Principal cultivo leñoso de regadío (ha)	32
Principal cultivo leñoso de secano	Olivar aceituna de mesa
Principal cultivo leñoso de secano (ha)	110
Otros indicadores	
Oficinas de entidades de crédito. 2023	2
Consumo de energía eléctrica (MWh) (Endesa). 2023	20.757
Consumo de energía eléctrica residencial (MWh) (Endesa). 2023	15.700

ATLAS DIGITAL DE LAS ÁREAS URBANAS. MINISTERIO DE VIVIENDA Y AGENDA URBANA

En cuanto al número de trabajadores se identifica un aumento considerablemente en los últimos años 2022 y 2023, siendo el sector servicios el que más trabajadores ostenta, seguido del sector de la construcción.

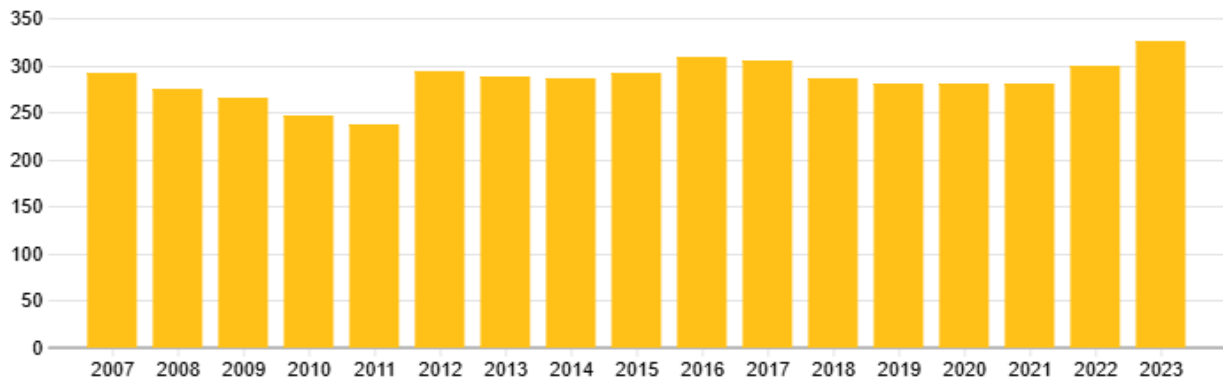
El número de establecimientos abiertos ha mantenido un crecimiento y evolución constante en los últimos años, destacando, de igual manera, los establecimientos dedicados a Servicios como los predominantes en el municipio, con más del 45 % del total.



Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social - 2023

Evolución del número de establecimientos

Gelves



Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social

Distribución de los establecimientos - según rama de actividad

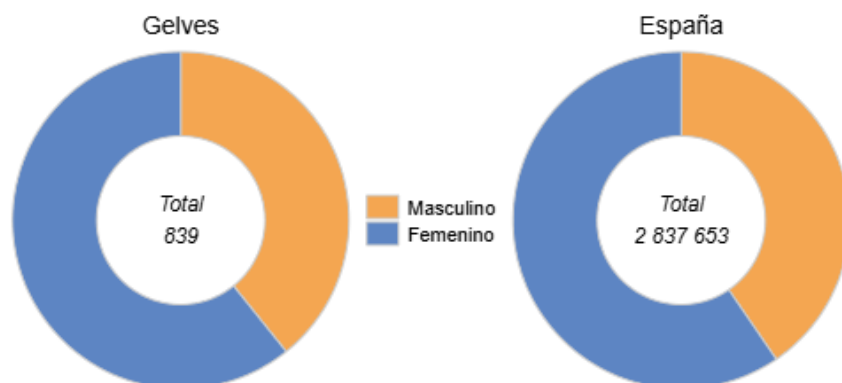


Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social - 2023

Mercado de trabajo

En cuanto al mercado de trabajo en el municipio, podemos observar que el paro es más elevado en las mujeres, con un 61,9%, mientras que en los hombres es de un 35,7%, seguido de los extranjeros de ambos sexos, con un 2,3%. Por el contrario, los contratos registrados son algo superiores en hombres, con un 54,3% frente al 40,3% en las mujeres.

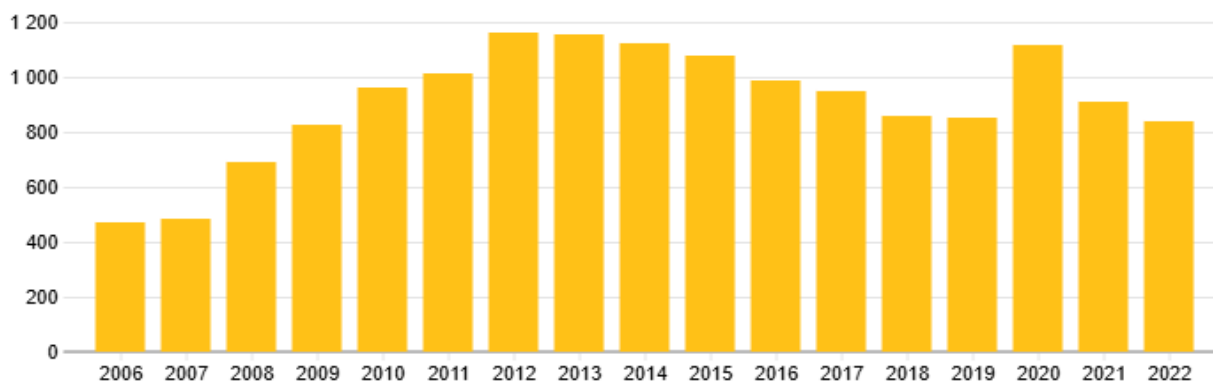
Paro registrado. Mujeres. 2023	538
Paro registrado. Hombres. 2023	310
Paro registrado. Extranjeros. 2023	20
Tasa municipal de desempleo (%). 2023	17,7
Contratos registrados. Mujeres. 2023	1.048
Contratos registrados. Hombres. 2023	1.414
Contratos registrados. Indefinidos. 2023	1.233
Contratos registrados. Temporales. 2023	1.188
Contratos registrados. Extranjeros. 2023	138

Distribución de parados según sexo

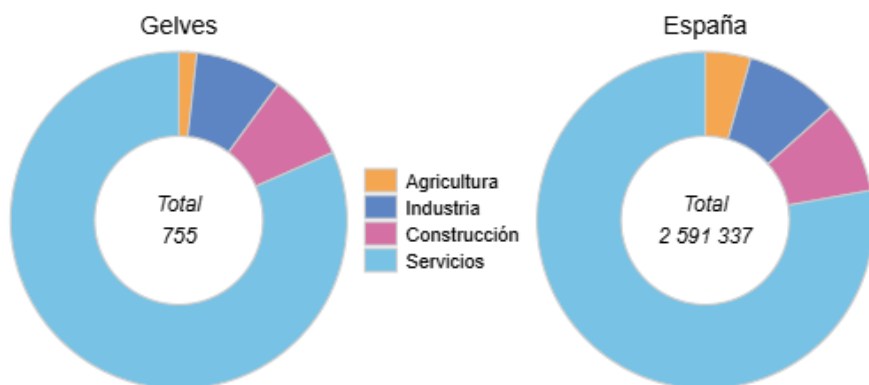
Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE - 2022

Evolución del número de parados

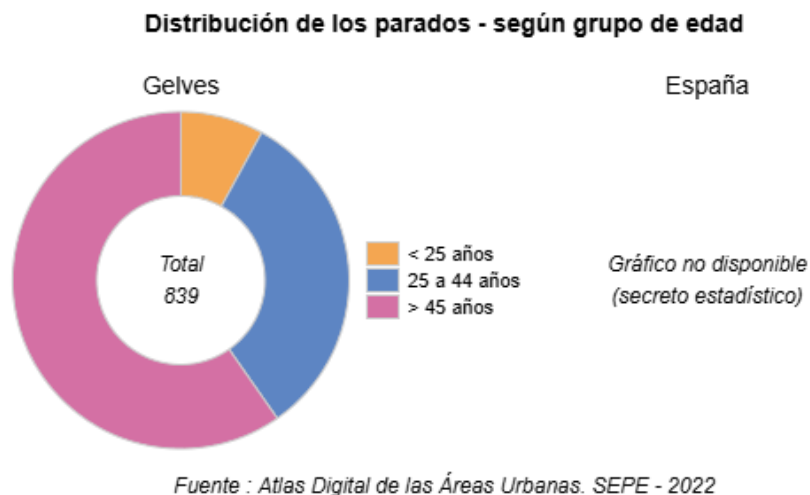
Gelves



Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE

Distribución de los parados - según rama de actividad

Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE - 2022



CONCLUSIONES SOBRE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA Y EL EMPLEO EN GELVES

El análisis de la estructura económica y laboral de Gelves refleja un municipio con una fuerte orientación hacia el sector servicios y un crecimiento sostenido del empleo y los establecimientos comerciales en los últimos años. A continuación, se presentan los principales aspectos destacados:

1. Actividad económica predominante

- **El sector servicios es la principal actividad económica**, representando aproximadamente el 40% del total de actividades en el municipio. Dentro de este sector, destacan el comercio y los talleres de reparación de vehículos.
- **El sector de la construcción y las actividades administrativas y auxiliares tienen una presencia significativa**, representando un 20% de las actividades económicas del municipio.
- **El sector de la hostelería tiene un peso menor (10%)**, y la actividad agrícola es prácticamente residual.
- **En cuanto al número de establecimientos abiertos**, en 2022 había un total de **787 establecimientos**, de los cuales el 66% no tenía asalariados y solo 16 contaban con 20 o más empleados.

2. Mercado laboral y evolución del empleo

- **Crecimiento del empleo:** En los últimos años, el número de trabajadores ha experimentado un **incremento significativo**, sobre todo en 2022 y 2023. Actualmente, Gelves cuenta con **2.521 trabajadores** inscritos en la Seguridad Social.
- **Distribución sectorial del empleo:**
 - **El sector servicios concentra la mayoría del empleo**, seguido de la construcción.
 - **La industria y la agricultura tienen una participación menor**, en consonancia con la estructura productiva del municipio.
- **Aumento del número de establecimientos:** Ha habido una evolución positiva en el número de establecimientos comerciales, especialmente en los últimos dos años, destacando los vinculados al sector servicios.

3. Desempleo y características del paro

- **La tasa de desempleo en 2023 se sitúa en el 17,7%**, un valor relativamente alto.
- **El desempleo afecta en mayor medida a las mujeres (61,9%) que a los hombres (35,7%).**

- **El grupo de edad más afectado por el desempleo es el de mayores de 45 años**, lo que indica la necesidad de medidas específicas para la inserción laboral de este colectivo.
- **Distribución sectorial del paro:**
 - **El desempleo se concentra en el sector servicios**, en línea con la estructura económica del municipio.
 - La industria y la construcción presentan menores tasas de desempleo en comparación con los servicios.
- **El número de contratos registrados en 2023 fue de 2.462, con una ligera predominancia de contratos indefinidos (1.233) frente a temporales (1.188).**

4. Infraestructura y otros sectores económicos

- **El transporte es una actividad secundaria**, con una baja cantidad de autorizaciones para taxis y transporte de mercancías o viajeros.
- **El turismo es inexistente**, ya que no hay hoteles ni hostales registrados en el municipio.
- **La agricultura tiene una presencia muy reducida**, con cultivos leñosos y herbáceos en pequeñas superficies, destacando el cultivo de naranjos y olivar.

A.4. ANÁLISIS DEL PARQUE RESIDENCIAL Y LA DINÁMICA HABITACIONAL

Para el análisis de la vivienda en el municipio consultaremos varias diferentes fuentes oficiales que se mencionan a continuación. Además, para garantizar la relevancia y actualidad de nuestra información, nos centraremos en los datos estadísticos suministrados por diversos portales web destacados en el sector residencial. También contamos con documentación aportada por fuentes municipales proveniente del Plan de Vivienda y Suelo de Gelves, redactado en 2018. Este Plan no cuenta con aprobación definitiva, pero aporta información relevante en este sector.

DATOS SOBRE VIVIENDA, SEGÚN PORTALES OFICIALES

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Sistema Integrado de Datos Municipales

La información sobre vivienda recopilada del portal informático del Ministerio está actualizada con fecha de 2022. A través de ella obtendremos datos e información sobre:

Número de viviendas.

Viviendas principales.

Hogares unipersonales.

Viviendas vacías.

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)

Del portal del IECA extraeremos una serie de nueve visores muy ilustrativos, de tramas superpuestas sobre ortofoto, con diferentes datos actualizados en 2022, según lo siguiente:

Número total de viviendas

Año de antigüedad (Mediana)

Número de viviendas plurifamiliares

Número de viviendas unifamiliares aisladas o pareadas

Número de viviendas unifamiliares en líneas o manzana cerrada

Número de viviendas en parcelas con espacios abiertos

Ministerio de la vivienda y Agenda urbana

A través de los datos proporcionados por el Ministerio, se puede analizar los indicadores respecto a la vivienda en el municipio. En base a ello analizaremos:

Mercado de la vivienda

Parque actual de la vivienda

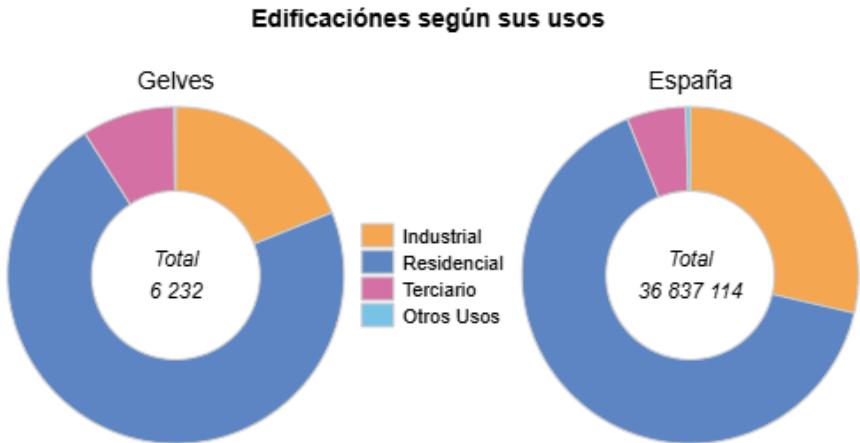
Tipología edificatoria

Hogares

A.4.1. PARQUE DE VIVIENDA EN EL MUNICIPIO

Gelves es un municipio con una importante urbanización destinando a uso urbano residencial, según los datos del Atlas digital de áreas urbanas, 2023.

Los gráficos que se observan a continuación reflejan el porcentaje de edificios residenciales que encontramos en los municipios colindantes a Gelves en el Aljarafe. Estos datos varían desde el 62,6% de edificaciones residenciales en el municipio de Mairena del Aljarafe, hasta un 82,9% en Palomares del Río, por lo que Gelves se encuentra en la media de la zona con un 72,0% según los datos de Atlas Digital de las Áreas Urbanas en 2023.



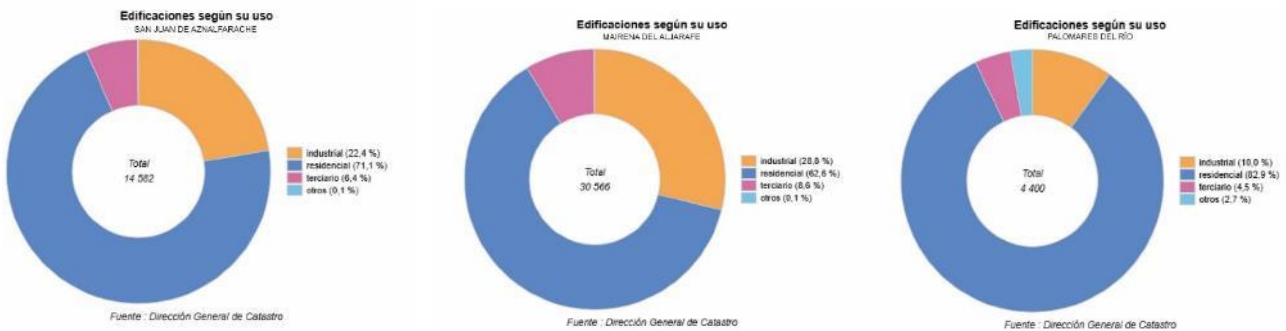
Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Dirección General de Catastro - 2023

Indicadores

	Gelves		España
Uso industrial, almacenamiento y estacionamiento	1 180	18,9%	10 535 320
Uso residencial	4 487	72%	24 062 304
Uso terciario	556	8,9%	2 085 432
Otros usos	9	0,1%	154 058
	6232		

Gelves es un municipio con una importante urbanización destinando a uso urbano residencial, según los datos del Atlas digital de áreas urbanas, 2023.

Los gráficos que se observan a continuación reflejan el porcentaje de edificios residenciales que encontramos en los municipios colindantes a Gelves en el Aljarafe. Estos datos varían desde el 62,6% de edificaciones residenciales en el municipio de Mairena del Aljarafe, hasta un 82,9% en Palomares del Río, por lo que Gelves se encuentra en la media de la zona con un 72,0% según los datos de Atlas Digital de las Áreas Urbanas en 2023.





Uso residencial. Fuente: Plan de vivienda y Suelo de Gelves

En la clasificación de viviendas en función de su uso, se puede observar en la tabla que está a continuación que en Gelves hay una elevada proporción de viviendas principales. La proximidad a la capital le otorga un mayor carácter urbano-residencial al parque de viviendas del municipio, incrementándose los usos primarios respecto de los secundarios, que predominan en los municipios más alejados del centro del área metropolitana.

	Nº viviendas	Porcentaje	Densidad
Viviendas (2021)	4.713	100%	568,5 viv/Km ²
Viviendas principales (2021)	3.741	79,3%	451,3 viv/Km ²
Viviendas no principales (2021)	972	20,6%	117,2 viv/Km ²
Viviendas vacías (2021)	572	12,1%	69 viv/Km ²

Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Dirección General de Catastro



Régimen de ocupación. Fuente: Plan de vivienda y Suelo de Gelves

A nivel estructural podemos diferenciar cuatro zonas dentro del núcleo urbano de Gelves, Casco histórico, Ensanche, Ciudad Jardín y Suburbana. A continuación, veremos las diferentes tipologías edificatorias predominantes en cada una de ellas:

Casco histórico

Se corresponde con la primitiva implantación del núcleo urbano, caracterizado por la tipología urbana tradicional. Presenta una situación de mayor diversidad, al contabilizarse numerosas edificaciones de una y dos plantas entre medianeras, con una ligera presencia de edificios plurifamiliares de tres y cuatro niveles de altura. Esta es también la zona con mayor densidad de vivienda ya que las parcelas no disponen apenas de espacios libres privados.

Ensanche

Se corresponde con las zonas de crecimiento en torno al núcleo histórico de Gelves al amparo de la regulación de las Normas Subsidiarias de 1988 y 1994. Mezcla las tipologías de viviendas unifamiliares adosadas y pareadas, con zonas libres privadas más reducidas, encontrando la presencia de algunos bloques plurifamiliares aislados.

Ciudad Jardín

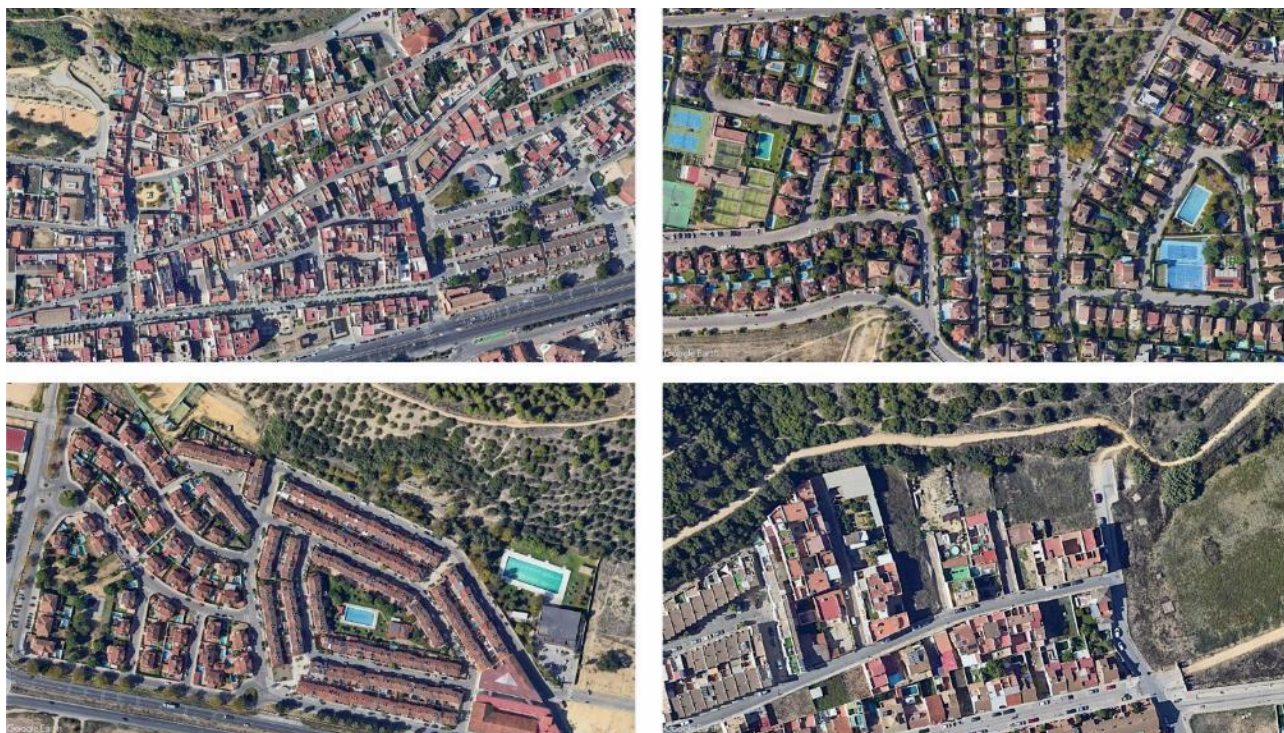
Tipología es muy diferente a la del casco histórico, ya que en este área predominan las viviendas unifamiliares aisladas en parcelas de gran tamaño con zonas verdes privadas y piscina. Presenta unas características muy similares a la ciudad jardín tradicional. Se corresponde fundamentalmente con la zona situada en la Cornisa de Simón Verde.

Suburbana

Se corresponde con barriadas contempladas en el planeamiento vigente como no reguladas. Responde a tipologías de edificación entre medianeras con fachadas alineadas a vial y espacio libre trasero para ventilación y servicio.



Zonas estructurales residenciales. Fuente: elaboración propia



A continuación, observamos el esquema de alturas de las edificaciones realizado para el Plan de Vivienda y Suelo de Gelves en 2018. A pesar de la época de su realización nos aporta información relevante ya que las alturas de las edificaciones no han variado de manera significativa durante este tiempo.



Altura de la edificación. Fuente: Plan de Vivienda y Suelo de Gelves



Como se observa en el esquema a continuación, el parque residencial de Gelves se ha desarrollado mayormente a partir de 1980, siendo el periodo del 2000 hasta la actualidad el de mayor crecimiento, desarrollándose el 53,2% del total de las viviendas del municipio.



intervenciones urgentes. Esta situación se refleja en el esquema elaborado en **2018 para el Plan de Vivienda y Suelo de Gelves**, donde se evidencia que las necesidades de rehabilitación afectan de manera desigual a las distintas áreas del municipio.

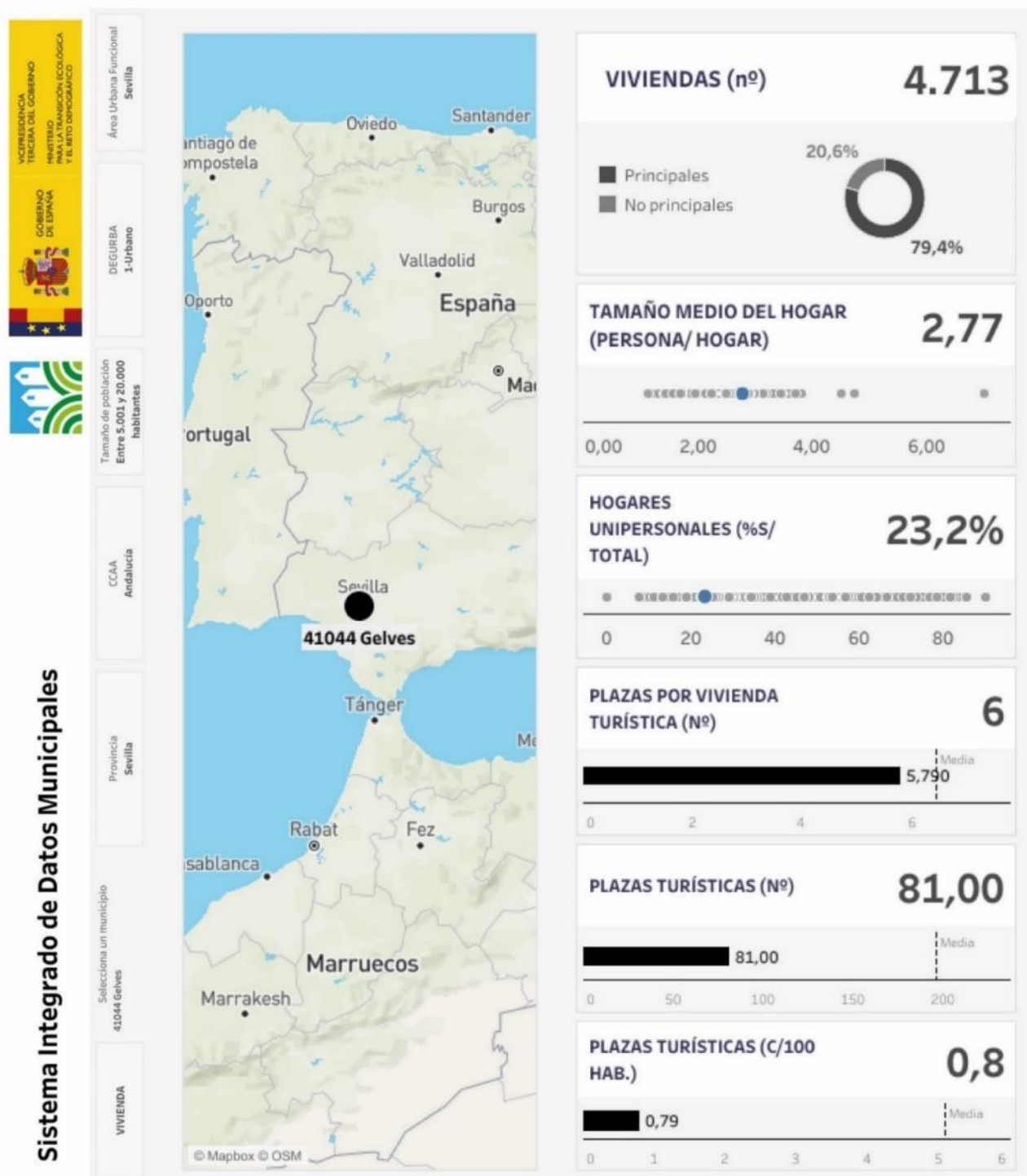
Un estudio más detallado permite identificar ciertas **deficiencias en el parque residencial del casco histórico**, especialmente en aquellas viviendas construidas antes de **1980**. En esta zona, el estado de conservación de los inmuebles es mayoritariamente **medio**, con edificaciones que presentan carencias en materia de eficiencia energética, accesibilidad o adaptación a las normativas urbanísticas actuales.

Además, en la zona **norte del núcleo urbano**, se han localizado **varias parcelas en bajo estado de conservación**, lo que evidencia la necesidad de intervenciones específicas de rehabilitación y regeneración urbana. Este deterioro puede deberse a múltiples factores, como la antigüedad de las construcciones, la falta de mantenimiento adecuado o la existencia de edificaciones desocupadas que han sufrido un progresivo desgaste estructural.

Este diagnóstico pone de manifiesto la importancia de implementar políticas y programas que fomenten la **rehabilitación y conservación del parque residencial**, priorizando las áreas más vulnerables. La actualización de infraestructuras, la mejora en la accesibilidad y la modernización de viviendas serán claves para garantizar la sostenibilidad y calidad de vida en el municipio.



Estado de conservación Fuente: Plan de Vivienda y Suelo de Gelves



Datos de Vivienda. Fuente: Sistema Integrado de Datos municipales

A.4.2. VIVIENDA PROTEGIDA

El planeamiento vigente no incluye la asignación específica de suelo para vivienda protegida, ya que se aprobó el Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves con anterioridad a la aprobación de la Ley 13/2005, de 11 de septiembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, y cuenta todo el Planeamiento de desarrollo en él previsto, al menos, con aprobación inicial con anterioridad al 20 de enero de 2007.

Esto justifica que no es exigible en ningún sector urbanizable, ni unidad de ejecución en suelo urbano no consolidado, la reserva de suelo correspondiente, al menos, al 30% de su edificabilidad residencial, para su destino a viviendas con algún régimen de protección pública. En consecuencia, cualquier determinación que se tome en este sentido, tiene carácter potestativo y no obligatorio.

Tras el análisis del planeamiento de desarrollo del municipio se han identificado determinados instrumentos donde se implanta la reserva para vivienda protegida, se resumen en la siguiente tabla.

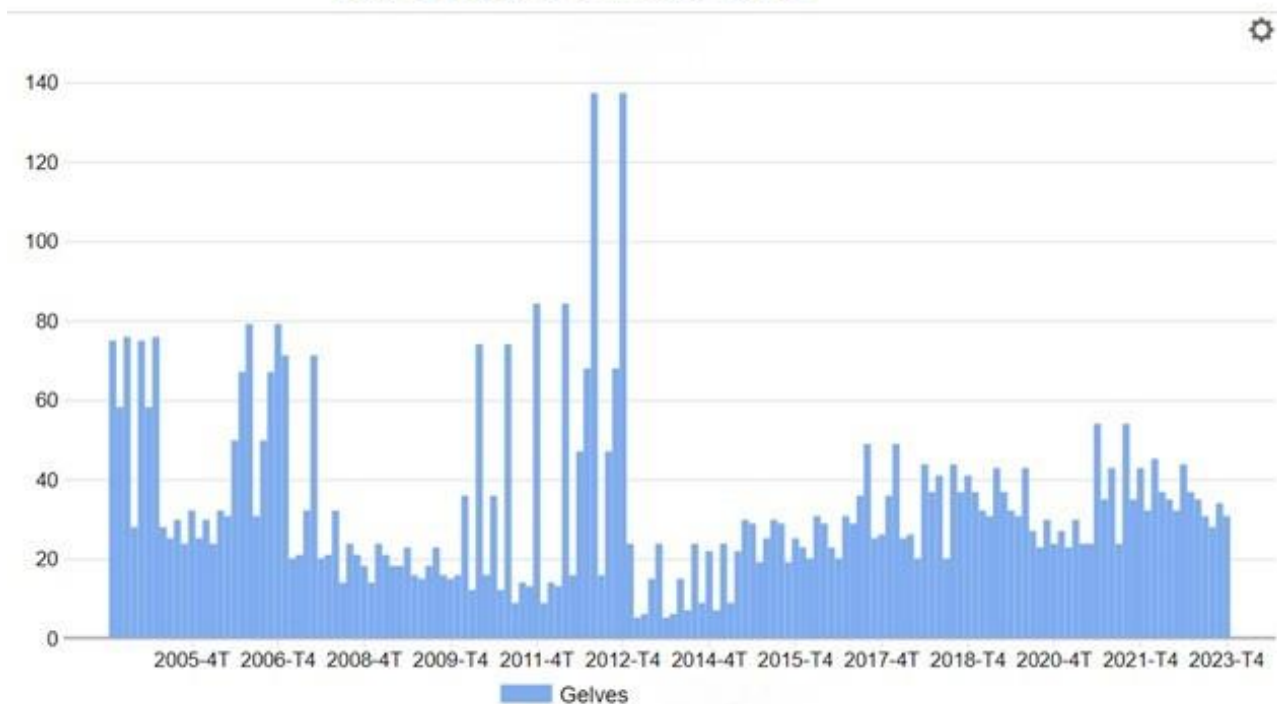
Sector	Nº de VVPP	m2t reservado VVPP	Tipología	Ejecutado
SUO-1	87	9.812 m ² t	Plurifamiliar aislado extensivo	SI
SUO-2	90	10.090 m ² t	Plurifamiliar aislado extensivo	SI
SUO-4	82	9.180 m ² t	Unifamiliar adosada	NO
SUO-5	36	4.232 m ² t	Unifamiliar	NO
TOTAL	295	33.314 m²t	-	-

En relación con el sector SUO-2, se constata que las 90 viviendas proyectadas fueron ejecutadas, si bien no obtuvieron la correspondiente Licencia de Primera Ocupación. Como consecuencia de esta circunstancia, y dado que no se completó el proceso, las edificaciones han sufrido un progresivo deterioro y actos de vandalismo. Esta situación ha generado dificultades adicionales para la obtención de una nueva calificación que permita su puesta en uso.

A.4.3. MERCADO DE LA VIVIENDA

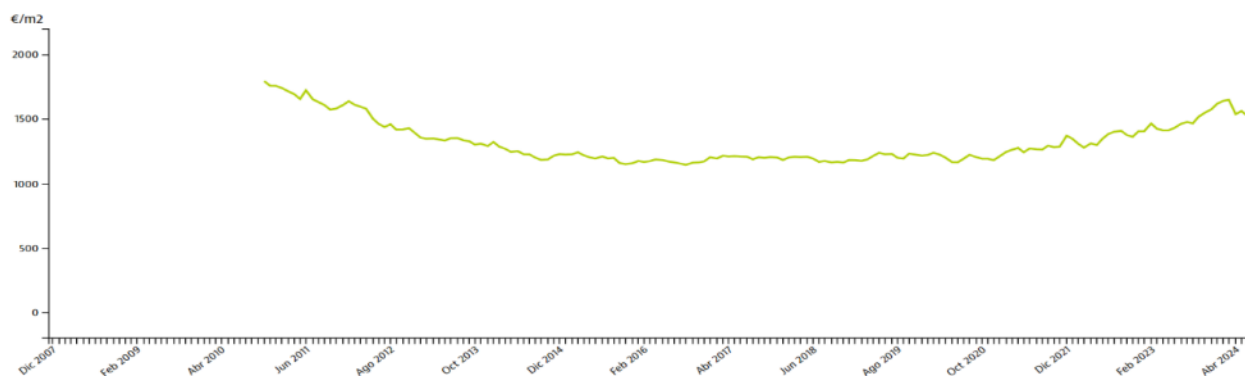
Para tener una perspectiva del mercado de vivienda en el municipio atenderemos a datos oficiales, así como a portales referentes en el sector inmobiliario que podrán aportar datos relevantes de cara a poder conocer con mayor detalle la situación de la vivienda. Las plataformas web de donde se ha extraído información relevante en este apartado son Idealista y Fotocasa.

Número de transacciones trimestrales



Evolución del precio de la vivienda en venta y alquiler

El precio del metro cuadrado residencial en fecha de junio de 2024 es de 1.526 €/m², lo que supone un 2,3% menos respecto al mes anterior y un 6,6% de evolución respecto al año anterior en la fecha.



Evolución del precio por m² de venta en Gelves. Fuente: Idealista

El mercado inmobiliario en Gelves muestra una variedad de características según la zona y el tipo de vivienda. Basado en la información proporcionada por portales inmobiliarios online se podría resumir de forma general:

Las características más comunes en el mercado de vivienda son la de piso en la planta tercera con 123m² y tres habitaciones. El valor medio de un inmueble es de 134.600€

Dependiendo de las características del inmueble hay datos medios más concretos. El valor medio de una vivienda de menos de 100m² es de 118.567€, mientras que de una de más de 100m² es de 158.650€.

Gelves se presenta como una opción relativamente más accesible en comparación con Mairena del Aljarafe, Palomares del Río, mientras que mantiene una competitividad similar a San Juan de Aznalfarache.

Respecto al alquiler, se ha realizado un estudio en diferentes páginas web de vivienda (Fotocasa e Idealista) y se ha encontrado una escasa oferta de inmuebles en este régimen en el municipio a fecha de julio de 2024, por lo que no se pueden obtener unos datos realistas y generalizados.

SÍNTESIS DE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

ESTADO GENERAL DEL PARQUE RESIDENCIAL

Diversidad y Condición de Viviendas: Gelves presenta una gran diversidad de tipologías edificatorias en el parque de viviendas. Se encuentra una mayor presencia de viviendas unifamiliares, tanto aisladas, como pareadas y adosadas, pero también hay presencia de viviendas plurifamiliares, aunque en menor proporción.



Morfología urbana Fuente: Plan de Vivienda y Suelo de Gelves

CRECIMIENTO Y DESARROLLO URBANO

Zonas de Desarrollo: El municipio ha visto un desarrollo considerable en el norte y sur, caracterizado por urbanizaciones principalmente de viviendas unifamiliares. Sin embargo, quedan cuatro sectores de suelo urbanizable que ofrecen oportunidades para futuros desarrollos de vivienda protegida o mixta.

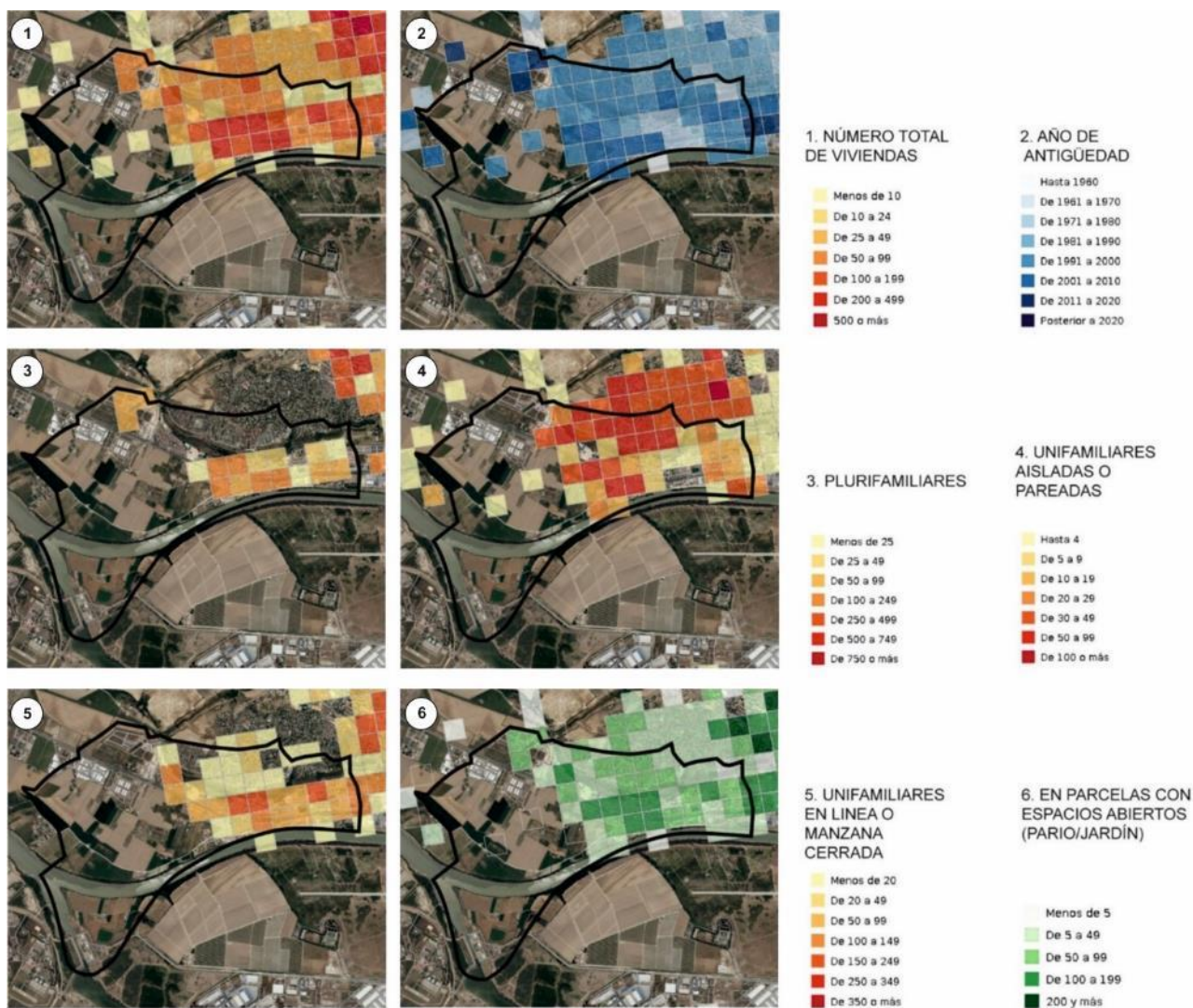
Suelo y Uso: Con un 23,6% del suelo clasificado como urbano y un 11,3% como urbanizable, el municipio cuenta con un marco de desarrollo bien definido. No obstante, es importante destacar que gran parte del suelo urbanizable se encuentra en distintas fases de planeamiento y ejecución, lo que implica que su consolidación como suelo urbano aún está en proceso. Además, el 63,9% del suelo del municipio es no urbanizable, lo que responde tanto a la necesidad de preservar espacios naturales y agrícolas como a las limitaciones normativas que regulan el crecimiento del municipio.

DINÁMICA DEL MERCADO INMOBILIARIO

Transacciones y Evaluación de Valores: A partir de los datos inmobiliarios con los que se cuenta, se refleja una tendencia decreciente en la adquisición de viviendas en la última década. El incremento anual del valor por metro cuadrado es alto, lo que refuerza la necesidad de políticas que promuevan la vivienda asequible y regulen el mercado para evitar la exclusión de segmentos vulnerables de la población.

PERSPECTIVAS DE VIVIENDA PROTEGIDA

Escasez en la Oferta de Vivienda Protegida: El análisis confirma una oferta insuficiente de vivienda protegida, lo que se contrapone a una demanda emergente, especialmente entre jóvenes y familias con recursos limitados. Es imperativo ampliar el espectro de actuación en vivienda social, integrando mayores cuotas de reserva en los nuevos desarrollos y planes de regeneración urbana.



A.5. DESCRIPCIÓN AMBIENTAL DE GELVES

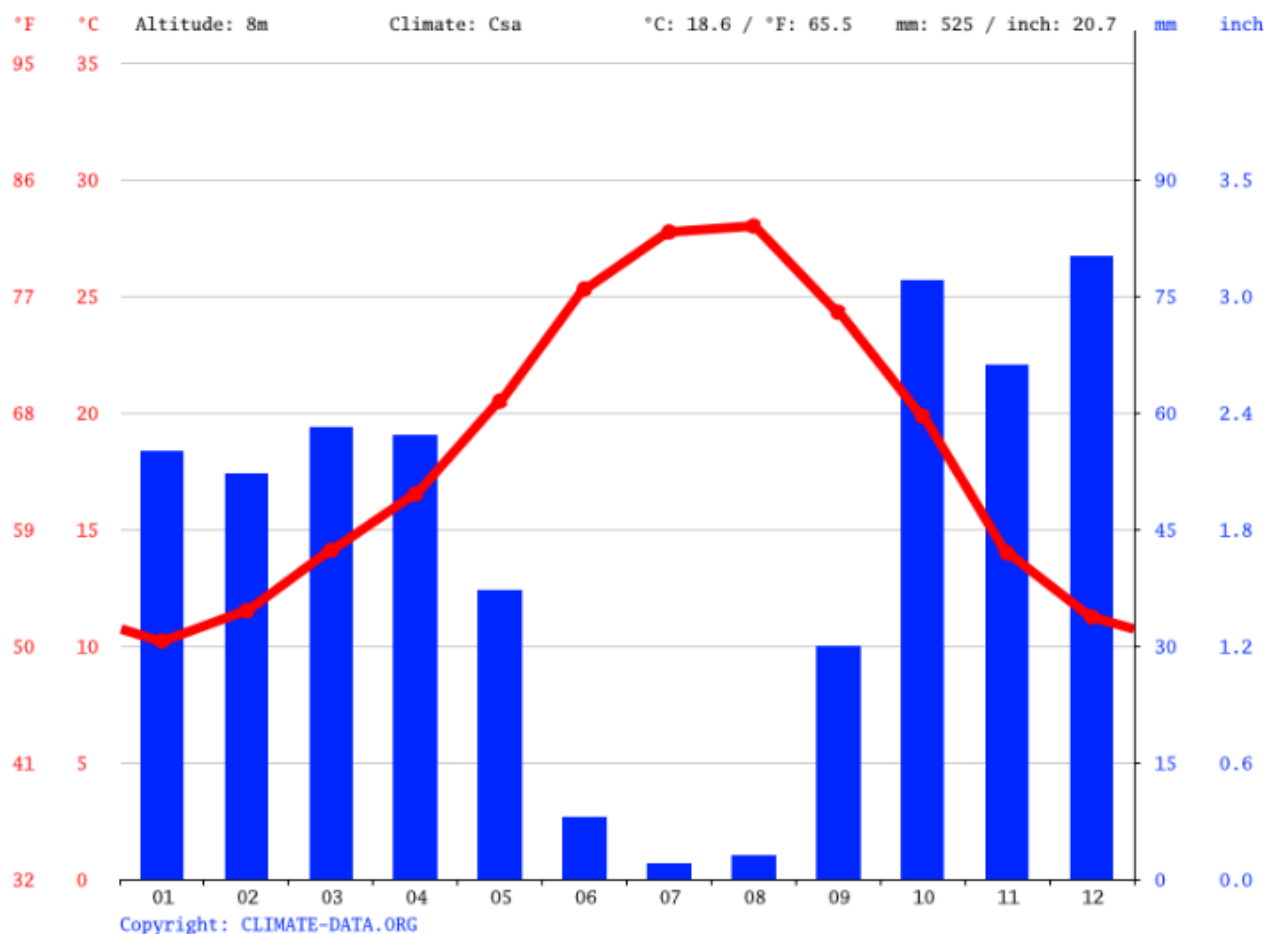
En el presente apartado se presentan, de manera sintetizada, los principales aspectos ambientales del término municipal de Gelves. Este análisis preliminar permite identificar los elementos clave que definen las características medioambientales del municipio, considerando factores como el **clima, la geología, el relieve, la hidrología, la biodiversidad, las áreas protegidas y el paisaje**.

Dichos aspectos serán desarrollados con mayor profundidad en el apartado correspondiente al **Análisis de las diversas vinculaciones medioambientales**, donde se evaluará su impacto en la planificación territorial y urbanística. Se abordarán las relaciones entre el medio natural y las dinámicas de desarrollo urbano, con especial atención a la preservación de ecosistemas sensibles, la mitigación de riesgos naturales como inundaciones y la integración de infraestructuras y usos del suelo dentro de un modelo sostenible de ordenación del territorio.

A.5.1. CLIMA

El clima en Gelves es mediterráneo, con veranos calurosos y secos e inviernos suaves, por tanto, se define como cálido y templado. Las precipitaciones son más abundantes en invierno que en verano. Utilizando la clasificación de Köppen-Geiger, se identifica que el clima predominante en esta zona está catalogado como Csa.

La temperatura media anual es de 18.6 °C. La precipitación anual en esta localidad es de aproximadamente 525 mm. La cercanía al río Guadalquivir y a la costa atlántica influye en su clima, aportando cierta humedad y suavizando las temperaturas. Las precipitaciones son más frecuentes en otoño y primavera, aunque no son muy abundantes.



Climograma Gelves- Fuente:Climate-data.org

El mes más seco es julio, con 2 mm de lluvia. La mayor cantidad de precipitaciones se produce durante el mes de diciembre, con una media que alcanza hasta 80 mm.

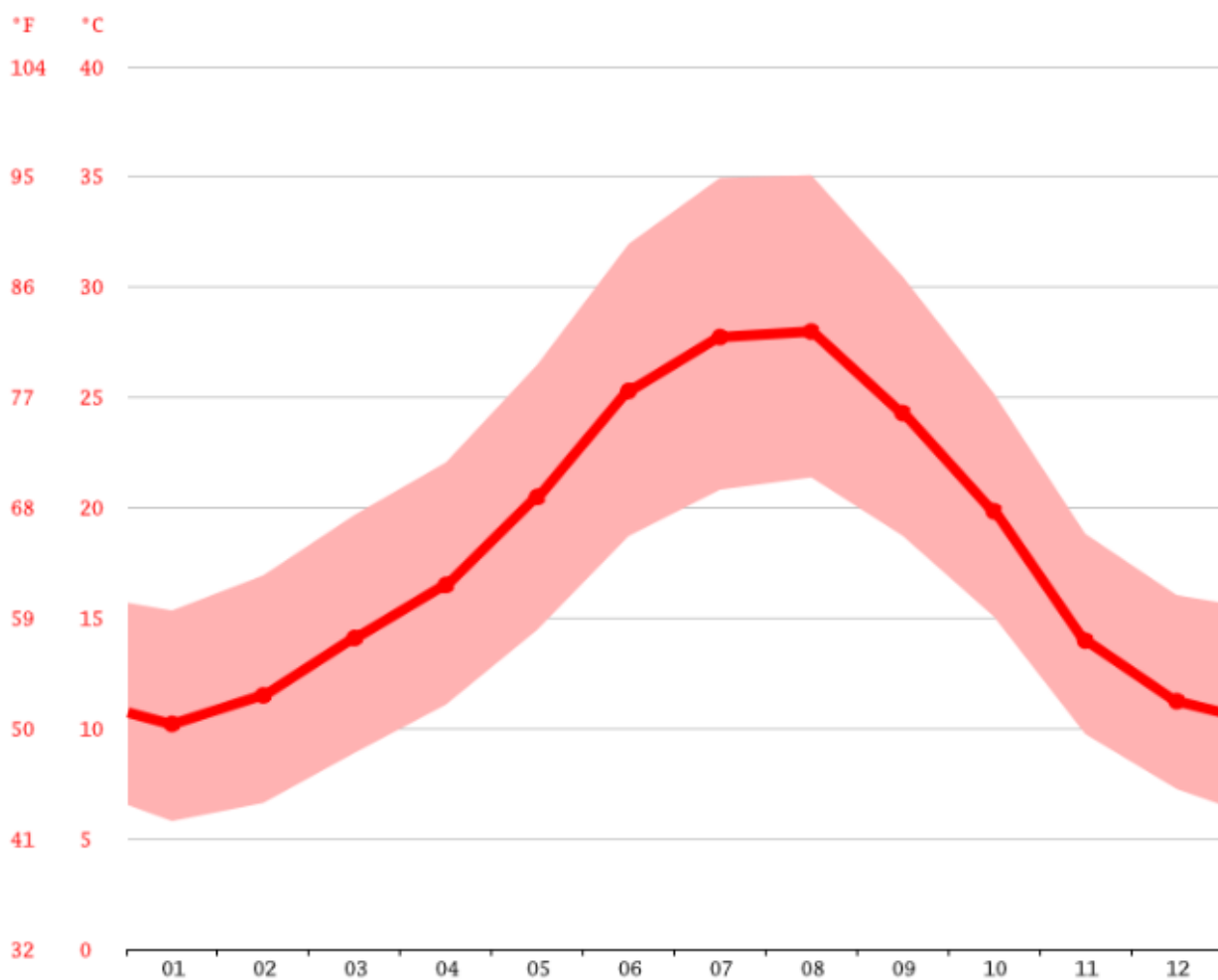


Diagrama de temperaturas. Gelves. Fuente: Climate-data.org

Agosto es el mes más cálido del año. La temperatura en agosto promedio es de 28.0 °C. El mes de enero registra las temperaturas más bajas de todo el año, con una temperatura mínima media de 10.2 °C.

TABLA CLIMÁTICA DATOS HISTÓRICOS DEL TIEMPO . (Fuente: Climate-data.org)

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Temperatura media (°C)	10.2	11.5	14.1	16.5	20.5	25.3	27.7	28	24.3	19.8	14	11.2
Temperatura mín. (°C)	5.8	6.6	8.9	11.1	14.5	18.7	20.8	21.4	18.7	15.1	9.7	7.3
Temperatura máx. (°C)	15.3	16.9	19.7	22.1	26.5	32	35	35.1	30.5	25.2	18.8	16
Precipitación (mm)	55	52	58	57	37	8	2	3	30	77	66	80
Humedad(%)	75%	68%	64%	61%	52%	44%	41%	43%	53%	65%	69%	76%
Días lluviosos (días)	5	4	5	5	4	1	0	0	3	6	5	5
Horas de sol (horas)	6.7	7.3	8.5	9.5	11.2	12.5	12.7	11.9	10.1	8.4	7.3	6.5

Data: 1991 - 2021 Temperatura mín. (°C), Temperatura máx. (°C), Precipitación (mm), Humedad, Días lluviosos. Data: 1999 - 2019: Horas de sol

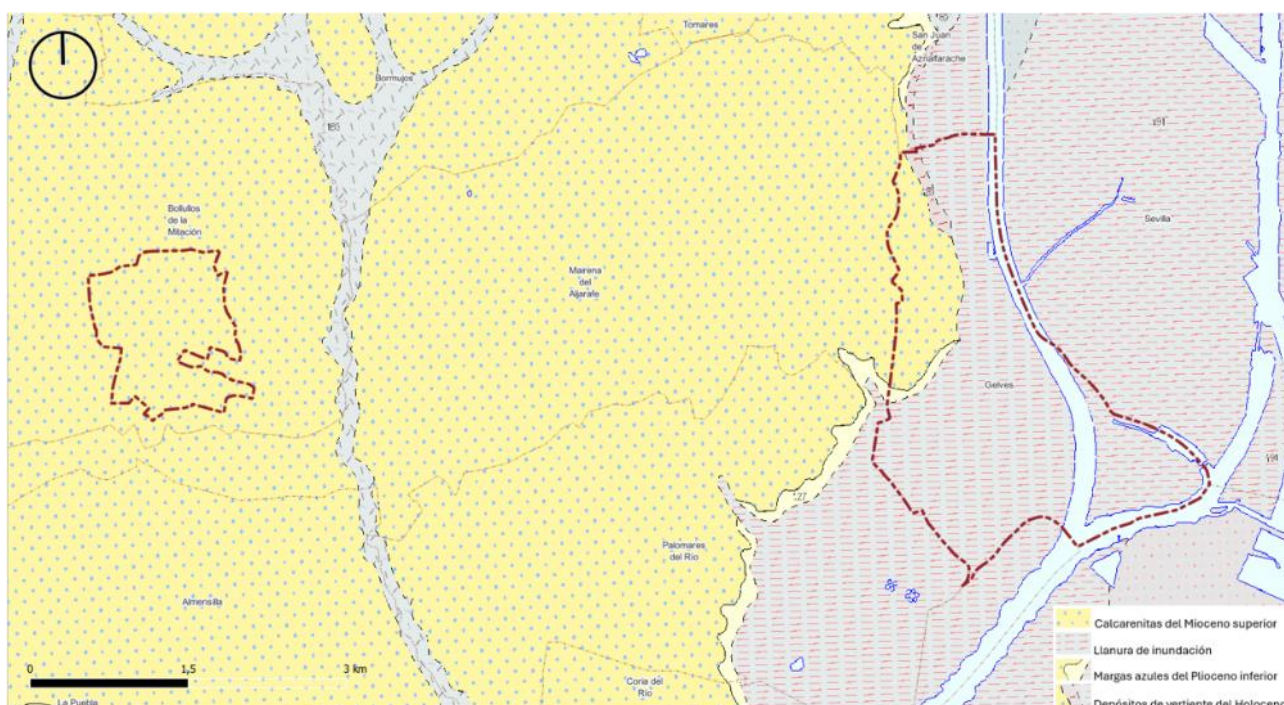
Hay una diferencia de 75 mm de precipitación entre los meses más secos y los más húmedos. A lo largo de un año, se observa una fluctuación de las temperaturas medias del 17.8 °C.

Se observa que diciembre (76%) tiene la humedad relativa más alta, mientras que julio (41%) experimenta la más baja. La mayor cantidad de días lluviosos en un mes es 6 y ocurre en octubre. El mes con la menor cantidad de días lluviosos es julio con 1 día.

Se puede considerar que Gelves presenta un clima ligeramente atemperado respecto las vecinas localidades del Aljarafe y que la misma ciudad de Sevilla. Este microclima se origina por varios factores como la entrada directa de los vientos atlánticos del suroeste provenientes de la extensa marisma del Guadalquivir, el estrechamiento del valle, los vientos de ladera que descienden del Aljarafe y la propia presencia de la lámina de agua del río.

A.5.2. GEOLOGÍA

El término municipal se ubica en el relieve estructural de las depresiones postorogénicas del Guadalquivir sobre los materiales cuaternarios de la llanura de inundación de la vega formados por arenas, limos, arcillas, gravas y cantos, así como el Mioceno Superior de la meseta del Aljarafe formado por areniscas calcáreas (calcarenitas), arenas, limos amarillos y marga. En una pequeña banda entre ambas unidades, hay un pequeño afloramiento del suelo del acuífero del Aljarafe (margas azules del Plioceno inferior), que permite el drenaje, como veremos más adelante, a través de numerosos manantiales. Al norte identificamos, al pie de ladera, una banda de depósitos de vertiente de los materiales del meseta.



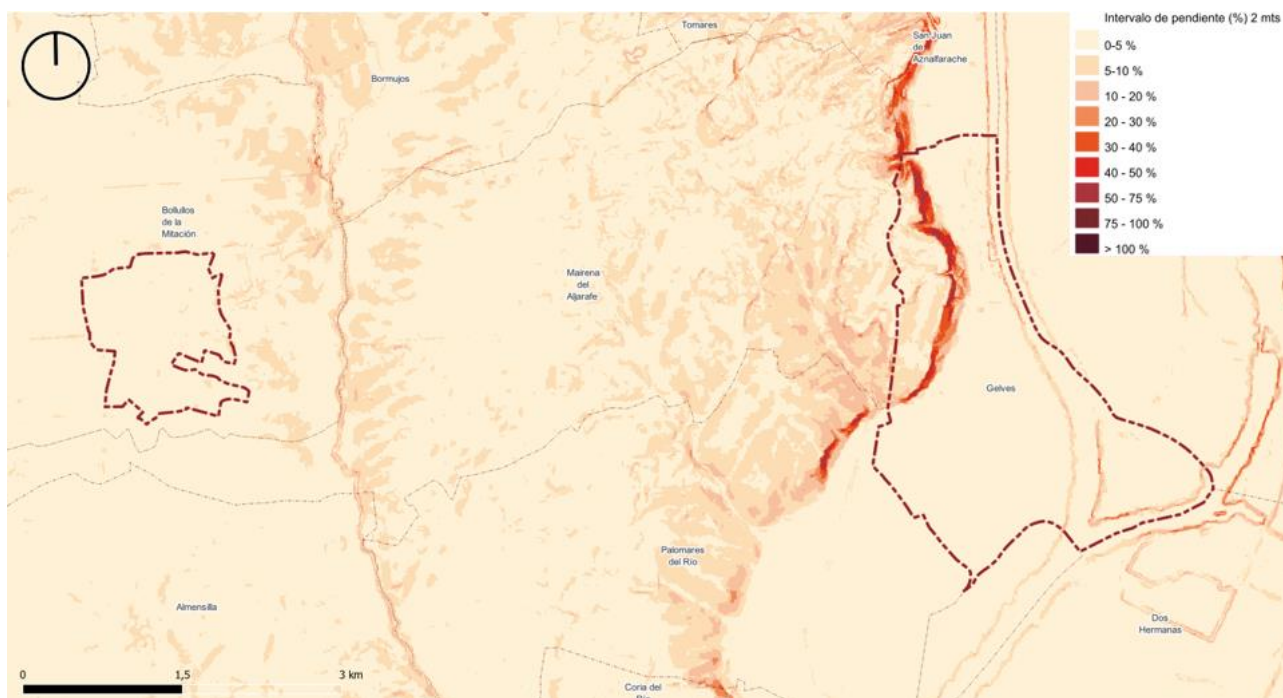
Esquema geológico.

A.5.3. RELIEVE

Gelves presenta una gran relevancia orográfica al situarse a caballo entre el relieve plenamente llano de la Vega del Guadalquivir, donde la altura media no supera los 10 m.s.n.m. de donde emerge bruscamente la meseta del Aljarafe, ascendiendo, dentro del pequeño municipio a los 80 m de la meseta.

Torrequemada, sin embargo, se sitúa plenamente sobre la meseta del Aljarafe, a una altitud media de entre 63 y 84 m.s.n.m., con un relieve ligeramente ondulado de colinas y lomas característico del Aljarafe.

En la figura siguiente se puede observar el mapa de pendientes donde llama claramente la atención el escarpe, con pendientes de hasta el 100%, que contraste con la llana vega (Menos del 5%) y el alomado Aljarafe (alternan zonas muy llanas con onduladas de hasta un 10%). Siendo Torrequemada un ejemplo de zona muy llana en este contexto aljarafeño.



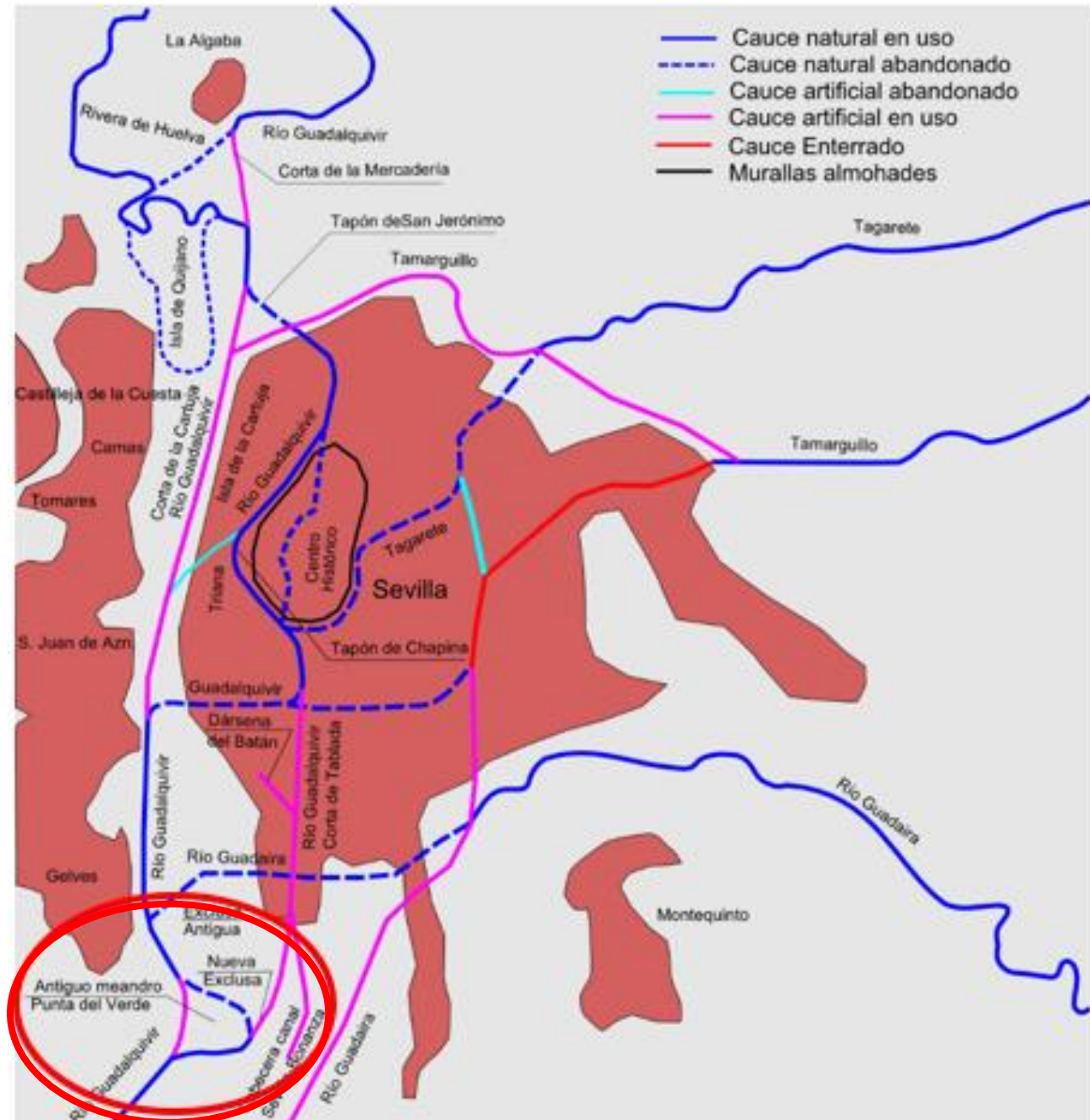
Mapa de Pendientes (Fuente: Rediam: mapa de pendientes de Andalucía)



Mapa de Pendientes. Detalle del escarpe del Aljarafe. (Fuente: Rediam: mapa de pendientes de Andalucía)

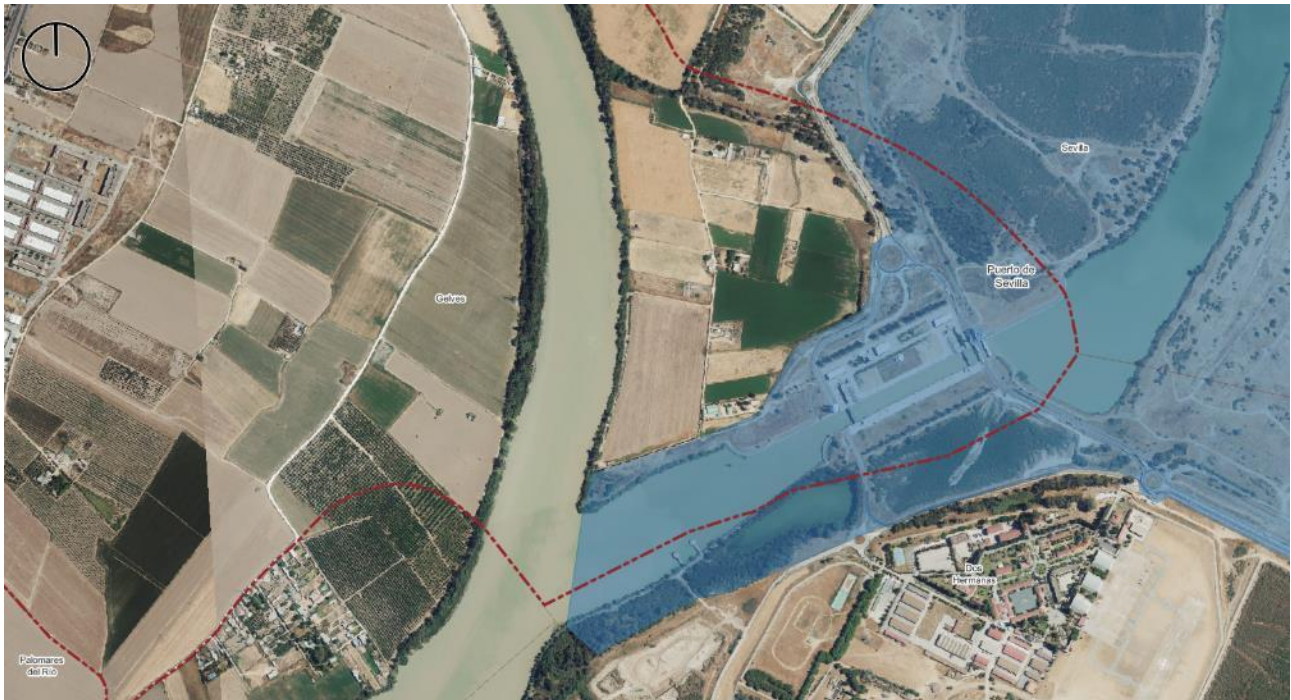
A.5.4. HIDROLOGÍA

Hidrológicamente el protagonista absoluto en Gelves es el Río Guadalquivir, a cuyo cauce principal vierten directamente las escorrentías del territorio este de Gelves. Hay que indicar, a título histórico, que el límite del término en su zona este viene delimitado por el meandro de la Punta del Verde, de cuya corta se origina la denominada Isla de Betón, el cual fue rectificado a través de la corta del mismo nombre en 1965, corta que es la que discurre actualmente bordeando el núcleo urbano.



Mapa de cortas y rectificaciones del Río Guadalquivir y afluentes. Fuente: Wikipedia.org.

A través del antiguo meandro tiene su salida el Puerto de Sevilla, situándose la nueva esclusa, así como parte del puerto, dentro del término municipal. Esta actividad apenas tiene incidencia socioeconómica en el municipio al situarse separados por la corta de la Punta del Verde. Esta corta ha dado lugar a la actual Isla del Verde o de Betón.



Situación de la nueva esclusa y zona portuaria de Sevilla en relación con el término municipal.



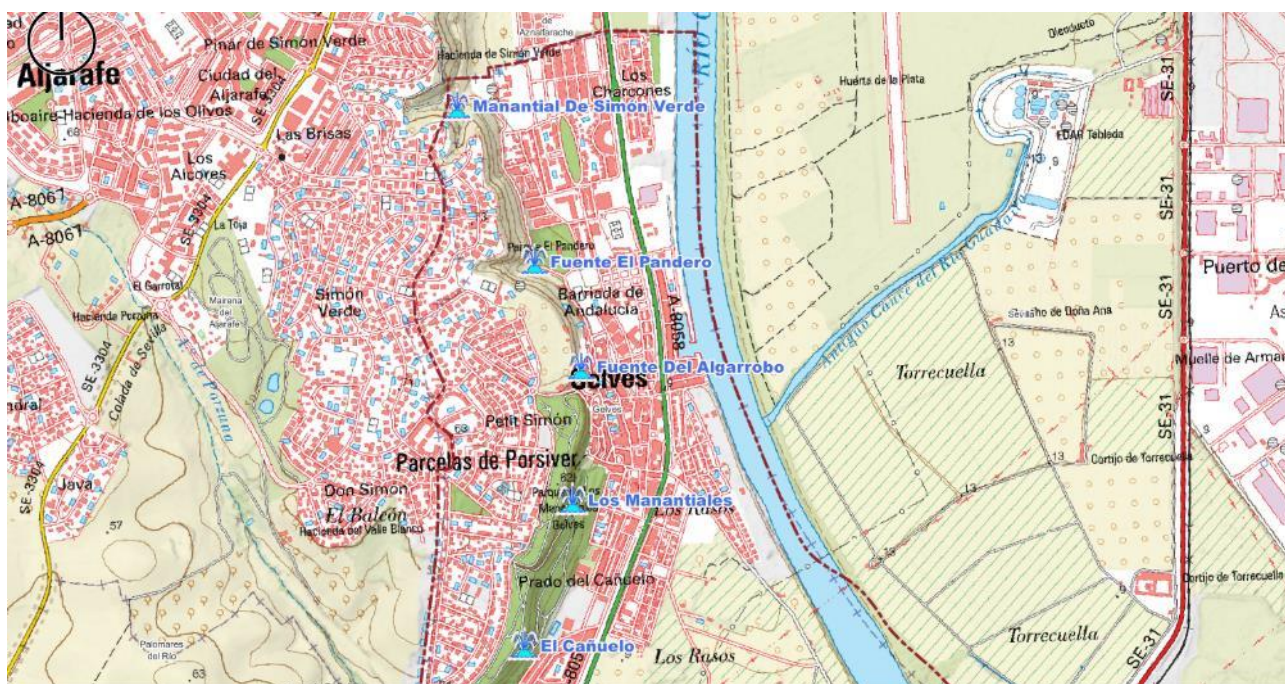
Sistema hidrológico. (Fuente: DERA)

Los materiales detríticos del Aljarafe y de la vega son ricos en aguas acuíferas. Esta situación estructural conduce a la disponibilidad de aguas subterráneas en todo el término. La mayor parte se asienta sobre el sistema acuífero Sevilla-Carmona (masa de agua subterránea ES050MSBT000057300 Aluvial del Guadalquivir-Sevilla), encontrándose el territorio de la meseta y escarpe del Aljarafe sobre el sistema acuífero Almonte Marismas (masa de agua subterránea ES050MSBT000055001 Aljarafe norte).

En el encuentro del acuífero Almonte Marismas con la vega, el pie del escarpe, afloran, dentro del municipio, al menos 5 manantiales:

- Manantial de Simón Verde
- Fuente El Pandero
- Fuente del Algarrobo
- Los Manantiales
- El Cañuelo

Estos manantiales presentan un gran interés simbólico, geológico, histórico, toponímico y cultural para el municipio, situándose además en la banda cuya protección fue propuesta por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla (incorporado en el POTAUS como Espacio y elemento de Protección Territorial (Escarpes y Formas singulares del relieve) y finalmente como monte público “Cornisa este del Aljarafe”.(SE-50015-AY) cuyo titular es el Ayuntamiento de Gelves. Estos manantiales tienen la peculiaridad de haber sido excavados históricamente en galerías para un mejor aprovechamiento del agua.



Manantiales (Fuente: DERA)

En el aspecto competencial de aguas se identifican al menos 4 organismos competentes en el entorno del Río Guadalquivir:

- **Puerto de Sevilla.** Puerto general del Estado con competencias estatales en relación a la actividad portuaria.
- **Puerto Gelves.** Puerto autonómico con competencias autonómicas en relación a la actividad portuaria.
- **Demarcación de Costas de Andalucía Occidental,** competente en el Río Guadalquivir en la zona que atraviesa Gelves, que establece las limitaciones sectoriales del Dominio Público Marítimo Terrestre.
- **Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir,** con competencias en la cuenca del río y sus afluentes situados fuera del ámbito litoral.



Vista del Río Guadalquivir a su paso por el municipio.



Vista del Puerto deportivo Puerto Gelves

A.5.5. BIODIVERSIDAD

La biodiversidad en Gelves, a pesar de la elevada antropización desde tiempos ancestrales, queda relativamente conservada por la presencia de dos ámbitos que actúan, debido a su linealidad, como corredores ecológicos.

El primero es el Río Guadalquivir, que permite el desplazamiento a largas distancias, conectando la importante fuente que representa Doñana, especialmente para la avifauna, con la Sierra norte, además de aportar la propia biodiversidad de un medio acuático de gran importancia ecológica. El segundo corredor, de menor alcance, pero muy interesante por la presencia de hábitats rupícolas y olivares antiguos que ofrecen refugio a numerosas especies, es la Cornisa Este del Aljarafe, gran pulmón verde y de biodiversidad, junto al Guadalquivir, del municipio.

El inventario de hábitats de interés comunitario (HIC) de Rediam, muestra que las únicas zonas de Gelves que presentan hábitats de interés comunitario son pequeños retazos de bosque de ribera asociados al Río Guadalquivir y el rico hábitat estuarino que alcanza hasta Alcalá del Río. En concreto encontramos los siguientes HICs:

1130 Estuarios

92A0_0 Alamedas y Saucedas arbóreas (Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*)

Los únicos terrenos forestales del Municipio son los de la Cornisa este del Aljarafe y el bosque de ribera del Río Guadalquivir.



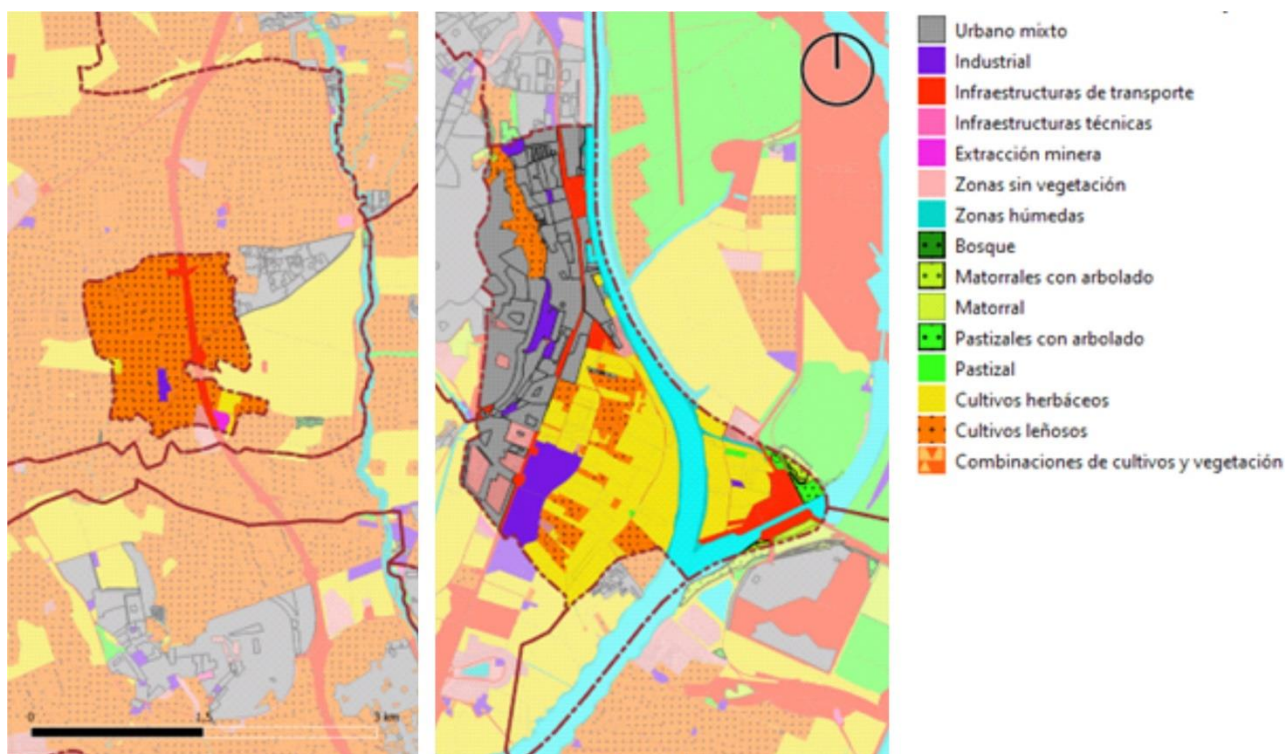
Habitats de Interés Comunitario (azul). Fuente: Rediam

Aunque Gelves no se encuentra en el apéndice de la zonas de peligro de incendios forestales del Decreto 371/2010 de 14 de septiembre (BOJA nº 192 de 2010) declara las Zonas de Peligro de Andalucía por Términos Municipales, dado el riesgo de incendios forestales de la Cornisa y su cercanía a zonas pobladas, ha sido redactado por el INFOCA un Plan de Prevención de incendios forestales para la cornisa del Aljarafe, las medidas de prevención de dicho Plan se encuentran en aplicación, aunque no se encuentre aprobado.

Gelves ha presentado con fecha mayo de 2023 la propuesta de inclusión como monte público "Cornisa este del Aljarafe".(SE-50015-AY) cuyo titular es el Ayuntamiento de Gelves.

A.5.6. USOS DEL SUELO

En la actualidad, casi la mitad del término municipal está destinado a usos urbanos, residenciales o terciarios, o bien ocupado por infraestructuras.



Usos del suelo. Fuente: SIPNA_2023- Rediam.

Los usos urbanos residenciales se centran en el norte, con una urbanización residencial de baja densidad en lo alto de la meseta, y un uso residencial con densidades variables, desde el casco urbano tradicional hasta edificaciones en altura, en la vega.

La superficie municipal sellada por usos artificiales (urbanos, industriales, infraestructuras de transporte y técnicas, extracción minera y zonas sin vegetación) supone el 40,08 % (*) del término municipal (sin incluir la Hacienda Torrequemada).

(*) 256,8830 ha zfp/ 640,8540 ha tt.mm. Gelves este: 40,08 %

En relación con las infraestructuras los usos más importantes son:

- La carretera de doble calzada A-8058 que es el eje viario y económico principal dividiendo el término de norte a sur, resaltar el elevado tráfico en travesía que soporta la población por dicha vía. Indicar también en este elemento que, hasta la reciente apertura del tramo de la SE-40 hacia la A-49 es la salida más importante de Puebla del Río y Coría del Río, ambas con una importante población flotante que trabaja en Sevilla.
- La SE-40 que atraviesa el territorio de Torrequemada.
- El Puerto de Sevilla.
- El Puerto deportivo de Gelves.

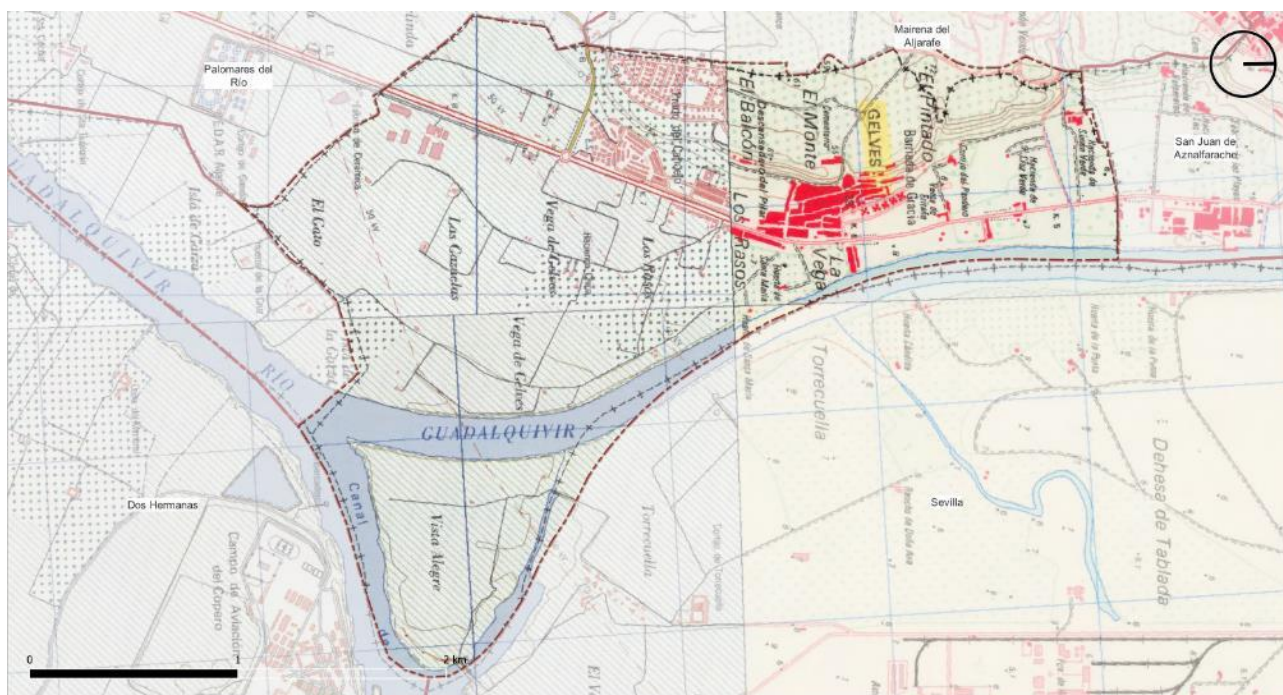
Los usos terciarios se centran en el sur, asociados a la A-8058, en el parque industrial CITEC y el polígono industrial Guadalquivir.

Los usos agrícolas se mantienen en la zona sureste, en los ricos suelos de vega donde debido a las periódicas inundaciones la ocupación por usos más intensivos no ha sido posible. Estos son cultivos de regadío, herbáceos o cítricos, incluso intensivos en invernaderos, y en Torrequemada el cultivo dominante, como en todo el Aljarafe, es el olivar de verdeo.

A.5.7. PAISAJE

La tipología paisajística histórica (principios del siglo XX) de esta comarca era básicamente agrícola, con un fértil valle al amparo de las crecidas del río y una meseta alomada con amplias zonas cultivadas, predominantemente olivar y herbáceos.

Arriba, en la meseta, en la zona de la Hacienda de Torrequemada, en medio de esta masa aparecían pueblos muy bien definidos con una tipología edificatoria bien clara de casas unifamiliares de paredes blancas y techumbres a una o dos aguas con teja árabe. Puntualmente aparecían cortijos con su propia tipología funcional para los trabajos agrícolas organizados en torno a un patio. En cambio, en la vega, los fértiles y amplios cultivos herbáceos y leñosos (cítricos y olivar) agrupados también en torno a cortijos (Del Panadero, del Cañuelo de Pellejera, Santa María, Cortijo Nuevo, Simón Verde, Cruz Verde) y los pueblos arrimados a los puntos altos para evitar las inundaciones, en este caso al escarpe del Aljarafe.

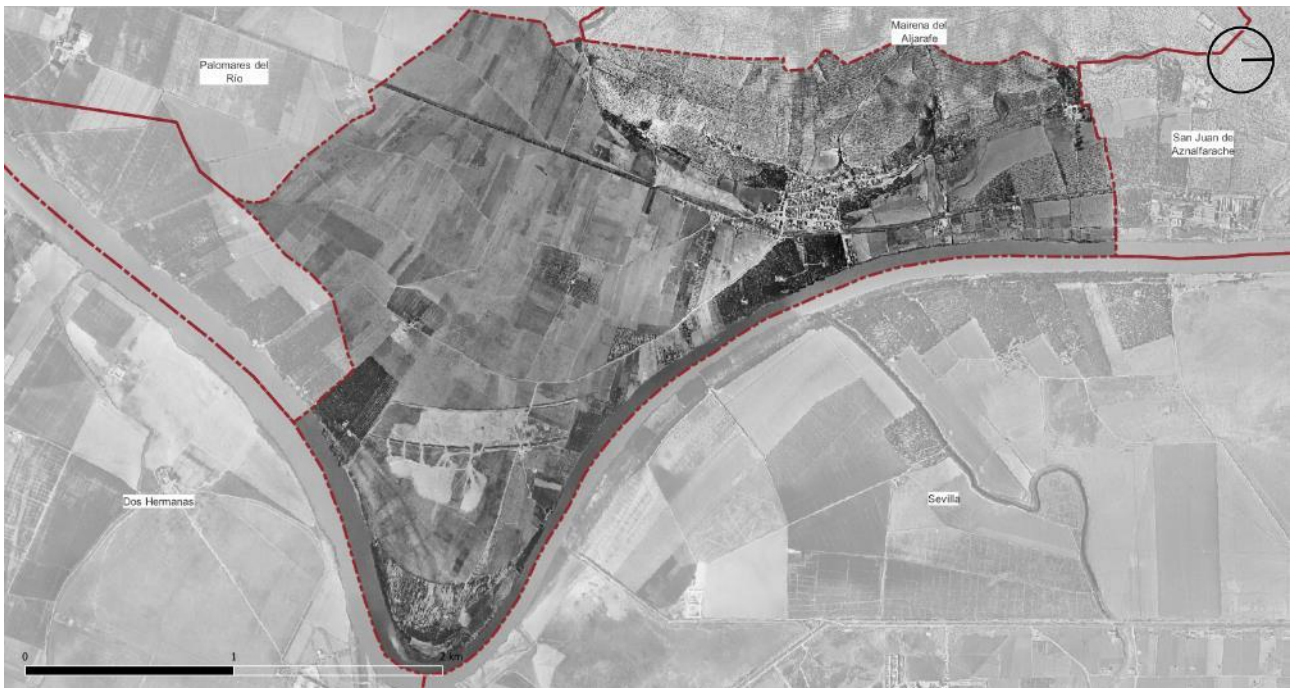


Cartografía IGN MTN25 primera edición 1975 (norte)-2002 (sur). Fuente: Rediam

En la ortofoto de la imagen siguiente se puede observar, en el vuelo americano, la situación paisajística a mediados del siglo XX (1956-1957).

Es resaltable la ausencia en esta época de la corta de la Punta del Verde o de Betón que está empezando a construirse y la ausencia total de edificaciones en lo alto del escarpe,

En las cercanías a la Vega del Guadalquivir, y más concretamente a la ciudad de Sevilla, se han producido dos fenómenos colonizadores que entendemos se han producido en dos etapas, siendo la Exposición Universal de Sevilla de 1992 el punto de inflexión:



Situación del municipio. (Vuelo americano-1956-1957). Fuente: Rediam

En una primera etapa (ver la ortofoto en la figura siguiente de los años 81-87, antes de este hito, el gran nuevo eje de comunicaciones que va a determinar la imagen actual del municipio: la Autovía A-8058 y se ha ejecutado ya la corta, se empieza a notar el proceso colonizador de escarpe



Situación del municipio. (Vuelo nacional 1981-1986). Fuente: Rediam

A este importante evento, que mejora notablemente la comunicación del Coria del Río, La Puebla del Río y el propio Gelves con Sevilla con un creciente parque automovilístico y desarrollo socioeconómico, genera en el municipio una nueva función con gran incidencia en el urbanismo local: la de ciudad dormitorio. La perspectiva urbanística vigente (desarrollismo de los años setenta) conllevó la construcción de nuevas barriadas (Barriada de Gracia) con edificios en altura creciendo hacia el norte del municipio y como límite la autovía. En paralelo hay pequeños desarrollos tradicionales de vivienda unifamiliar adosada de autoconstrucción que van rodeando el casco histórico y al otro lado de la Autovía.

A partir del 92 (Ver la ortofoto de 2002 en la figura siguiente), el proceso es mucho más intenso y homogéneo. Se ordena predominantemente en sectores con urbanizaciones con vivienda de la misma tipología unifamiliar adosada. A todo ello se ha unido la puesta en marcha de una importante zona industrial y comercial de ámbito metropolitano (Parque Tecnológico CITEC y el polígono industrial Guadalquivir) así como la construcción de Puerto Gelves y se urbaniza la banda entre el Guadalquivir y la autovía. Este proceso urbanizador se ha mantenido hasta nuestros días.



Situación del municipio. (SIGPAC 2002). Fuente: Rediam

En cambio, en la hacienda Torrequemada no ha habido cambios paisajísticos significativos manteniéndose, hasta la construcción de la SE-40 la tipología paisajística tradicional del Aljarafe.



Situación del municipio. (Vuelo americano-1956-1957). Fuente: Rediam



Situación del municipio. (PNOA-2023). Fuente: Rediam

A pesar de esta progresiva urbanización del municipio, en su zona este, el paisaje estructural que supone la sucesión: Río Guadalquivir-vega-escarpe-meseta genera un paisaje muy cambiante y apreciado, pues presenta muchos elementos paisajístico de gran interés: agua, panorámicas de Sevilla y la vega en altura, escarpe arbolado,.... Esta singularidad paisajística es reconocida en numerosas obras artísticas, ya literarias, ya pictóricas. Este interés paisajístico es más acentuado, en tanto a que estas escenas tienen la posibilidad de ser aprovechadas vía fluvial.





Vistas desde la Cornisa este del Aljarafe donde se observan los dos elementos paisajísticos lineales con claridad.

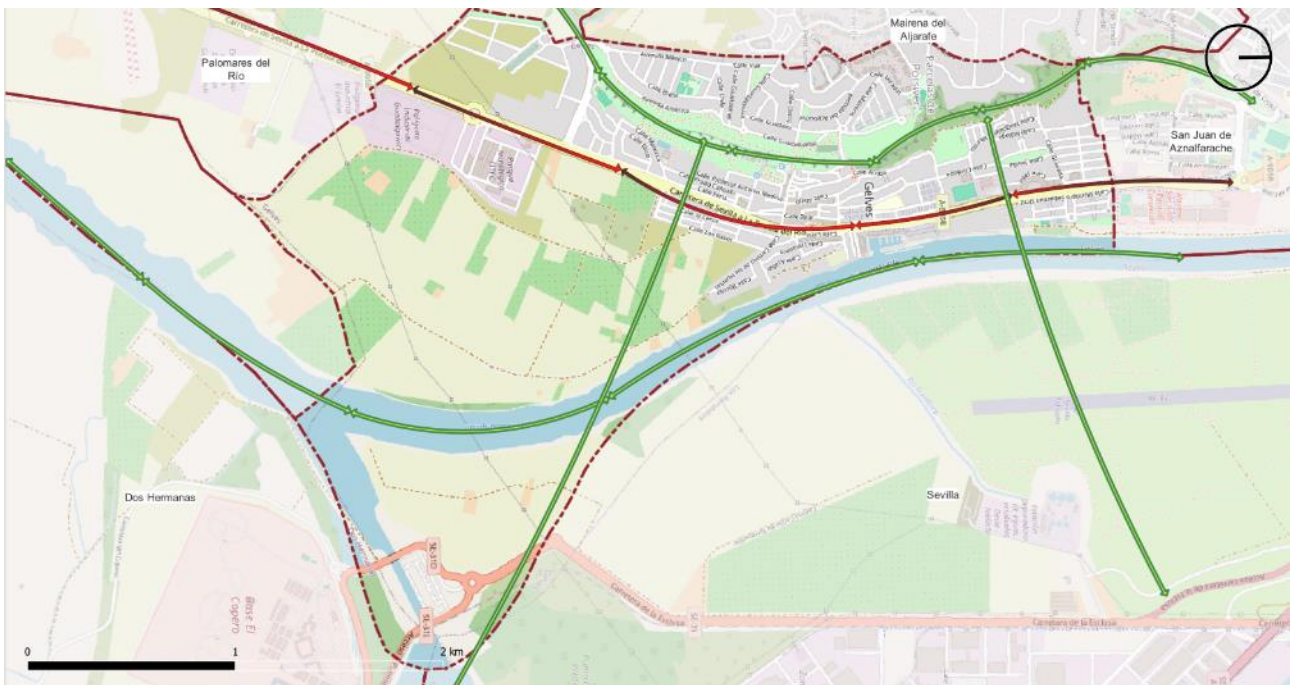


Vistas desde la Vega de la Cornisa este del Aljarafe.



Vistas de la autovía a-8058 a su paso por el municipio.

Podemos concluir que Gelves conserva dos elementos paisajísticos y medioambientales lineales en dirección de norte a sur de gran interés: su escarpe y el río, entre los que se encuentra un elemento perturbador de primer orden: la autovía -A-8058, la cual además es una barrera, fuente de ruido y contaminación atmosférica. Este efecto negativo queda enmascarado, sin embargo, por la potencia visual de las vistas transversales desde el río al escarpe y viceversa, así como por su entorno edificado que oculta las vistas y el ruido en esta dirección.



Flujos paisajísticos

A.6. PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL

Respecto al Patrimonio histórico Cultural, se identifican elementos atendiendo a las diferentes fuentes oficiales:

A.6.1. INSTITUTO ANDALUZ DEL PATRIMONIO HISTÓRICO

El Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico (IAHP) de la Junta de Andalucía identifica en el término municipal un total diez bienes inmuebles en la Guía Digital del Patrimonio Cultural de Andalucía.

Denominación	Código	Caracterización
Hacienda de San Ignacio de Torrequemada	1410440008	Arquitectónica, Etnológica
La planta de este inmueble es rectangular y se estructura según el modelo consolidado en torno a dos grandes patios jerarquizados y contiguos, en los que se distribuyen las funciones residenciales, agrícolas e industriales. La entrada es a través de un vano de medio punto desde el que se accede al patio rectangular o de labor. A su vez, en el interior de este primer patio, se visualiza la segunda portada que comunica con el segundo patio de forma cuadrangular. En éste se aprecia en su parte frontal el señorío, que se halla porticada por una galería de columnas. Las naves relacionadas con los trabajos agrícolas y ganaderos se sitúan en torno al primer patio, o de labor, dispuestas sucesivamente y construidas según un esquema rígido de paramentos continuos con huecos de ventilación y accesos perfilados en las viviendas y almacenes. En la crujía de fachada se ubica la primera portada, embutida en un cuerpo arquitectónico de planta cuadrada con cubierta a cuatro aguas mediante vano de medio punto sin decoración. A ambos lados de la entrada se hallan las dependencias de la gañanía. En los lados menores del patio aparecen pórticos que alternan los muros de carga con los arcos de ladrillo de medio punto sobre gruesos pilares. Desde estos dos pórticos se accede al interior de las naves destinadas en su origen a cuadras. Este patio de labor ejerce una función secundaria y complementaria al del siguiente patio en el que, además del señorío y de la capilla, se ubican las naves destinadas al lagar y la almazara, siendo estos espacios una de sus características propias. En la crujía intermedia de acceso al señorío se sitúa la vivienda del casero y en el extremo de esta nave se encuentra la torre contrapeso del lagar que simultáneamente pertenece a los dos patios. En la entrada a esta parte del señorío se abre la segunda portada o portada principal, uno de los principales elementos barrocos de la Hacienda y más significativos, pues simboliza la introducción en el espacio noble o del propietario. Esta portada presenta un arco con decoración de color almagra de placas recortadas que soportan un entablamento y frontón triangular en cuyo tímpano aparece un óvalo de yeserías a la manera de rayos solares y en la clave un escudo de armas con orla barroca. Está flanqueada por pilastras en la que se insertan hornacinas con las imágenes de San Isidro Labrador y Santa Bárbara y se remata con tres pequeños pináculos con bolas en los que se puede leer la fecha de 1708. Elemento decorativo propio de esta hacienda son los cuatro relojes de sol, realizados con pintura en color almagra, que flanquean los accesos por el interior a las entradas de ambos patios. En el patio del señorío, en el centro, se encuentra el aljibe con doble brocal de mármol unido por un cuerpo cúbico (del mismo material y altura) y junto a éste se halla un «ficus» de gran tamaño. Este patio está rodeado por las estructuras de mayor rango arquitectónico. El flanco izquierdo lo ocupa una nave única destinada a lagar cuyo interior se distribuye entre dos líneas de arcos de medio punto de gran luz apoyados sobre veintidós columnas toscanas y cimacios de piedra arenisca. Al exterior presenta galería porticada con arcos de medio punto enmarcados por alfiles descansando sobre columnas de mármol con capiteles de pencas. En la nave opuesta se encuentra la almazara, dividida en dos ámbitos y ocupando la torre contrapeso la zona central. En su interior, a ambos lados existe un gran número de tinajas alineadas longitudinalmente en hileras. En la parte anterior, con salida al patio, se abren vanos que conectan una serie de dependencias destinadas a diversos usos. La crujía correspondiente es la destinada al señorío con pórtico semejante al anterior. Esta zona de vivienda se organiza en torno a un gran salón central, desde el que se puede acceder		

tanto a las diferentes habitaciones que componen la vivienda, como a otro pórtico posterior. En las habitaciones laterales aparecen pintadas en sus techos las figuras de San Ignacio de Loyola vestido de sacerdote y la de San Francisco Javier bautizando a una india, enmarcadas por decoración de roleos y hojarasca según el estilo barroco. Son pinturas alusivas a los fundadores jesuitas y a la presencia de esta orden en el inmueble.

En el exterior del señorío se observa, en su extremo nordeste, la torre mirador de tres alturas, dividida por impostas. En la primera planta cuenta con balcones con barandas de forja, y en la segunda con vanos rectangulares flanqueados por pares de pilastras. Sobre este nivel se presenta una cubierta aterrazada con barandas de forja sostenidas por pilares que se rematan con perfiles bulbosos.

En la zona izquierda, y desde el pórtico del señorío, se ubica la capilla barroca. La entrada a ésta está precedida por un pasillo, cerrado por una robusta reja. En el interior de dicha capilla se observa en el testero frontal un bello retablo dieciochesco de madera noble sin dorar, ocupado por imágenes de culto en sus tres hornacinas. Los techos están formados por bóvedas de arista interrumpidas por un arco fajón.

Tras esta nave, cuya fachada trasera tiene un segundo pórtico, se ubica el actual jardín, anteriormente utilizado como huerta. Es un amplio recinto cercado por una tapia. En el jardín se encuentra una vieja noria y la alberca para el riego, actualmente, de las plantas y árboles, entre las que destaca una gran araucaria.

Bajo el señorío se encuentra el sótano abovedado que según la tradición fue usado como cárcel por la Inquisición.

Los tejados son de teja árabe y los techos cuentan con una gruesa viguería de madera tanto en los pórticos de los patios como en los pasillos interiores del señorío. En el lagar y la almazara, en su parte central, destacan las cubiertas a dos aguas con tirantes de madera.

Datos Históricos

El origen histórico de la finca se remonta a la alquería musulmana del Caxar, que en el Repartimiento se dona al noble castellano Gonzalo García de Torrequemada, de donde proviene su nombre, perteneciendo luego a la Orden de San- tiago y hacia 1331 a Sancho López y su mujer, destacando en todo este tiempo por su producción y riqueza olivarera. El caserío actual se construyó a principios del siglo XVIII, según se desprende de la inscripción de la portada donde se lee:

«Año 1708». Fue adquirido en 1735 por don Jerónimo de Viergol y Rovira, Capellán Real que la compró para la provincia de Chile de la Compañía de Jesús, lo que aportó la advocación de San Ignacio a su nombre. Los jesuitas la explotaron durante veinticinco años traspasándola luego a particulares hasta los actuales propietarios.

Denominación	Código	Caracterización
Olivares de la Hacienda de Torrequemada	1410440009	Arquitectónica, Etnológica
Se ubica en el municipio de Gelves, en la comarca del Aljarafe de la provincia de Sevilla, que constituye otro paisaje olivarero con identidad propia en el contexto del olivar andaluz. Las plantaciones, de hondas raíces históricas, se desarrollan en el Aljarafe -en árabe, "sitio elevado"- sobre una campiña miocena suavemente alomada, de suelos limo-arenosos, muy aptos para el olivar, que se levanta unas decenas de metros sobre el llano aluvial del bajo Guadalquivir junto a la ciudad de Sevilla. El ámbito se corresponde con la Hacienda de San Ignacio de Torrequemada, un excepcional conjunto olivarero señorial en el corazón del Aljarafe, levantado en el siglo XVIII y que marca una nueva etapa de esplendor en el devenir de las haciendas del Bajo Guadalquivir.		

No obstante, conviene reseñar que el origen histórico constatado de la hacienda se remonta a la época medieval, donde en el mismo enclave se ubicaba la alquería islámica del Caxar, aunque también es significativo que en el entorno se localicen hallazgos asociados a una villa de época romana. En el repartimiento que subsiguio a la conquista cristiana de este territorio en 1253, la alquería fue cedida a Gonzalo García de Torrequemada, contando ya en ese momento con cinco mil pies de olivar, así como con un molino aceitero.

Es en la primera mitad del siglo XVIII cuando la hacienda adquiere su grandeza y rasgos monumentales, coincidiendo con un momento de esplendor de la economía sevillana que motivó la inversión de las clases acomodadas y de la aristocracia urbana en las grandes explotaciones de olivar. Tal y como muestra la inscripción de su portada, en esta época adquiere su configuración actual tras ser adquirida por un banquero sevillano. Sin embargo, lo que aporta un valor añadido excepcional es su nítida relación con América, ya que en 1735 fue adquirida por la Compañía de Jesús, en concreto para la provincia jesuítica de Chile. De ahí que adopte su nombre definitivo añadiendo a Torrequemada el de San Ignacio, el fundador de dicha orden. De la relación de la hacienda con el continente americano quedan numerosas muestras materiales en las inscripciones de carpinterías y en el retablo de la capilla.

En la hacienda perviven excepcionales valores históricos, arquitectónicos, etnológicos y paisajísticos, siendo una muestra destacada y representativa de la arquitectura vernácula andaluza, a la que se suman influencias artísticas urbanas del barroco, así como las que ponen de manifiesto muchos de sus elementos vinculados con las arquitecturas de la orden jesuita, incluyendo motivos iconográficos que responden a su dilatada vinculación con América. Son rasgos que, además, muestran las cualidades que hicieron de esta y otras haciendas andaluzas el prototipo de las haciendas americanas, exportando su modelo de organización tipológica y arquitectónica a países como Colombia, México, Perú o Chile.

La hacienda se encuentra organizada en una secuencia de dos patios y huerto-jardín trasero con árboles ornamentales americanos, cuenta con capilla, señorío e incluso lagar y bodega, además del molino de aceite y unas 200 ha de olivar. Es pues representativa de las haciendas de este período, cuando las construcciones y fincas adquieren gran superficie y capacidad productiva, a lo que acompaña una evolución definitiva de los sistemas de prensado preindustriales, mejorando las prensas de viga anteriores. En este caso el complejo contaba con los dos magníficos ejemplares de prensa y una doble torre de contrapeso compartida, además de los dos molinos que albergaba su gran nave.

De esta forma, San Ignacio de Torrequemada destaca especialmente por la magnificencia y buen estado de conservación del patrimonio edificado, así como por aportar una muestra excepcional del paisaje olivarero del Aljarafe sevillano, donde se mantiene viva la actividad agraria asociada al cultivo de olivo.

Denominación	Código	Caracterización
Paisajes del Olivar en Andalucía	1230690144	Todas
Los paisajes del olivar en Andalucía, bien representativo de la cultura mediterránea del olivo, es el resultado de la mayor especialización olivarera conocida, un mar de olivos de una belleza serena, que combina sucesivas retículas de olivos ordenados, salpicados a veces por cortijos o haciendas; puntos blancos que destacan sobre el verde olivo; tramas que se amoldan a una geografía contrastada, de oleadas verdes y plateadas como las hojas. La cultura del olivo está ligada a la historia de los pueblos mediterráneos, de la que este árbol es posiblemente su principal símbolo. Cultivado desde el Neolítico, todos los pueblos del Mediterráneo han aportado conocimiento y tecnología tanto para su cuidado como para la elaboración del aceite, haciendo de él un producto de uso habitual y una mercancía principal en los intercambios comerciales de todas las épocas. Los olivares aparecen al traspasar el umbral de Sierra Morena y ocupan las suaves campiñas y las laderas de montes y serranías, a veces no tan suaves, a un lado y otro del Guadalquivir, hasta llegar incluso a las		

costas. Este inmenso paisaje cultural se sustenta hoy en una plantación ordenada de más de 150 millones de árboles de magnitudes excepcionales: 300 km de continuidad, 300 municipios, 1,4 millones de personas que habitan en su territorio.

El actual mar de olivos se ha producido en los dos últimos siglos y refleja inicialmente el cambio del antiguo régimen a la primera industrialización, que en la historia agraria representa el tránsito de la sociedad estamental a la burguesa, protagonizado en Andalucía por el acceso a la propiedad de la tierra de las poblaciones campesinas, lo que ha generado una cultura identitaria propia en la memoria de aquellos brazos desconocidos que plantaron millones de olivos.

Son paisajes que conservan su funcionalidad sin detener la evolución ni perder su esencia tradicional; un cultivo permanente que acoge vida natural y biodiversidad. En definitiva, paisajes agrarios evolutivos y vivos, con elementos patrimoniales destacados y una organización social muy activa basada en las cooperativas de agricultores, que muestran la diversidad de manejos, funcionalidades y adaptaciones del cultivo (marcos de plantación, bancales, riegos, etcétera) como reflejo de cada momento histórico y de las necesidades y condiciones locales.

Denominación	Código	Caracterización
Cortijo del Cañuelo	1410440001	Arqueológica
Aunque el lugar parece que no obedece al clásico emplazamiento de una villa romana, la presencia de un manantial de agua potable pudo ser el foco de atracción al que debemos la presencia de estos vestigios.		
(*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

Denominación	Código	Caracterización
Hacienda Valparaíso	1410440005	Etnológica
Hacienda de olivar distribuida en torno a un patio. Cuenta con señorío, naves de maquinaria y caballerizas.		
(*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

Denominación	Código	Caracterización
Cementerio de Gelves	1410440006	Arquitectónica
Situado al oeste de la ciudad, en un alto cerca del pueblo. Se pueden distinguir dos zonas, la implantación original, rectangular, con nichos en perímetro y exentos configurando un eje de recorrido que se convierte en una avenida de cipreses en la ampliación. Esta dispone de nichos en ambos lados paralelos al paseo, que se remata en un edículo para sala de duelos, autopsias y servicios. Lo rodea una tapia alta, enjabelgada, con caballete de teja. El acceso se realiza por una pequeña portada de frontón recto partido sobre pilastras, jugando ocre y blancos. Resulta de interés la conservación de la primitiva ordenación de nichos que, tras la ampliación, resulta plenamente recuperable. Se trata de una doble alineación de boveditas trasdosadas que hoy quedan junto al acceso. La sepultura más antigua es la de D. Francisco de Paula Díaz, cura que fue de San Pedro en Carmona, que murió el 29-12-1878. Hay una placa conmemorativa de la ampliación, dice: "Siendo alcalde presidente del Ayuntamiento de esta ciudad D. Antonio Moreno Pérez y cura párroco D. Juan de Dios González Gálvez, se efectuó la ampliación y reforma de este cementerio, obra que pudo llevarse a cabo gracias a la generosidad de D. Pedro Ciaurriz Benítez que donó los terrenos necesarios. Para ellos, Gelves, año 1956".		
(*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

Denominación	Código	Caracterización
Zona de Servidumbre Arqueológica Río Guadalquivir	1410910737	Arqueológica
La utilización del río Guadalquivir como vía comercial y de comunicación desde época antigua es atestiguada tanto por las fuentes escritas como por los restos materiales localizados en sus aguas y márgenes, tanto actuales como antiguas. Esta navegación continuó realizándose en época medieval y, por supuesto, en época moderna, momento este último de gran importancia comercial. De este período se tiene constancia de la existencia de diversos pecios a lo largo del curso del río 11 hundimientos desde su desembocadura hasta Sevilla. En concreto en Coria del Río en el año 1553 naufragó la nao San Bartolomé, mientras que, en San Juan de Aznalfarache, en el año 1561, se perdió la nao San Antonio. No obstante, los estudios documentales y bibliográficos que hacen referencia al patrimonio arqueológico sumergido en la provincia de Sevilla se encuentran, en la actualidad, en una fase inicial, por lo que se presume que exista un mayor número de pecios y yacimientos por descubrir y documentar. (*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

Denominación	Código	Caracterización
Gelves	1410440002	Arqueológica
Se trata, posiblemente de un pequeño poblado o gran villa romana. Entre los hallazgos destacan unos fustes de columnas de mármol y el fragmento de escultura romana estudiado por Collantes de Terán que debió pertenecer a Diana. Lo más importante para futuras investigaciones en este yacimiento, sería comprobar las tradiciones que hacen de él un poblado iberoturdetano. (*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

Denominación	Código	Caracterización
Cortijo del Pandero	1410440003	Arqueológica
Los restos de los que habla Ponsich no se han podido localizar. Ni en el lugar que ocupa ni por la importancia de sus hallazgos nos parece que podamos estar ante un yacimiento de importancia.		

Denominación	Código	Caracterización
Hacienda de simón verde	1410440004	Arqueológica
El sitio es poco apropiado para el emplazamiento de una villa romana pues está situado en el cauce de inundación del Guadalquivir. Sin embargo Ponsich señala en él claros vestigios de la presencia romana. Además hace proceder de aquí una inscripción encontrada en 1755, cuestión en la que no todo el mundo está de acuerdo, pues Hübner la hace proceder de la Hacienda de Valparaíso. Sólo si es cierta la procedencia de este yacimiento de la citada inscripción, cosa muy dudosa, habría que darle importancia al mismo, por lo demás no existen restos significativos como para señalar en este punto una importante villa romana. (*) Las vinculaciones con Dbpedia son automáticas, por lo que en ocasiones pueden ofrecer como resultado incoherencias semánticas.		

A.6.2. EL PATRIMONIO EN EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

El Planeamiento vigente delimita los siguientes ámbitos de especial protección de carácter patrimonial
PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO.

Se define así a toda obra de arquitectura o ingeniería que se singulariza dentro del territorio municipal por su calidad arquitectónica, su historia y su calidad ambiental.

- **Hacienda de San Ignacio de Torrequemada y su entorno. Patrimonio Arquitectónico.**

Este es el enclave que el término de Gelves tiene en Bollullos de la Mitación, con una superficie de unas 167 Ha de olivar. Esta hacienda, perteneciente en tiempos a la Compañía de Jesús, tiene una distribución característica de los conjuntos arquitectónicos de las grandes explotaciones de olivar. El conjunto se articula en torno a dos grandes patios: El primero se encuentra rodeado por dependencias para las faenas agrícolas y una monumental portada barroca de yesería, en la que figura la fecha 1708, da acceso al segundo patio, donde se encuentra el molino aceitero y en el que dos de sus lados presentan sendas arquerías. Por la que se sitúa a la izquierda se accede a una enorme dependencia de tres naves paralelas a la fachada del patio, separadas por arcadas de medio punto y que servía de bodega.



Vista general de la portada y el Interior de la Nave.

En la residencia existe un gran salón con pinturas de San Francisco Javier y San Ignacio de Loyola en el techo, y una pequeña capilla a la que se accede por uno de sus ángulos.

Independientemente del conjunto, hay una gran nave dividida por arcos ojivales, que pudo servir originariamente de iglesia, del periodo barroco, a pesar de su apariencia.

El origen histórico de la finca se remonta a la alquería musulmana del Caxar, que en el Repartimiento se dona al noble castellano Gonzalo García de Torrequemada, de donde proviene su nombre, perteneciendo luego a la Orden de Santiago y hacia 1331 a Sancho López y su mujer, destacando en todo este tiempo por su producción y riqueza olivarera. El caserío actual se construyó a principios del siglo XVIII, según se desprende de la inscripción de la portada donde se lee: «Año 1708». Fue adquirido en 1735 por don Jerónimo de Viergol y Rovira, Capellán Real que la compró para la provincia de Chile de la Compañía de Jesús, lo que aportó la advocación de San Ignacio a su nombre. Los jesuitas la explotaron durante veinticinco años traspasándola luego a particulares hasta los actuales propietarios.

La Hacienda de San Ignacio de Torrequemada representa en el conjunto de inmuebles rurales del Aljarafe sevillano un caso de importancia, tanto por la extensión de su planta rectangular en torno a dos patios, como por la singular conservación de esta y la distribución de espacios apenas transformados, gracias al mantenimiento de los usos de habitabilidad y agrícolas. Es un inmueble funcional, concebido fundamentalmente para la explotación de olivar, formando la arquitectura y el paisaje agrícola un conjunto integrado y dotado de una gran significación patrimonial.

El entorno afectado por la declaración de Bien de Interés Cultural de la Hacienda de San Ignacio de Torquemada comprendía las edificaciones de la Hacienda, así como los olivares relacionados con esta, completando un conjunto de cerca de 167Ha de superficie.

- **Hacienda de Simón Verde. Patrimonio Arquitectónico.**

La Hacienda Simón Verde se encuentra próxima al núcleo urbano, al pie de la cornisa del Aljarafe, en el norte del término municipal, en una franja de terreno entre este y el término de San Juan de Aznalfarache. Conserva varios árboles de gran porte junto a la Hacienda. Su acceso se encuentra en la calle Granada, que conecta directamente con la A-8058.



Vista general de la Hacienda desde la calle José Eloy García Brioso.

Se trata de un conjunto de varias edificaciones destinadas a labores agrícolas, en la que destaca el edificio principal, con dos cuerpos a ambos lados de una portada de acceso al patio, y una torre mirador en el ángulo noreste.

Su grado de protección es de Nivel B, estructural.

- **Iglesia de Santa María de Gracia. Patrimonio Arquitectónico.**

Se localiza en la parte alta del casco urbano, con entrada por la calle Joaquín Bazo Campos y portada lateral por la calle Párroco Juan de Dios Corrales. Es el edificio mas significativo del casco de Gelves y debe considerarse protegido en su totalidad. Su posición en la zona mas elevada del mismo le confiere una silueta característica al caserío de la localidad desde la Vega, por lo que debe procurarse el mantenimiento de las perspectivas visuales.



Vistas de la Iglesia de Santa María de Gracia.

Se trata de una obra barroca del siglo XVIII, de una sola nave, crucero y capillas en el lado del Evangelio. Las bóvedas son de cañón con lunetos, excepto en el crucero, en donde se sitúa una media naranja sobre pechinas. La portada lateral, situada en el muro derecho, es adintelada, flanqueada por pilastras y con un frontón roto, donde se encuentra un retablo de azulejos. La portada de los pies también es adintelada, con pilastras almohadilladas. En el ángulo noroeste se levanta la torre, con dos cuerpos y chapitel. En la cripta, compuesta por arcos varias columnas, se encuentran los restos de los patronos, Doña Leonor de Millán y Don Pedro Colon. Contiene además lienzos y piezas de orfebrería de los siglos XVII y XVIII.

Antigua Estación del Tranvía. Patrimonio Arquitectónico.

Se encuentra localizada junto a la autovía A-8058, en la plaza del Duque de Alba, en la antigua traza del tranvía Sevilla a Coria del Río. Data del primer tercio del siglo XX.



Imagen de 1932 y de la actualidad de la Estación del Tranvía de Gelves.

Se trata de una edificación compuesta por un cuerpo central de dos plantas y cubierta a cuatro aguas, y sendos cuerpos laterales asimétricos. Obra de estilo regionalista, se erige como único exponente de los elementos que conformaban la línea de tranvías procedente de Sevilla y que recorría la margen derecha del río.

ELEMENTOS SINGULARES

Son aquellos elementos contruidos, de valor histórico, cultural y/o artístico que forman parte de la configuración y estructura de un edificio, de un entorno urbano o del territorio.

Portada del Antiguo Colegio. Elemento Singular.

Se sitúa a continuación de la fachada lateral de la Iglesia de Nuestra Señora de Gracia, en la zona mas alta del casco urbano, sobre la falda de la Cornisa. Se trata de la portada del antiguo Colegio Duque de Alba, formada por pilastras y frontón de ladrillo taco, inserta dentro de un tramo de cerramiento almenarado.

PATRIMONIO URBANO. BARRIADAS

Toda agrupación de edificios o espacios urbanos, claramente diferenciables, en los que los valores del conjunto sobresalen independientemente de los valores de cada elemento individualmente considerado, constituyendo una unidad coherente por sus características históricas, artísticas, culturales, tradicionales, tipológicas, o por la formación del paisaje urbano.

U1. Barriada de Andalucía.

Se encuentra localizada entre la A-8058 al Este, el Callejón del Pandero al Norte, la Barriada de Nuestra Señora de Gracia al Oeste y la calle Agustín Chaves González al Sur.

Se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojo de las familias que vivían en la Cornisa. Se agrupan en conjuntos de 8 o 10 viviendas, de dos plantas, cubierta plana, fachada remarcada en las medianeras y cubierta, cuerpo saliente en planta baja y pequeño porche en la zona de entrada a la vivienda. La parte delantera está ocupada por un pequeño antejardín con un cerramiento opaco a media altura y hasta 2 metros mediante cerrajería. Los conjuntos de viviendas forman entre sí viarios peatonales y zonas libres. Datan de finales de la década de 1970.

U2. Barriada de Nuestra Señora de Gracia.

Queda delimitada por la calle Agustín Chaves González al Sur, el Polideportivo Municipal de Gelves al Norte, la Barriada de Andalucía al Este y la Avenida Pedro Ciauurriz al Oeste.

Se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojo de las familias que vivían en la cornisa como consecuencia del desprendimiento de tierras. Se agrupan en 5 conjuntos de 20 viviendas unifamiliares de dos plantas, cubierta plana, fachada remarcada en las medianeras y cubierta y pequeño porche en la zona de entrada a la vivienda. En el extremo sur, en la

plaza al Deportista, se levanta una edificación circular destinada a uso terciario formada por varios locales o puestos abiertos a fachada. Datan de mediados de la década de 1960.

U3. Barriada de la Avenida de Pedro Ciaurriz. Patrimonio Urbano.

Queda delimitada por la Avenida Pedro Ciaurriz al Este, la cornisa al Oeste, la calle Algarrobo al Norte y calle Agustín Chaves González al Sur.

Al igual que las anteriores barriadas, se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojar familias que vivían en la Cornisa. En este caso, se trata de edificaciones entre medianeras de dos plantas y cubierta plana, formando parte de varias manzanas del casco. Las viviendas van formando una estructura escalonada unificada por una fuerte cornisa de cubierta que da la vuelta uniéndose con la de la vivienda contigua. Datan de finales de la década de 1960.

PATRIMONIO ARQUEOLÓGICOS

Son aquellos ámbitos, yacimientos o edificios dentro del espacio urbano o del territorio municipal, de valor arqueológico.

Y1. Yacimiento Arqueológico Torrequemada A.

Se trata de un asentamiento rural de origen romano con perduración hasta época contemporánea. Este yacimiento se encuentra al Este de la Hacienda Torrequemada, en terrenos en ladera dedicados al cultivo de olivar. Se hallan fragmentos cerámicos de épocas romana, medieval, moderna y contemporánea.

Y2. Yacimiento Arqueológico Torrequemada B.

Se trata de un asentamiento rural de origen romano con perduración hasta época contemporánea. Este yacimiento se encuentra al Este de la Hacienda Torrequemada, mas al Norte que el yacimiento Torrequemada A, en terrenos en ladera dedicados al cultivo de olivar. Al igual que el anterior, se hallan fragmentos cerámicos de épocas romana, medieval, moderna y contemporánea.

Y3. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Cañuelo.

Este yacimiento se encuentra en Suelo Urbano, en el Parque de las Minas del Cañuelo. Dentro de este Parque, y como consecuencia de la constitución geológica de la cornisa, emanan surgencias de agua en el perfil de la cornisa, donde se observa una estructura singular que corresponde al acondicionamiento y embellecimiento del manantial natural. Sobre el talud que separa la vega y la meseta, donde aflora el manantial, se construye esta "fachada" de ladrillos de taco, alternando hiladas a soga con otras a tizón. Se observan dos accesos de igual fábrica, resueltos mediante arco de medio punto y bóveda de cañón. El acceso principal se enmarca en una portada también de ladrillo, de estilo neoclásico. No se observan restos cerámicos.

Los únicos restos de lo que en su día fue la hacienda se encuentran situados a pocos metros, entre las viviendas y el piedemonte de la cornisa, donde actualmente se encuentra el parque público.

Y4. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Pandero.

La antigua hacienda abandonada de posible origen medieval dedicada a la producción aceitera se emplaza justo al pie del escarpe, al Norte del núcleo urbano de Gelves. Debido a la constitución geológica de la cornisa, emanan surgencias de aguas subterráneas correspondientes al acuífero del Aljarafe en el perfil de la cornisa, aprovechadas por el cortijo mediante su encauzamiento y aprovechamiento. Actualmente la parcela tiene uso de parque municipal, para cuyo acondicionamiento se elevó la cota original aproximadamente en un metro mediante aportes de tierras del exterior. La parcela se encuentra condicionada por un uso residencial marginal (pequeña granja).

En la parcela se observan diversos elementos inmuebles singulares, como es la hacienda en ruinas de producción aceitera, con la torre contrafuerte del molino, y las estructuras hidráulicas consistentes en un acueducto de ladrillos trabados con mortero de cal, de la que se conservan 6 arcadas, que comunica con una alberca y una noria, de la que no se conserva nada.

Y5. Yacimiento Arqueológico Los Rasos.

El yacimiento se localiza en terreno llano, en plena vega. El uso actual del suelo es el cultivo de herbáceos. Se observa una pequeña acumulación de material cerámico común de adscripción moderna u contemporánea, sin evidencias de estructuras asociadas.

A.6.3. OTROS INSTRUMENTOS Y ELEMENTOS CON RELEVANCIA PATRIMONIAL

- **Plan Especial de Protección de la Cornisa de Gelves.**

Este Plan fue redactado en febrero de 2001 bajo la supervisión de la Diputación Provincial de Sevilla y la colaboración del Ayuntamiento de Gelves. La superficie abarcada por el Plan es de unas 35 Ha. Abarca la zona del Suelo No urbanizable del Talud y también el Parque superior de la cornisa. No se ha desarrollado .Parte de la problemática que afecta a la zona::

Falta de definición clara de elementos eficaces de protección de la cornisa. Necesidad de forestación, conservación de taludes, recuperación de cauces y fuentes, retirada de escombros, concentración de vertederos dispersos.

Desconexión del área de la cornisa con respecto a las traseras del núcleo urbano.

Ausencia de red viaria básica. Carencias de vías y senderos peatonales y carriles bici, y su conexión con una red intermunicipal que establezca una continuidad con el resto de la cornisa. Vía vede Metropolitana.

Necesidad de fijar y dimensionar los equipamientos y sistemas generales de uso público existentes. Establecimiento de miradores, circuitos deportivos, quioscos, etc.

- **Protección del Olivar de Torrequemada**

Se trata de una hacienda tipo cortijo, dentro de una finca de unas 167Ha de propiedad particular y dedicadas en su totalidad al cultivo de olivar de verdeo. Este olivar se encuentra en un excelente estado de conservación, lo que justifica sobradamente su protección desde el planeamiento urbanístico. El edificio del cortijo está catalogado como Bien de Interés Cultural, y los olivares colindantes constituyen el entorno de protección.

- **Plan Especial de Protección de la Cornisa de Gelves.**

Este Plan fue redactado en febrero de 2001 bajo la supervisión de la Diputación Provincial de Sevilla y la colaboración del Ayuntamiento de Gelves. La superficie abarcada por el Plan es de unas 35 Ha. Abarca la zona del Suelo No urbanizable del Talud y también el Parque superior de la cornisa. No se ha desarrollado .Parte de la problemática que afecta a la zona::

Falta de definición clara de elementos eficaces de protección de la cornisa. Necesidad de forestación, conservación de taludes, recuperación de cauces y fuentes, retirada de escombros, concentración de vertederos dispersos.

Desconexión del área de la cornisa con respecto a las traseras del núcleo urbano.

Ausencia de red viaria básica. Carencias de vías y senderos peatonales y carriles bici, y su conexión con una red intermunicipal que establezca una continuidad con el resto de la cornisa. Vía vede Metropolitana.

Necesidad de fijar y dimensionar los equipamientos y sistemas generales de uso público existentes. Establecimiento de miradores, circuitos deportivos, quioscos, etc.

Protección del Olivar de Torrequemada

Se trata de una hacienda tipo cortijo, dentro de una finca de unas 167Ha de propiedad particular y dedicadas en su totalidad al cultivo de olivar de verdeo. Este olivar se encuentra en un excelente estado de conservación, lo que justifica sobradamente su protección desde el planeamiento urbanístico. El edificio del cortijo está catalogado como Bien de Interés Cultural, y los olivares colindantes constituyen el entorno de protección.

A.7. INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA

Toda la representación cartográfica se encuentra georreferenciada conforme el sistema de referencia geodésico ETRS891 (siglas en inglés de European Terrestrial Reference System 1989) y en proyección UTM huso29.

Las fuentes cartográficas serán adaptadas para aspectos más específicos mediante trabajo de campo. La información cartográfica del municipio está nutrida por seis fuentes principales.

- Instituto Geográfico Nacional (IGN),
- Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)
- Catastro.
- Red de Información Ambiental de Andalucía (Rediam)
- Planes urbanísticos vigentes y sus Modificaciones.

1 Real Decreto 1071/2007, de 27 de julio, por el que se regula el sistema geodésico de referencia oficial en España.

A.7.1. FUENTES CARTOGRÁFICAS

A.7.1.1. Instituto Geográfico Nacional (IGN)

La Base Cartográfica Nacional a escalas 1:25.000 y 1:50.000, a nivel estatal, servirá para realizar una actualización de las cuestiones territoriales a escalas pequeñas.

A.7.1.2. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)

Los Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA) es un repertorio de bases cartográficas de diferente naturaleza geométrica (puntos, líneas, polígonos, imágenes ráster) referidas al territorio andaluz. Se presenta en bloques temáticos (relieve, hidrografía, transportes y comunicaciones, divisiones administrativas, etc) que permiten el acceso centralizado a información de muy distinta procedencia con garantía de actualización, coherencia geométrica y continuidad territorial. Esta base de datos está continuamente actualizándose, siendo la última revisión de 31 de julio de 2024.

A.7.1.3. Catastro

La Dirección General del Catastro dispone de cartografía digital urbana y rústica de todo el territorio nacional. La representación del parcelario y construcciones urbanas y rústicas es mantenida de forma continua por todos los agentes que intervienen en el tráfico inmobiliario, siendo la base, tras la coordinación catastral-registral, de la representación gráfica de las fincas inscritas en el Registro de la Propiedad.

La delimitación parcelaria de esta cartografía tiene un alto valor urbanístico pues está asociada a la realidad física y a la propiedad de la finca. La adaptación, en la medida de lo posible, a este parcelario catastral, de las determinaciones urbanísticas conlleva una gran seguridad jurídica para el administrado que encuentra, en estas unidades catastrales, un ámbito claro donde ejercer sus derechos y deberes urbanísticos.

Cartografía catastral - parcelario urbano

Mapa vectorial parcelario urbano por municipio con líneas de manzana, parcelas y edificios en zonas urbanas, ejes de calle, números de policía, puntos de control y otras informaciones • Escala de uso de 1:500 a 1:1000 • Precisión general: 50-100 cm

Cartografía catastral - parcelario rústico

Procede de un vuelo fotogramétrico efectuado a escala 1/20.000 ó 1/15.000 (para zonas muy parceladas) obteniéndose ortofotos a escala 1/5.000 o 1/2.000 respectivamente.

Se trata de mapas vectoriales de parcelario rústico por municipio con líneas de polígono, parcelas y subparcelas (cultivos/ usos), vías de comunicación (ejes), ríos, arroyos, límites administrativos, puntos de control y otras informaciones

- Escala de uso: 1:5000 y 1:2000 en zonas muy parceladas

- Precisión general de esta cartografía es 1-10m.

A.7.1.4. Red de Información Ambiental de Andalucía (Rediam)

En Andalucía, la Rediam (Red de Información Ambiental de Andalucía) se encarga de integrar y difundir toda la información generada por los diferentes centros productores, tanto públicos como privados. Al mismo tiempo, la Rediam constituye un centro más de producción y actualización de numerosa información de temática ambiental.

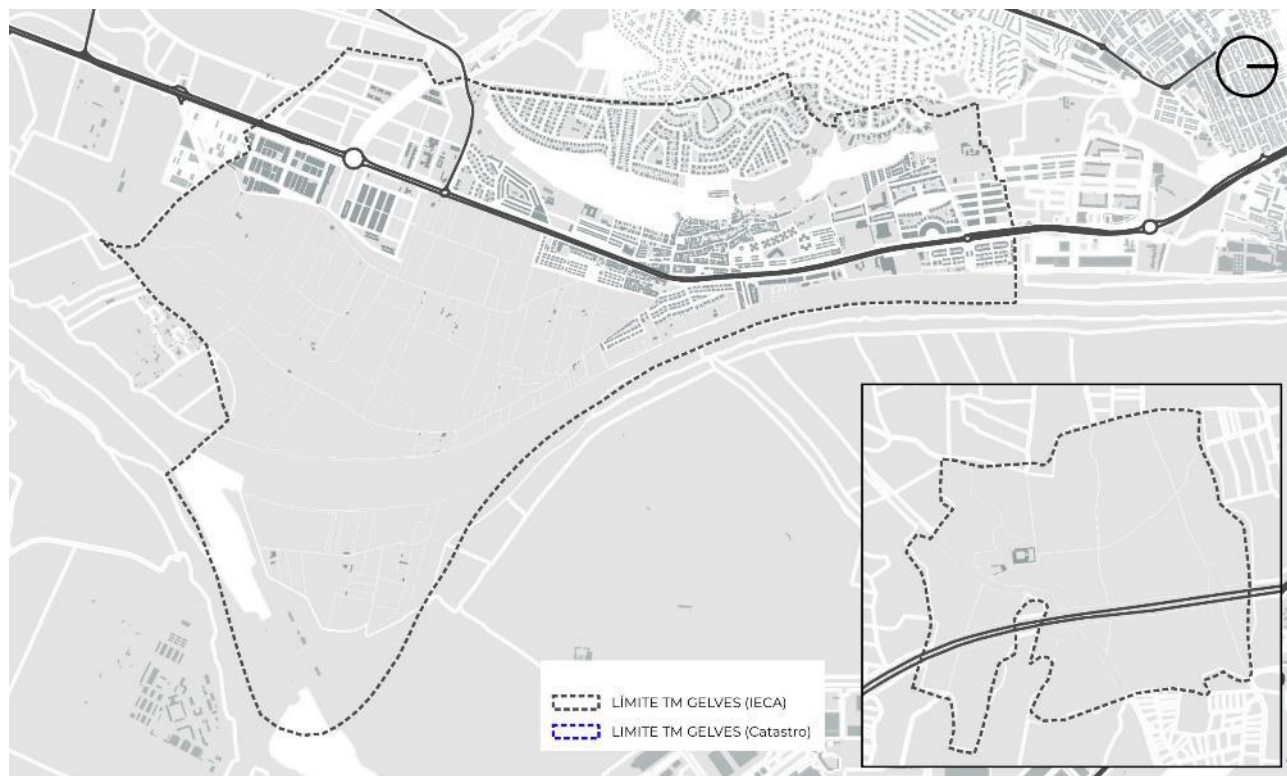
A.7.1.5. Planes urbanísticos vigentes y sus Modificaciones.

Se tendrá en cuenta la información recogida en la planimetría tanto de información como de ordenación de los instrumentos del planeamiento general y sus modificaciones y desarrollos. La información recogida en estos documentos cuenta con un desfase temporal superior a 14 años, por lo que hay que encajarlo en la realidad física actual.

A.7.2. LÍNEA LÍMITE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GELVES

La unidad administrativa-territorial donde es competente la propuesta del PGOM es el término municipal. Por tanto, uno de los aspectos esenciales para afrontar el nuevo PGOM es definir la línea límite del término municipal.

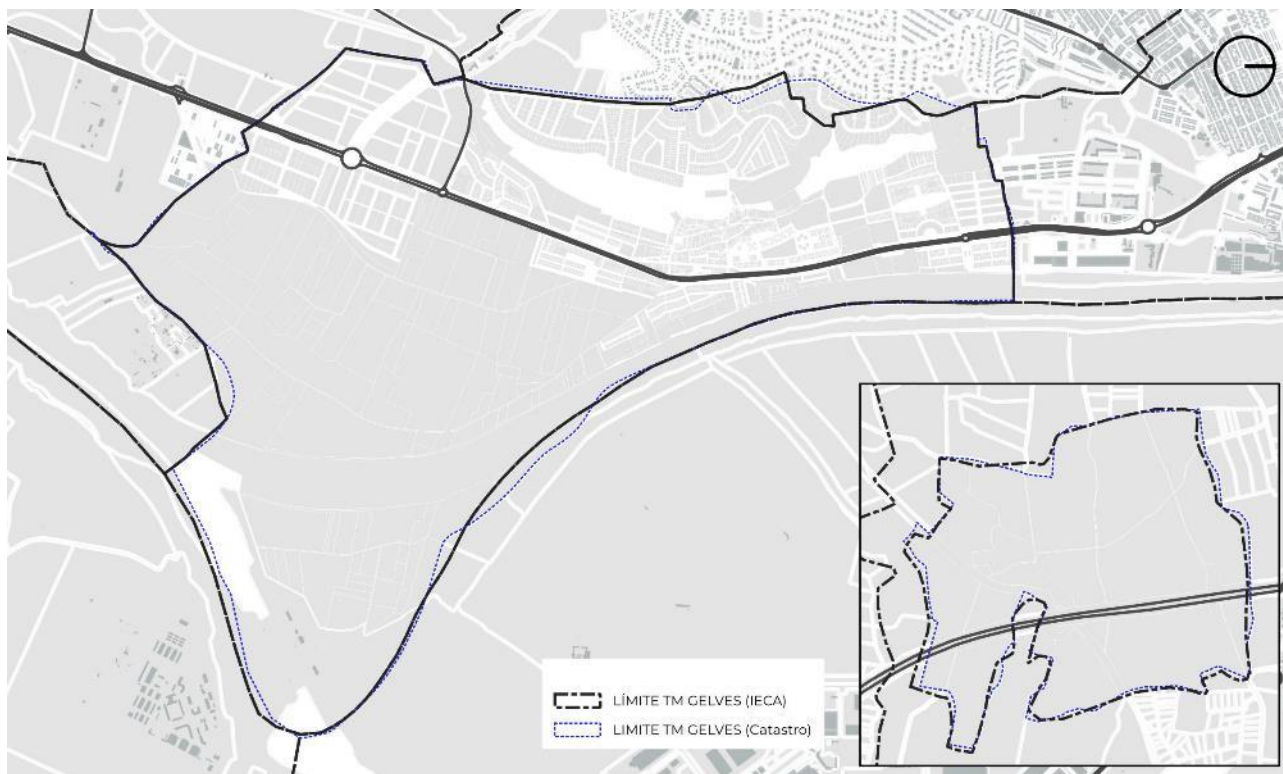
El órgano competente para el deslinde de los términos municipales en Andalucía conforme el Decreto 157/2016, de 4 de octubre, por el que se regula el deslinde de los términos municipales de Andalucía y se establecen determinadas disposiciones relativas a la demarcación municipal y al Registro Andaluz de Entidades Locales son el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) (órgano competente en materia de cartografía) y la Dirección General de Administración Local (órgano competente sobre régimen local).



Límites de término municipal de Gelves- Fuente: IECA- Elaboración propia

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y la Dirección General de Administración Local trabajan en la mejora geométrica de las líneas límite históricas con el fin de obtener una línea de mayor precisión dotada de coordenadas precisas. La información recogida en el Proyecto de Delimitaciones territoriales permite consultar la geometría de las líneas límite, su estado jurídico (definitiva, provisional o parcialmente definitiva), los documentos jurídicos que lo avalan y si la línea ha sido estudiada desde el punto de vista

topográfico para mejorar su geometría. También permite consultar los cuadernos topográficos elaborados por las Brigadas de Topógrafos del Instituto Geográfico a finales del siglo XIX. De aquellas líneas que han sido replanteadas también se muestran los mojones de los que se han obtenido coordenadas precisas.



Superposición Límites de término municipal de Gelves- Fuente: IECA /Catastro- Elaboración propia

Un análisis de las líneas límite del término municipal de Gelves muestra numerosos desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente.



Detalle del límite con Mairena del Aljarafe. Fuente: IECA /Catastro- Elaboración propia

Estos desajustes generan múltiples conflictos en las parcelas afectadas, tanto en la concesión de licencias urbanísticas como en la determinación de competencias municipales. Ante esta situación, el Ayuntamiento de Gelves deberá proceder al reajuste de su límite administrativo respecto al término municipal, conforme a lo establecido en el Decreto 157/2016, de manera que dicho límite se ajuste a las parcelas catastrales en su colindancia con Mairena del Aljarafe.

Dado que esta modificación tiene implicaciones en la planificación territorial, lo más adecuado es que el procedimiento se formule de manera simultánea con la tramitación del PGOM, que integrará la nueva delimitación administrativa. **En este marco, el PGOM mantendrá los límites aprobados por el IECA en todas las colindancias, salvo en el límite con Mairena del Aljarafe, donde se reflejará el ajuste resultante del procedimiento de modificación del término municipal.**

A.8. ANTEDECENTES DE PLANEAMIENTO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

A.8.1. INTRODUCCIÓN. CONTEXTO LEGISLATIVO DE APLICACIÓN: LISTA y REGLAMENTO

El municipio de Gelves se encuentra en el entorno de la ciudad de Sevilla, como núcleo central, y se ve afectado por su localización en su aglomeración urbana de Sevilla. Los condicionantes generados a partir de esta situación geográfica se recogen en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), aprobado según el Decreto 267/2009, de 9 de junio, el Decreto 267/2009.

La centralidad de la capital actúa como centro regional en torno al cual se sitúan los 46 municipios de la provincial que forman parte del ámbito de actuación de la Aglomeración Urbana.

Será, por ello, exigible los condicionantes definidos en dicho plan a cerca de lo que se vea afectado el nuevo PGOM.

En la actualidad el municipio de Gelves se regula urbanísticamente por el **Plan General de Ordenación Urbanística, PGOU**, aprobado definitivamente por la CPOTU con fecha de **Marzo de 2006**, con Texto Refundido de Julio de 2006, sus posteriores y sucesivas modificaciones y el planeamiento subordinado que lo desarrolla, y por último la **Adaptación Parcial a la LOUA** aprobada definitivamente con fecha de **14 de octubre de 2008**.

Tras la Adaptación, también se han producido otras Modificaciones del planeamiento general, de carácter no estructural, (correcciones de redacción de la Normativa o cambios de calificación de parcelas de contenido pormenorizado), con algunos nuevos planeamientos de desarrollo aprobados en previsiones del PGOU.

A.8.2. PLANEAMIENTO TERRITORIAL

A nivel territorial, el Plan General deberá recoger las determinaciones definidas en la normativa de carácter territorial de aplicación.

La aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), mediante Decreto 206/2006 de 28 de noviembre ha influido en todo el urbanismo en Andalucía.

Desde el 23 de diciembre de 2021 queda derogada la norma 45.4.a del POTA, que acotaba los futuros crecimientos urbanísticos, según se recoge en el punto 2.f) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

En el Decreto 267/2009, de 9 de junio por el que se aprueba el documento del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), en su artículo 2, Gelves aparece incluido en el ámbito territorial del Plan.

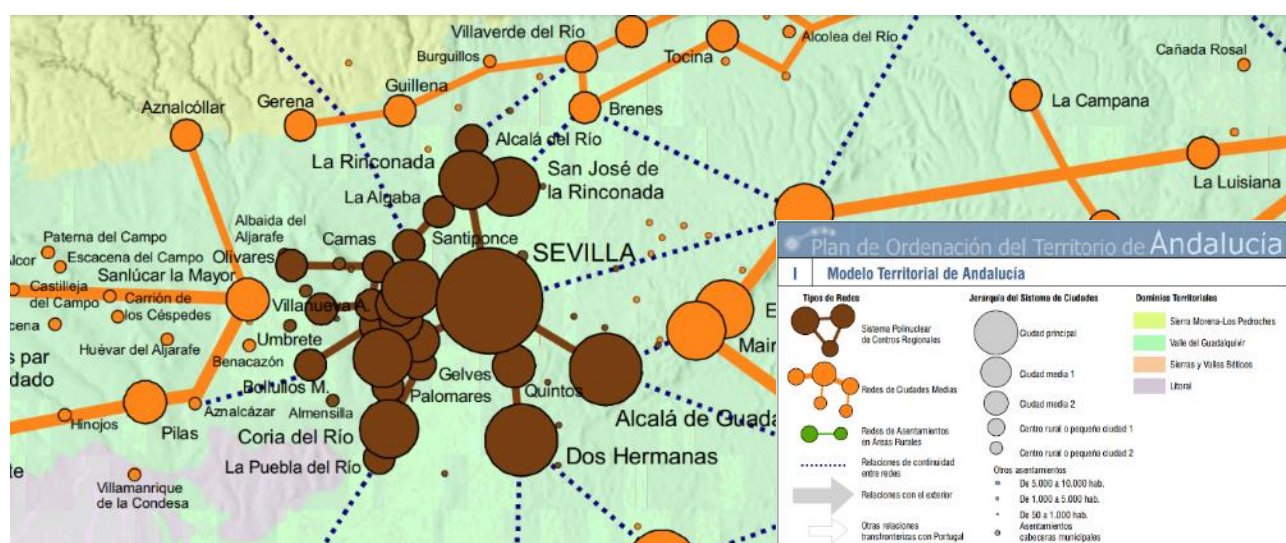
Este plan de carácter subregional conlleva la ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, conformada por un total de 46 municipios. Tiene como finalidad determinar y establecer las medidas necesarias en el orden urbanístico para asegurar la protección del medio físico natural en la provincial, entendiendo éste como el paisaje, los suelos agrícolas forestales o ganaderos, los espacios de interés ecológico, científico, cultura o recreativo, los yacimientos arqueológicos, las aguas, así como cualquier otro elemento del medio natural susceptible de protección mediante regulación de usos del suelo.

A.8.2.1. Plan de Ordenación Territorial De Andalucía (POTA)

El Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) aprobado definitivamente por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre establece los elementos básicos de la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los demás planes y la acción pública en general.

Este Plan regional establece unas directrices en toda la comunidad autónoma con un claro objetivo, salvaguardar el ambiente tanto urbano como del medio físico, evitando una mayor degradación de la existente. El POTA, como instrumento de ordenación territorial, es el que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, así como para la acción pública en general.

Las determinaciones que establece el POTA deben ser respetadas por todo planeamiento de rango inferior, tal y como establece el apartado 6.1.c) de este documento, “el planeamiento urbanístico queda obligado a guardar la debida coherencia con las determinaciones de la planificación territorial”. Deberá el Plan, por tanto, asumir las determinaciones de este documento que le sean de aplicación.



El modelo territorial de Andalucía establece una clasificación de ciudades a varios niveles, en las que Gelves está englobada dentro del Sistema Polinuclear de Centros Regionales – Aglomeración urbana de Sevilla, siendo en la jerarquía del **sistema de ciudades, un centro rural o pequeña ciudad 1**.

Las determinaciones y estrategias que se plantean en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía para el municipio de Gelves deben tomarse como base conceptual para el proceso de configuración del planeamiento general de este municipio.

A.8.2.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)

Este Plan, como Plan de Ordenación del Territorio de ámbito subregional, tiene como objeto primordial “establecer los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito y ser el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas, así como para las actividades de los particulares.”

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (en adelante POTAUS) fue aprobado por Decreto 267/2009, de **9 de junio de 2009** y publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía nº 132 de 9 de julio de 2009. Este plan, que incluye a Gelves dentro de su ámbito de actuación, pretende la ordenación de los 46 municipios que conforman la Aglomeración Urbana de Sevilla, bajo la escala metropolitana, establece las pautas necesarias para la localización de usos y áreas de oportunidad, protección del territorio, la movilidad, las infraestructuras y la energía.

Los objetivos planteados por este documento de Ordenación Territorial son los siguientes:

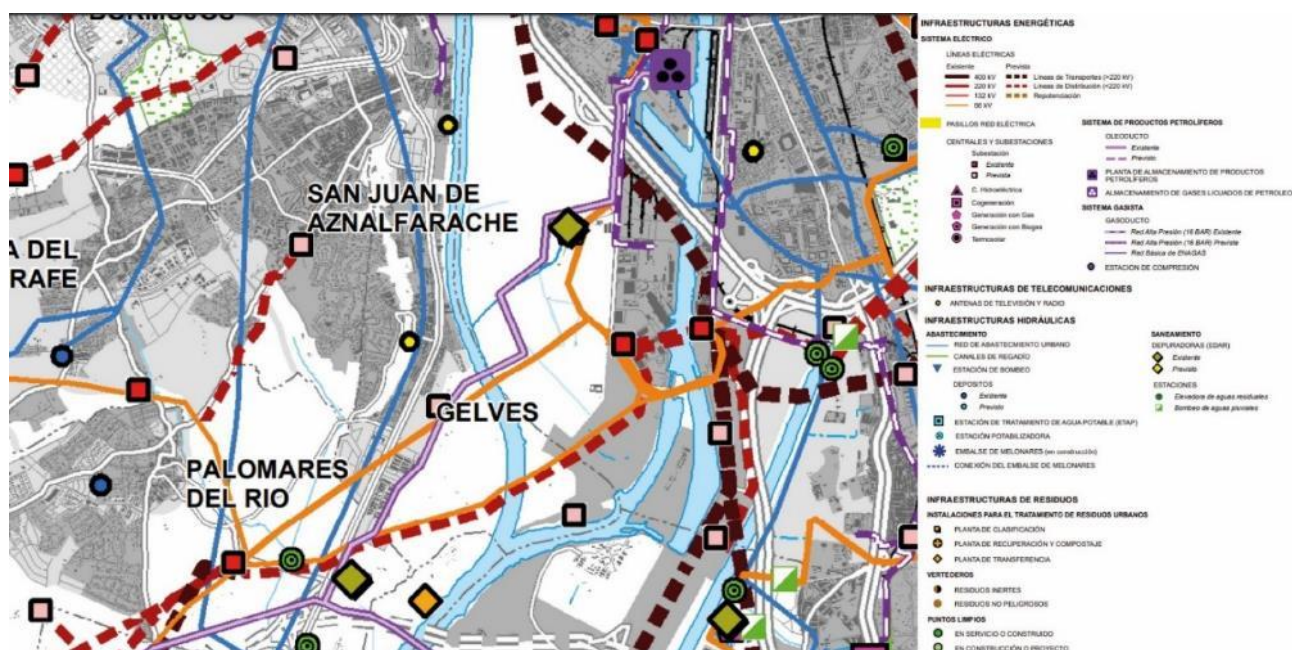
- a) Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición de centralidad y contribuir a la cohesión social del ámbito metropolitano.
- b) Reforzar la vinculación interna de la aglomeración mediante el diseño de unas infraestructuras y servicios de transporte que atiendan las necesidades de movilidad dando prioridad a la potenciación del transporte público, en coherencia con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- c) Establecer una red de espacios libres de uso público con el carácter de zonas verdes metropolitanas integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el conjunto del sistema de articulación.
- d) Atender las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, así como los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos.
- e) Ordenar el crecimiento de los suelos de uso residencial, manteniendo el sistema de población y dimensionándolos en proporción a las necesidades
- f) Identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas, asignando tal uso a las principales áreas de oportunidad de rango metropolitano.
- g) Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estas sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.

El municipio de Gelves, tal y como se establece en el artículo 2 del Decreto, se incluye dentro del ámbito territorial del Plan. En el caso particular del municipio objeto de análisis, en base a la documentación planimétrica se identifican la siguiente incidencia:

Respecto al Plano de **INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS**, se identifica los siguientes elementos:

- Infraestructuras de telecomunicaciones- 2 antenas de TV y radio
- Infraestructuras hidráulicas-ABASTECIMIENTO- red de abastecimiento
- Infraestructuras de residuos- planta de clasificación
- Infraestructuras energéticas- oleoducto
- Infraestructuras energéticas- líneas eléctricas

La mayor incidencia en la ordenación del núcleo de Gelves , las constituyen, el trazado del Oleoducto , que discurre por el límite entre el suelo urbano y el suelo rustico, y una de las líneas de alta tensión 66 Kv, que discurre por suelos clasificados como urbanizables. Se definen nuevas líneas de Alta tensión Previstas, que pueden afectar al territorio de Torquemada.



POTAUS- Plano de infraestructuras básicas

Respecto a la información que se recoge en el Plano de Ordenación de **USOS Y SISTEMAS DE TRANSPORTES**, se identifica los siguientes elementos:

- Jerarquización funcional de la red viaria:
 - Red de articulación metropolitana. Carretera A-8058.
 - Bus – Plataformas reservadas e itinerarios con determinadas preferencias para el bus., que también discurre por la Carretera A-8058.

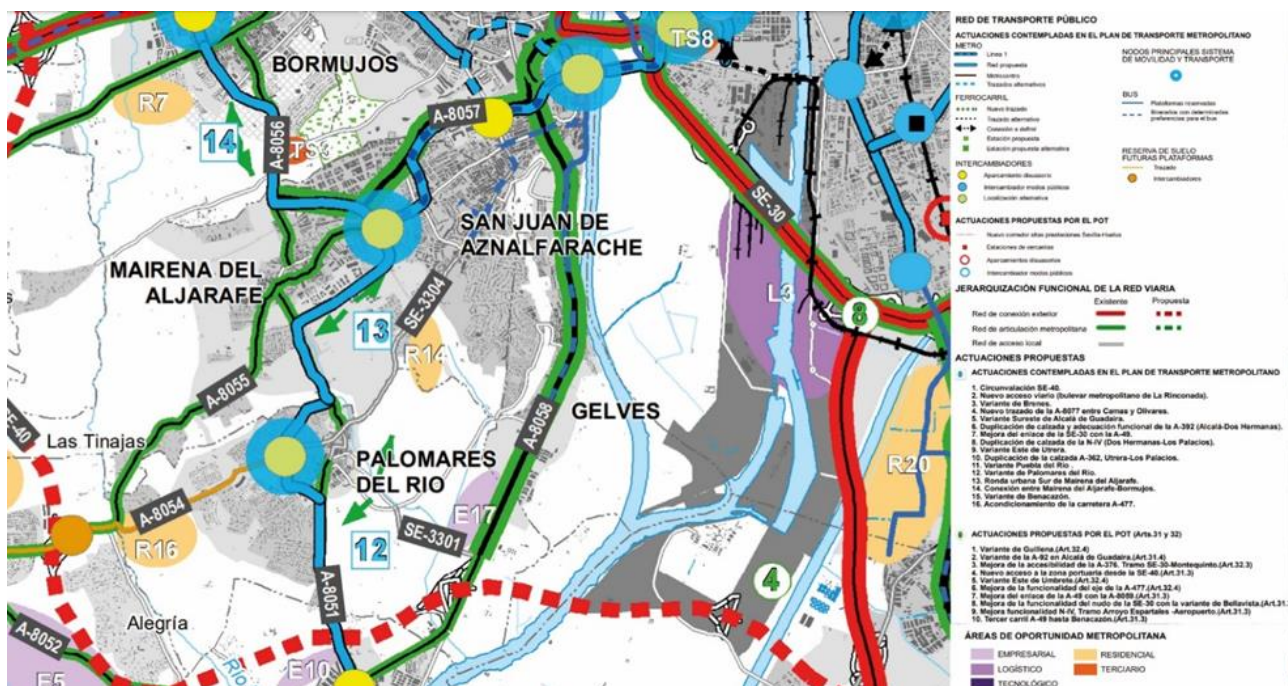
La función y escala metropolitana asignada a la carretera de Coria A-8058, condiciona su posible función alternativa como eje urbano estructurante.

No se plantea ninguna conexión de las líneas de Metro, ni de sus posibles trazados alternativos. Desde el final de la línea 1 en Mairena del Aljarafe, se proyectan dos prolongaciones mediante tranvía, una hacia el norte a Bormujos, y otra hacia el Sur, para prolongar la conexión hasta Coria pasando por Palomares. Gelves queda desconectado de la red de Metro. o del resto de sistemas de transporte metropolitano, con excepción del autobús.

No se plantea ninguna actuación de conexión viaria con Mairena del Aljarafe (antigua SE-35, contemplada en el diseño viario del PGOU de Gelves) , a fin de facilitar la accesibilidad al intercambiador de transporte de Mairena , ni con Palomares del Río (reurbanización de la carretera de Palomares SE-6579).

La mayor incidencia de la propuesta de Red Viaria, del POTAUS será la construcción del Puente sobre el Guadalquivir para dar continuidad a la SE-40, que puede redistribuir y reducir una parte del tráfico metropolitano procedente de Puebla y Coria a través del núcleo urbano de Gelves.

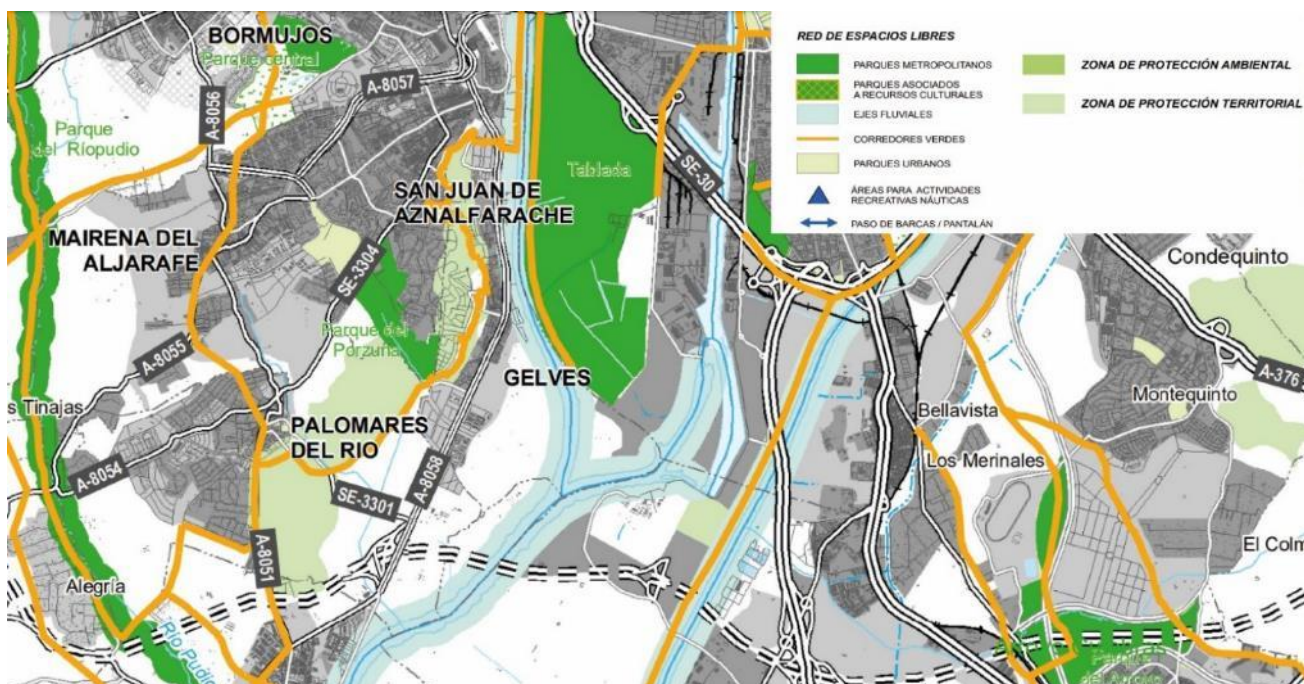
No se encuentra ningún **ÁREA DE OPORTUNIDAD** en los límites municipales de Gelves, aunque es conveniente tener en cuenta que hay un área de oportunidad empresarial en el límite de Palomares del Río situado en continuidad de los suelos productivos de Gelves y apoyados en la carretera A-8068.



POTAUS- Plano de usos y sistemas de transportes

Respecto a la información que se recoge en el Plano de Ordenación de **RED DE ESPACIOS LIBRES** se identifica los siguientes elementos

- Corredor verde de San Juan de Aznalfarache a Palomares del Río, recorriendo de forma longitudinal norte-sur el municipio, con trazado por la zona superior de la cornisa de Gelves.
- Zona de protección territorial. La cornisa de Gelves, que afecta a la zona específica de la Cornisa, y también a la zona urbana de Simón Verde en la zona de la meseta superior.
- Ejes fluviales

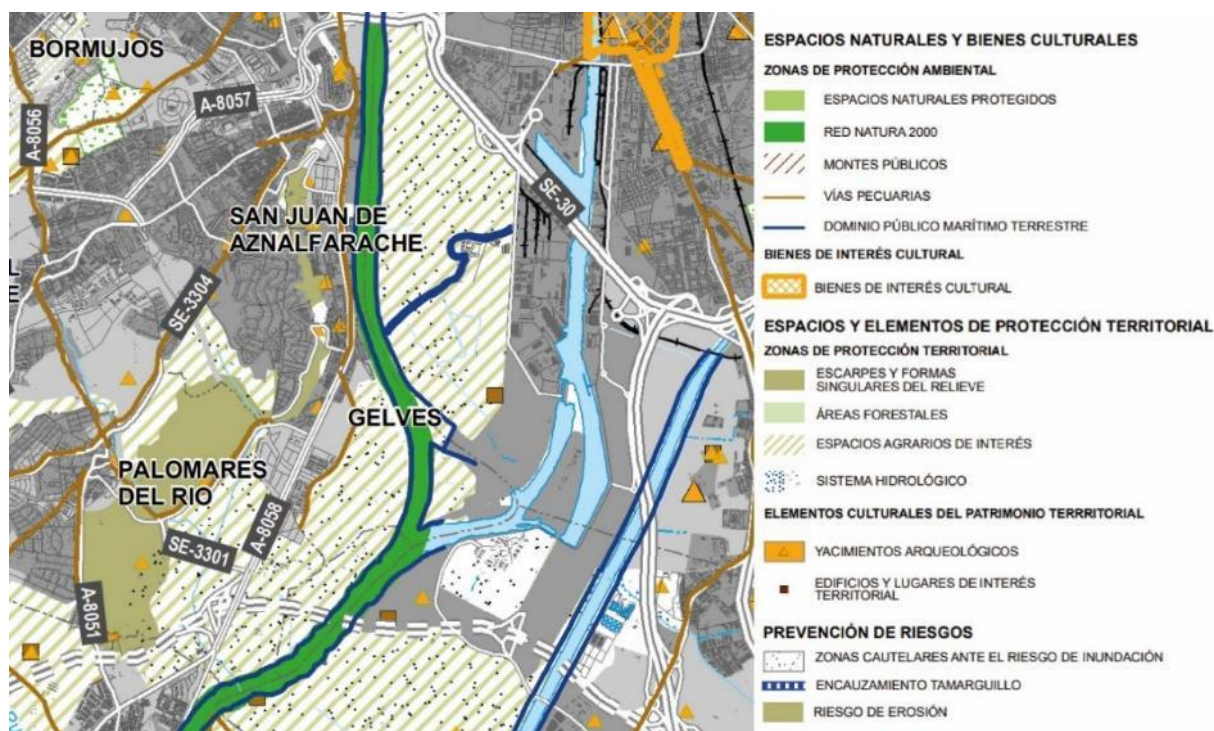


POTAUS- Plano de red de espacios libres

En situación próxima en el término de Mairena, se propone un Parque Metropolitano que ocupa todo el valle del Arroyo Porzuna, desde el límite de Gelves, hasta la carretera de Palomares y el límite urbano de Mairena.

Respecto a la información que se recoge en el Plano de Ordenación de **SISTEMA DE PROTECCIÓN** se identifica los siguientes elementos:

- Espacios naturales y bienes culturales:
 - Zona de protección ambiental - Red natura 2000. Afecta a las riberas del Guadalquivir.
 - Zona de protección ambiental - Una vía pecuaria que atraviesa el municipio de forma longitudinal de Norte a Sur. Coincidente con el trazado Norte de la A8058. Además de una Colada en la zona sur de la Vega. Más dos vías pecuarias que inciden sobre el ámbito de Torrequemada
 - Zona de protección ambiental - Dominio público marítimo terrestre. Afecta a las riberas del Guadalquivir
- Espacios y elementos de protección territorial:
 - Zona de protección territorial - escarpes y formas singulares del relieve. Se ajusta con alguna diferencia a la zona del escarpe de la Cornisa de Gelves y el Parque situado en el frente de la meseta superior superior
 - Zona de protección territorial - espacios agrarios de interés. Incluye los suelos rústicos del territorio de Gelves, la Vega, Torrequemada, y la Isla del Beton.
 - Zona de protección territorial - sistema hidrológico. Afecta al suelo rústico de la Vega de Gelves
 - Elementos culturales del patrimonio territorial - 5 yacimientos arqueológicos.
 - Prevención de riesgos - zonas cautelares ante el riesgo de inundación. Afecta al suelo rústico de la Vega de Gelves



POTAUS- Plano de sistema de protección

CONCLUSIONES SOBRE LAS DETERMINACIONES DEL POTAUS

Entre las determinaciones de ordenación del POTAUS que afectan a Gelves, hay que destacar, que no se proponen Actuaciones de mejora o transformación sobre la red viaria metropolitana existente, en el ámbito que afecta a Gelves (Carretera de Coria A-8058), ni en el POTAUS ni en el Plan de Transporte Metropolitano. Se define en el planeamiento territorial el trazado de la SE-40, que afecta en su trazado ya construida al entorno de Torrequemada, y también a la posición del paso territorial este oeste del Guadalquivir, que se sitúa entre Gelves y Palomares (pendiente de la construcción del puente), y desaparece de las actuaciones previstas para la red viaria el viario de conexión entre la carretera de Coria y la A-49 a Huelva, que se plantaba en la fecha de redacción del PGOU, subiendo a Mairena desde Gelves, por el Valle del Porzuna). Aunque si se establece una **Zona de Cautela como viario de gran capacidad, sobre la A8058**, con anchura de 300 m a cada lado en la que se establece la obligatoriedad de realizar un estudio de Tráfico para las actuaciones a desarrollar en esos márgenes. (afecta a todo el suelo urbano y urbanizable).

Se define también la determinación de crear un itinerario ciclista por el eje de la Carretera de Coria. Y con respecto a la Red de Espacios Libres metropolitanos, se define como Parque Metropolitano todo el valle inferior del arroyo Porzuna en el vecino término de Mairena, y se califica como Zona de Protección Ambiental la meseta de del Aljarafe en el término de Gelves, (aunque coincide de forma incoherente con el suelo urbano de Simón Verde), proponiéndose además la construcción de un corredor verde en el borde del escarpe.

En los planos y determinaciones del Sistema de Protección se define de forma más coherente con la realidad Como Espacio de Protección Territorial el Escarpe Sur del Aljarafe, entre San Juan y Gelves (aunque con ciertas indeterminaciones o variaciones de delimitación debido a la escala de los planos, respecto a la delimitación en el planeamiento vigente en Gelves). Y por último clasifica como Zonas de Protección Territorial como Espacios Agrarios de Interés, el resto de los suelos rústicos de Gelves, Torrequemada, la Isla del Betón y la Vega de Gelves, que debería de ajustar por tanto su clasificación de SNU natural o Rural a SNU de especial Protección.

A.8.3. PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE

A escala general el planeamiento urbanístico vigente en el municipio de Gelves cuenta con los siguientes instrumentos:

INSTRUMENTO	APROBACIÓN DEFINITIVA	BOLETÍN OFICIAL DE LA PROVINCIA DE SEVILLA
Plan General de Ordenación Urbanística	16 de diciembre de 2005	Nº126 el 3 de junio de 2006
Adaptación Parcial del PGOU a la LOUA	14 de octubre de 2008	Nº78 el 04 de abril de 2008.

Es importante mencionar que actualmente hay **seis modificaciones posteriores sobrevenidas al planeamiento** que están aprobadas definitivamente y una modificación en trámite.

A.8.3.1. Plan General de Ordenación Urbanística. PGOU 2006

El PGOU de 20056 se formula en el contexto de la época de gran actividad económica y desarrollo urbanístico previa al estallido de la crisis de 2007. Supone la revisión y actualización del planeamiento vigente anterior, unas NNNSS antiguas, que se consideran agotadas con respecto a su capacidad de desarrollo, respecto a su nivel de ejecución, y respecto a su necesaria adaptación a los cambios legislativos producidos, (entrada en vigor de la LOUA) . Las NNSS tenían prevista una capacidad para 3.340 viviendas, que estaban edificadas en casi un 90% en el momento de redacción del PGOU, y también se había desarrollado el Polígono Industrial Guadalquivir en la Carretera de Coria, quedando solo por desarrollar algunas actuaciones pequeñas en el entorno próximo del suelo urbano.

El PGOU a partir del análisis y diagnóstico de la situación preexistente, y de los índices de crecimiento poblacional mantenidos hasta ese momento, define una previsión de incremento del número de viviendas de un 75% respecto a las previstas en las NNSS pasando de 3.340 viv a 5.840 viv. Y también realiza una previsión de la necesidad de suelo terciario e Industrial , en base al potencial que para estos usos supone la accesibilidad y conectividad del eje territorial de la Autovía de Coria, y el éxito de polígonos desarrollados como el Parque Guadalquivir.

Se definen una serie de Estrategias Estructurales, para la definición de la ordenación general de la ciudad:

Se define la **zona de expansión de la población hacia los terrenos de la vega situada al sur, más alejados del río, en ambas márgenes de la carretera de Coria**, definiendo un límite claro, entre los suelos urbanizables de expansión y el suelo rustico, sobre la traza de la Colada de San Francisco, que se refuerza con a disposición de una franja de Espacios Libres con carácter de SG, para reforzar esta transición.

Se define un **modelo de tipología y densidad residencial, en base a Bloque Abierto en los nuevos suelos de extensión** hacia el suroeste, y de **tipología de vivienda unifamiliar en las áreas de extensión más próximas al núcleo. Se potencia el desarrollo Industrial y Terciario** con un nuevo sector sobre el eje de la carretera de Coria , al norte y en continuidad con el Sector Parque Guadalquivir.

Con **respecto a la red viaria** , se reserva el suelo y **se proyecta un potente SG Viario cruzando los suelos urbanizables,S-1 y S-2, que sube hacia Mairena por el valle del Porzuna**, el trazado del Arco de Conexión de la Carretera de Coria A-8058, con la autopista de Huelva A-49, que se proyectaba en esa época , mediante una vía rápida de carácter metropolitano cruzando Mairena del Aljarafe. (Con posterioridad a la fecha de redacción del PGOU este viario metropolitano, dejó de ser prioritario en la planificación territorial de carreteras y no se reflejó entre las determinaciones del POT AUS)

Y **respecto a las Dotaciones de Espacios Libres y Equipamientos** el PGOU realiza una evaluación previa de los estándares preexistentes en la ciudad , **considerando que existe un estándar de 37 m2/hab, (con una superficie total de 319.228 m2 respecto a la población de ese momento 8.000 hab)**, si bien **en este cómputo se suman quizá de forma errónea, las superficies de suelo no urbanizable de la Cornisa del Aljarafe, y las superficies de suelo no urbanizable protegido de la Ribera del Guadalquivir**, (que no tienen el nivel de urbanización para uso como Parque, son realmente zonas de protección). El PGOU propone un incremento de los suelos de SG de Espacios Libres, bastante significativo, con la **incorporación de los nuevos SG de Espacios Libres aportados en los sectores de suelo urbanizable** conformando el límite del suelo urbanizado hacia la Vega, y otro conjunto de SG de Espacios libres de conexión de la Vega y la Carretera de Coria con el sistema de espacios libres de la Cornisa. No incluye sin embargo como SGEL los Parques de Los Manantiales y de El Pandero, no ejecutados en aquel momento. Respecto a los

Equipamientos con categoría de SG incorpora los equipamientos educativos y deportivos existentes en el suelo urbano, así como los Equipamientos SIPS, mas importantes. Se considera la dotación suficientemente cubierta, pues existen suelos vacantes con esta calificación. No se establecen reservas de nuevos SG de Equipamientos en los sectores de Suelo Urbanizable.

El resto de Dotaciones de Equipamientos y Espacios Libres Locales, también se consideran suficientemente cubiertas, y se mejoran con las cesiones de dotaciones locales de los nuevos sectores urbanizables.

CLASIFICACION DEL SUELO

El Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) vigente en Gelves desde el 2005, clasifican el territorio del término municipal en tres tipos de suelo:

- Suelo urbano
- Suelo urbanizable
- Suelo no urbanizable

ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

En Suelo Urbano, el PGOU clasifica los suelos según el artículo 45 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. Siguiendo con lo dispuesto en el mencionado artículo, en consonancia con el mismo, el Plan General de Gelves, establece en esta clase de suelo dos categorías:

- **Suelo urbano no consolidado:** formado por los terrenos en los que concurren alguna de las circunstancias expuestas en el artículo 45, pero que carecen de urbanización consolidada al no comprender la urbanización existente todos los servicios, infraestructuras y dotaciones públicas precisas, o bien por necesitar la urbanización existente de mejora o renovación mediante actuaciones integradas de reforma interior.
- **Suelo urbano consolidado:** formado por los terrenos en los que concurren alguna de las circunstancias que le confieren la clasificación de urbano y que tienen la consideración de solar.

El PGOU clasifica como Suelo Urbano Consolidado, todos los suelos urbanizados y consolidados por la edificación en la Zona mas estrecha de la Vega entre el frente de la cornisa y el Guadalquivir, correspondientes al Centro Histórico de Gelves, y sus Ensanches y Urbanizaciones, a ambos lados de la travesía de la Carretera de Coria. Y también incorpora como Suelo Urbano Consolidado el sector residencial de Simón Verde situado en la meseta del Aljarafe, que llega en su delimitación, desde el límite con Mairena hasta el límite superior del escarpe, que se remata con un Parque Urbano longitudinal, que ocupa todo el frente de la cornisa. Los dos sectores urbanos el de la meseta y el de la vega, quedan separados por el frente de la cornisa, la zona de mayores pendientes, que se clasifica como Suelo No Urbanizable de Especial Protección . y por último se clasifica como Suelo Urbano Consolidado el sector Industrial "Parque Guadalquivir" , situado en el límite sur del término , en posición más segregada sobre el eje de la Carretera de Coria, que ya se encuentra urbanizado y edificado.

El límite del Suelo Urbano definido en el PGOU, se fija en el límite de la Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre delimitada en la ribera del Guadalquivir, que se separa del borde del Rio, dejando una Zona de Suelo No Urbanizable de Especial Protección, al norte del Puerto Deportivo, y que sin embargo se fija en la misma ribera en el resto del Suelo urbano situado al sur del Puerto deportivo. En este tramo sur sobre los suelos urbanos, se establece la afección de la Zona de Servidumbre de la Ley de Costas , que limita casi totalmente los usos edificatorios. (En el capítulo específico de afecciones ambientales se analiza la situación de riesgos de Inundabilidad de la mayor parte del suelo urbano de Gelves).

En **suelo urbano consolidado**, se recogen las áreas edificables, identificándose los terrenos que constituyen el sistema de espacios libres, así como las parcelas destinadas a equipamientos colectivos.

Se define, tanto en planos como en las Normas, las alineaciones, rasantes y usos para el núcleo, estableciendo una división en 7 zonas de ordenanza: casco histórico, suburbana, edificación en bloque aislada, vivienda unifamiliar, agrupación unifamiliar, industrial y centros y servicios terciarios.

Las ordenanzas determinan las condiciones particulares de uso, parcelación, alineaciones, retranqueos, ocupación, altura, número de plantas, construcciones por encima de la altura máxima, edificabilidad neta, patios, condiciones estéticas y dotación de aparcamientos.

Sobre el Suelo Urbano Consolidado el PGOU define distintas Ordenanzas de Zona, reconociendo la diversidad de tipologías edificatorias existentes, consecuencia de los sucesivos procesos de desarrollo, y a fin de regular y ordenar los procesos de renovación o sustitución edificatoria.

		Tipología	Ocupación	Plantas	Edificabilidad (m2c/m2s)
Residencial. histórico	Casco	Vivienda Adosada	75%	2 plantas	1,5
Residencial. Suburbano		Vivienda Adosada	80%	2 plantas	1,5
Residencial. Extensivo	Bloque	Vivienda plurifamiliar	40%	4 plantas	1,5
Residencial. Intensivo	Bloque	Vivienda plurifamiliar	100%	5 plantas	5
Viv. Unifamiliar Aislada		Vivienda aislada	50%	2 plantas	0,8
Viv. Unifamiliar Aislada		Vivienda aislada	50%	2 plantas	0,8
Agrup. Adosada	Unifamiliar	Vivienda Adosada	80%	2 plantas	1,3
Agrup. Agrupada	Unifamiliar	Vivienda hileras	80%	2 plantas	1,3
Industrial Adosada		Naves adosadas	100%	3 plantas	
Industrial Aislada		Naves aisladas	retranqueos a linderos	3 plantas	
Terciario		Flexible		2 plantas	1,5

Además el PGOU define distintas **Actuaciones Simples de Viario ASV o de gestión de suelo dotacional**, **actuaciones de ejecución asistemática** de nuevos viarios o de reforma, o de gestión de nuevos equipamientos, para mejorar las conexiones y articulación de la red viaria interna de la población. Y también delimita un **Plan Especial de Reforma Interior en el entorno de la Iglesia** con el fin de mejorar la conexión del Centro Histórico, con la meseta superior de Simón Verde.

Sobre el **suelo urbano no consolidado** se establecen las condiciones de desarrollo para las dos Unidades de Ejecución fijadas.

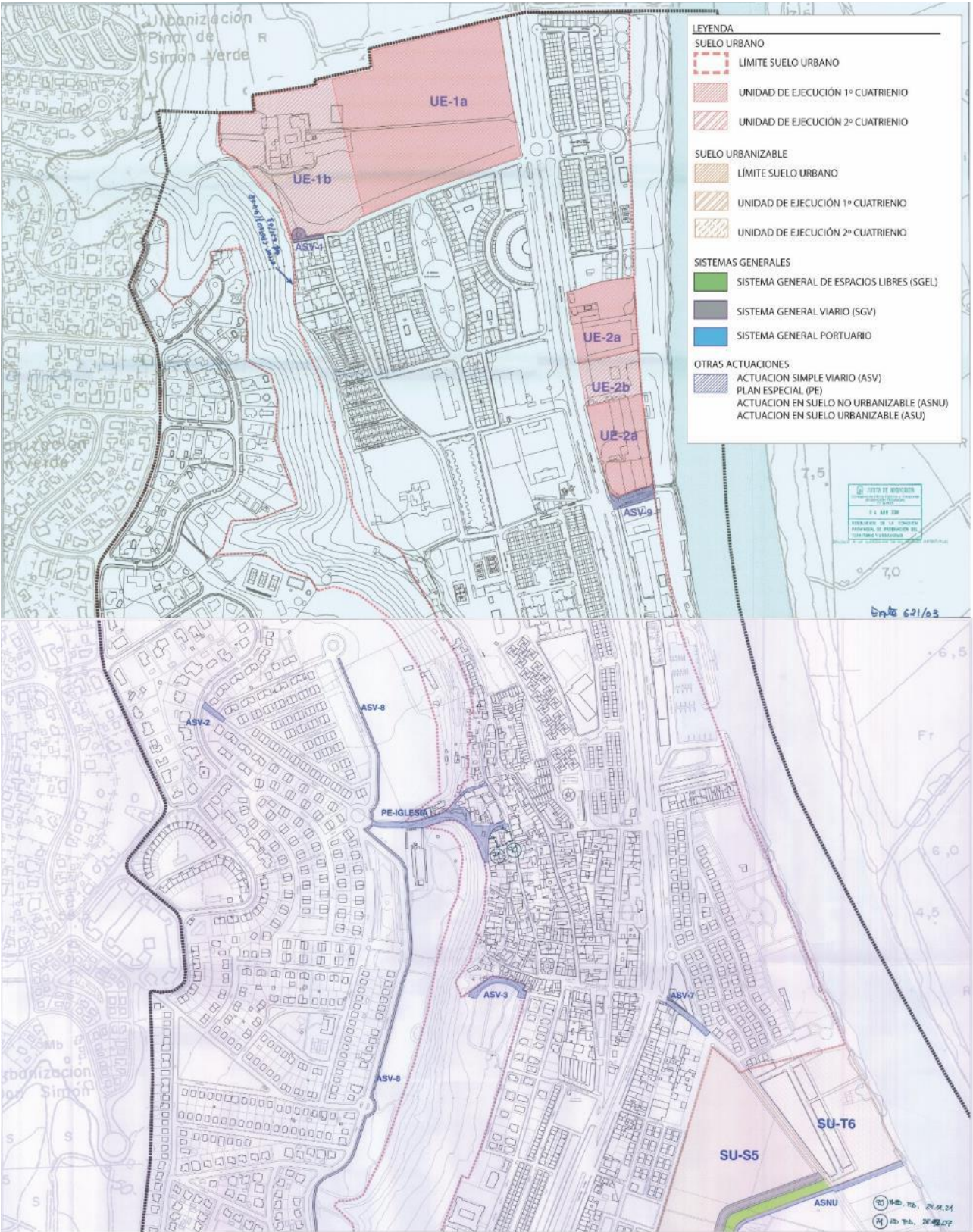
Estas unidades de ejecución destinaban una superficie total de 90.967,00 m² de suelo a uso residencial, para la construcción de un total de 293 viviendas y 40.000,00 m² de suelo para uso terciario, para la implantación de un hotel de 200 habitaciones y una edificabilidad de 10.000,00 m² de techo. Las unidades de Ejecución son las siguientes:

UNIDAD DE EJECUCIÓN	SECTORES	INTRSUMENTO	ESTADO
UE-1 Hacienda "Simón Verde"	UE-1.a	Plan Especial de Reforma Interior	Desarrollado
	UE-1.b		No desarrollado
UE-2 Los Charcones	UE-2.a	Plan Especial de Reforma Interior	No desarrollado
	UE-2.b		No desarrollado

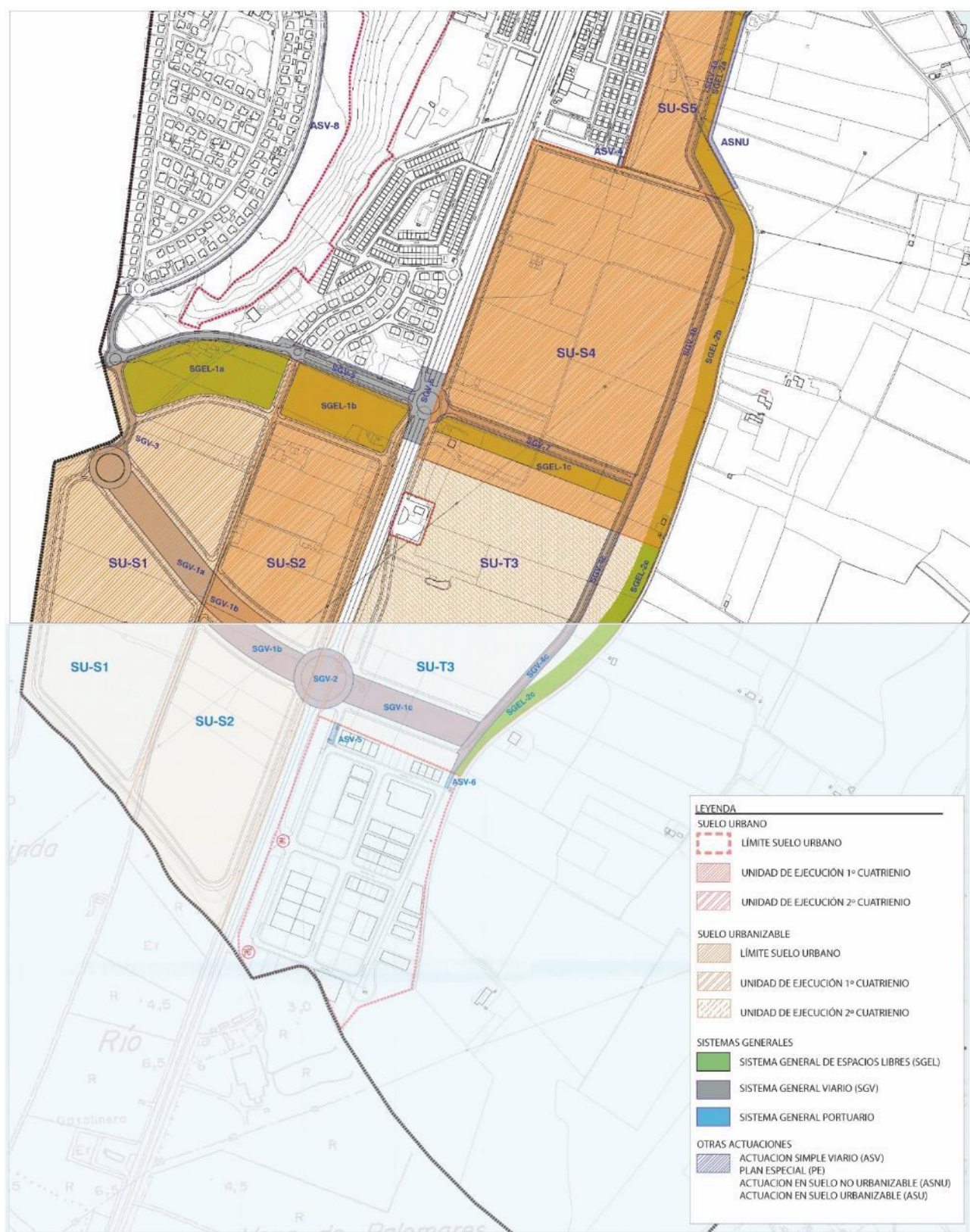
La UE-1, ubicada en el entorno de la Hacienda Simón Verde, que se proyecta para completar el vacío sin urbanizar que queda pendiente hasta alcanzar el límite con las zonas urbanizadas en la vega del termino vecino de San Juan, con superficie de 10 Ha, y con dos zonas desarrolladas con Unidades de Ejecución diferenciadas, la delantera hacia la carretera de Coria de Uso Residencial, con capacidad para 84 viviendas de tipología unifamiliar adosada, y la trasera, en el entorno de la Hacienda, que se destina al Uso Terciario, con destino Hotelero, que pretende mantener en uso la Hacienda, conservando su carácter de edificio singular en un entorno más libre de edificaciones. (En esta actuación también se incluyen compromisos de

gestión con cesiones de suelo de parte de los suelos traseros de la comisa en SNU). Actualmente se ha aprobado definitivamente el PERI que desarrolla la ordenación del conjunto, y se ha desarrollado la primera Unidad de Ejecución de carácter residencial en la zona delantera. (Con un incremento de viviendas de 84 a 213, destinadas mayoritariamente a vivienda protegida introducido en la Adaptación Parcial a la LOUA).

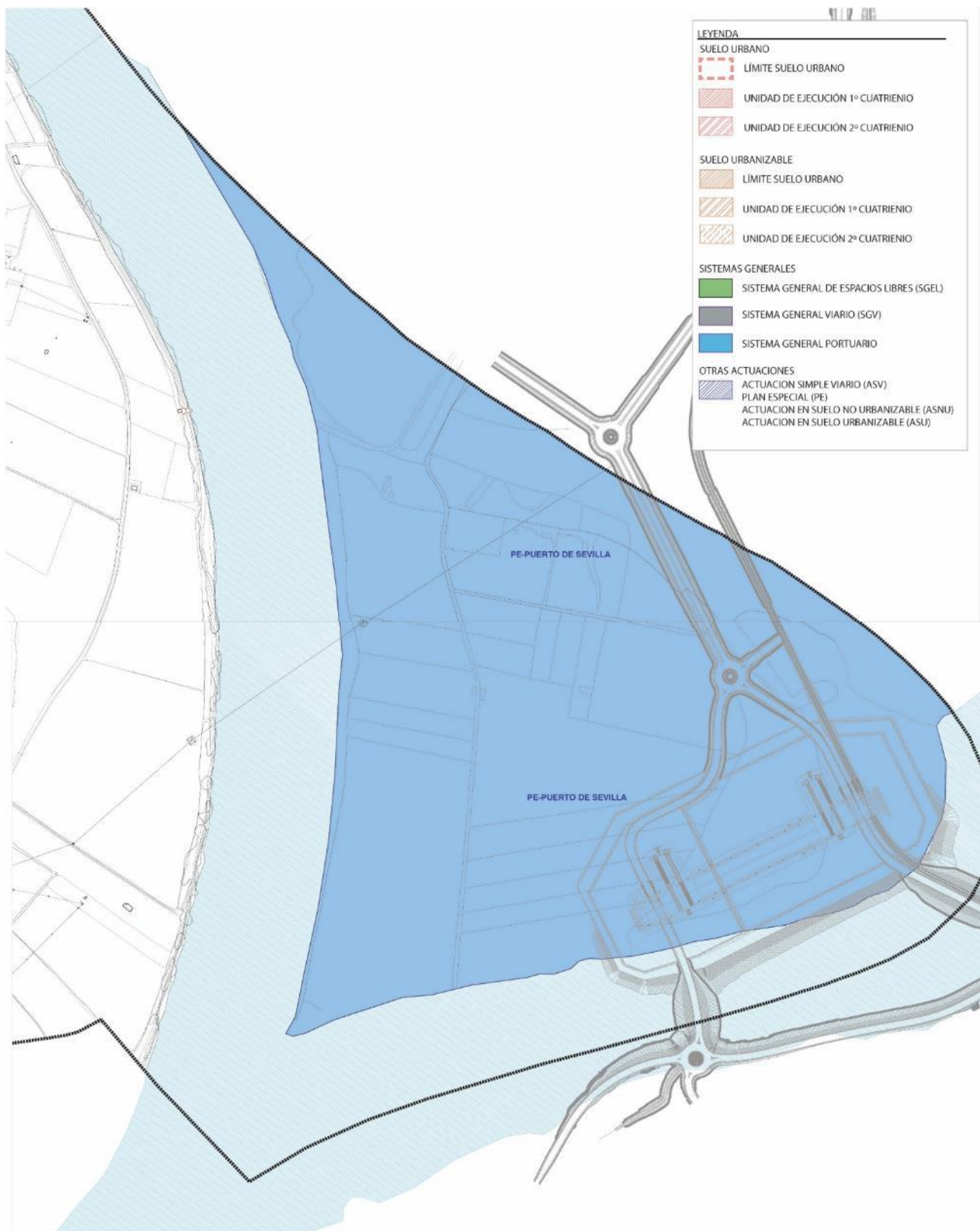
La UE-2, ubicada en el frente del Guadalquivir ,al norte del Puerto Deportivo, es un espacio con usos industriales, de almacenaje o incluso vacíos agrícolas , que queda descontextualizada , dentro del continuo urbano de Uso Global Residencial, y sobre la que se propone el Uso Residencial , con capacidad para 264 viviendas, y tipologías plurifamiliares en bloques , similares a las del entorno del Puerto Deportivo , con edificabilidad mas elevada para facilitar el proceso de Reforma Interior. La superficie afectada es de 39.000 m2. También al ser la propiedad fraccionada y existir edificaciones e instalaciones a trasladar o indemnizar, se fracciona la actuación en dos Unidades de Ejecución. Esta Actuación , tiene además una problemática adicional , por su proximidad al Río, y su carácter inundable , que supuso que en el Informe Sectorial de la CHG, emitido en la tramitación del PGOU, se estableciese el condicionante de elevar la cota de urbanización de viario y de la referencia de planta baja de las viviendas futuras, dos metros respecto al nivel actual de los terrenos, para superar la cota de inundación prevista en esa zona, conforme a las datos de los Estudios de Inundabilidad disponibles en aquella fecha. (actualmente esta Unidad de Ejecución esta afectada en su ordenación por el proceso de Regularización del Deslinde del DPMT en curso, que afecta a la distancia de prohibición sobre las edificaciones en la zona de servidumbre de protección del DPMT).



Clasificación del Suelo. Plano O3. PGOU 2005



Clasificación del Suelo. Plano O3. PGOU 2005



Clasificación del Suelo. Plano O3. PGOU 2005

ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE

Atendiendo a lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, el Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves, clasifica como suelo urbanizable, los terrenos suficientes y más idóneos para absorber los crecimientos previsibles, de acuerdo con los criterios fijados por el propio Plan General, en su documento I, "Memoria".

Asimismo, el Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves, establecía las siguientes categorías de suelo urbanizable:

a) **Suelo Urbanizable Transitorio:** incluye los suelos que, habiendo iniciado su planeamiento, y ejecución a partir de las Normas Subsidiarias de 1994, fueron incluidos en esta clase de suelo con el objeto de que culminaran su ejecución en base a la ordenación y régimen de gestión establecidos con anterioridad a la entrada en vigor del PGOU.

b) **Suelo Urbanizable Ordenado:** formado por los terrenos que forman el o los sectores para los que el Plan General estableciese directamente la ordenación detallada que legitime la actividad de ejecución, en función de las necesidades y previsiones de desarrollo urbanístico municipal.

c) **Suelo Urbanizable Sectorizado:** incluía los terrenos suficientes y más idóneos para absorber los crecimientos previsibles, de acuerdo con los criterios fijados por el propio Plan General, y cuya ordenación pormenorizada se remitía a un planeamiento de desarrollo posterior a la aprobación del PGOU. Desde la aprobación de su ordenación detallada, este suelo pasaría a tener la consideración de suelo urbanizable ordenado.

d) **Suelo Urbanizable no sectorizado:** formado por los restantes terrenos adscritos a esta clase de suelo.

En un principio, el Plan General establecía **dos sectores a la categoría de transitorio y cuatro a la categoría de sectorizado**. No adscribía terreno alguno a las categorías de suelo urbanizable ordenado y suelo urbanizable no sectorizado.

A continuación, se observa una tabla resumen de los sectores de suelo urbanizable y su estado en la actualidad.

CATEGORÍAS SUELO URBANIZABLE	SECTORES	USO	INSTRUMENTO	ESTADO
Suelo Urbanizable Transitorio	SU-T3	Industrial terciario +	-	Desarrollado(*1)
	SU-T6	Residencial	-	Desarrollado (*2)
Suelo Urbanizable Sectorizado	SU-S1	Residencial terciario +	Plan Parcial, Aprob. Definitiva	Ejecutado parcialmente
	SU-S2	Residencial terciario +	Plan Parcial, Aprob. Definitiva	Ejecutado parcialmente
	SU-S4	Residencial	Plan Parcial, Aprob. Definitiva	Ejecutado parcialmente
	SU-S5	Residencial	Plan Parcial, Aprob. Definitiva	Ejecutado parcialmente

NOTAS:

(*1) El desarrollo del sector SU-T3 cuenta con infraestructuras, pero sin finalizar su ejecución. Debido a este estado, no se ha recepcionado por parte municipal, pero se está otorgando licencias de primera ocupación en base a los servicios de suministros y accesos vinculados a parte de la urbanización que si se ha ejecutado. Señalar la existencia de un expediente de incumplimiento municipal.

(*2) el Ayuntamiento actúa como si estuviese recepcionada la urbanización y el desarrollo del Plan

Todos los sectores están situados en la mitad sur del núcleo urbano de Gelves, ya que la mitad norte, la más próxima a Sevilla con las vías de comunicación actuales, se encuentra completamente colmatada, a excepción de las dos unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado.

Cabe mencionar que los dos sectores de suelo urbanizable transitorio se tratan de suelos urbanizables delimitados en las Normas Subsidiarias de 1.994 y que, a la entrada en vigor del actual PGOU, ya había iniciado su desarrollo y actualmente están desarrollados.

Los **sectores S-1 y S-2 de uso global Residencial** ubicados en la margen oeste de la carretera de Coria , hasta agotar los límites del término , con **capacidad para 581 viv y 597 viv respectivamente** , y con densidades en torno a 40 viv/ha y **tipología de bloque plurifamiliar**, cruzados por las dos franjas transversales de SG viario , y de SG de Espacios libres, de conexión con la cornisa y el Valle del Porzuna. (En la actualidad se encuentran parcialmente urbanizados y edificados).

El **Sector ST-3 de uso global Industrial y Terciario**, situado en la margen este de la Autovía de Coria , en continuidad o como **expansión del Parque Guadalquivir**, (que se ha ejecutado y terminado con un modelo terciario de Lofts, de oficinas , y servicios, más que con el modelo tradicional de naves industriales)..

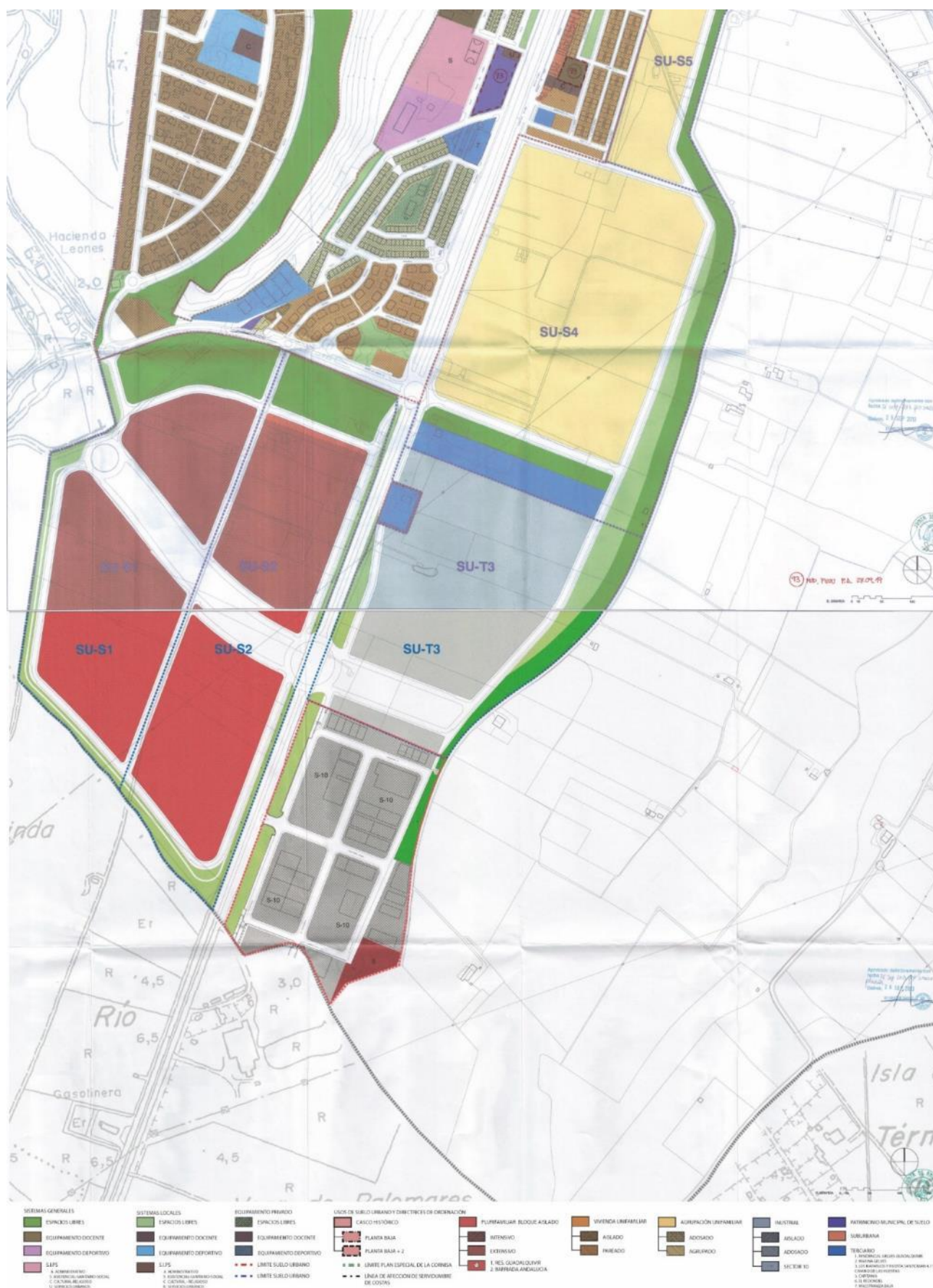
Los **Sectores S-4 y S-5 de uso global Residencial** ubicados en la margen este de la carretera de Coria , hasta el nuevo límite del **SG de Espacios Libres de separación con el suelo rústico de la Vega, sobre la traza de la Colada de San Francisco**, con **capacidad para 673 viv y 247 viv respectivamente** , y con densidades menores en torno a 37 viv/ha y con **tipología de vivienda unifamiliar**, el primero de mayor profundidad y dimensión superficial , y el segundo pequeño , ubicado en la trasera de los ensanches tradicionales con frente a la carretera de Coria. En la actualidad se encuentran con ordenación pormenorizada aprobada y con proceso de reparcelación terminado , aunque sin iniciar su urbanización, pendientes de resolver suministro de energía eléctrica (convenio de contribución a infraestructuras eléctricas con Enel) y problemas de inundabilidad, por su situación como suelo inundables.

Por último se delimita un sexto **Sector ST-6 situado en la Ribera del Guadalquivir**, como elemento final del núcleo urbano en la ribera, con **uso Residencial y Terciario, con capacidad solo para 60 viv** , y dejando libre de edificación para usos terciarios no edificables, la franja de protección y servidumbre de Costas. (Este sector se encuentra actualmente urbanizado y edificado en su zona residencial).

Los distintos sectores de Suelo Urbanizable, se incluyen como **Áreas de Reparto independientes** a efectos de su gestión , incorporando distintas superficies de SG de viario o de Espacios libres, que posibilitan un reparto de aprovechamientos equilibrado entre los mismos. Sobre el conjunto de los sectores residenciales se establece **reserva de vivienda protegida del 15%** (excepción del sector transitorio ST-6, no aplicable), generándose una **reserva de 315 viviendas en régimen de protección**.

A continuación, se observan los planos de calificación de suelo de Gelves del planeamiento vigente.





ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

Según lo recogido en el artículo 11.1 de las Normas Urbanísticas del PGOU de Gelves, “constituyen el suelo no urbanizable aquellos terrenos que, bien porque están sujetos a algún régimen de protección, bien porque conforme a la estrategia y al modelo territorial y de usos previsto por este PGOU, deben ser excluidos o preservados, en principio, del proceso urbanizador”.

De conformidad con lo dispuesto en el punto 2 del artículo 46 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía que faculta al PGOU para establecer, dentro del suelo no urbanizable, “todas o algunas de las categorías” que se recogen en el mencionado artículo, las Normas Urbanísticas del PGOU de Gelves en el mismo artículo 11.1 establece, para el suelo no urbanizable, dos categorías, a las que se adscriben la totalidad del suelo no urbanizable. Estas categorías son:

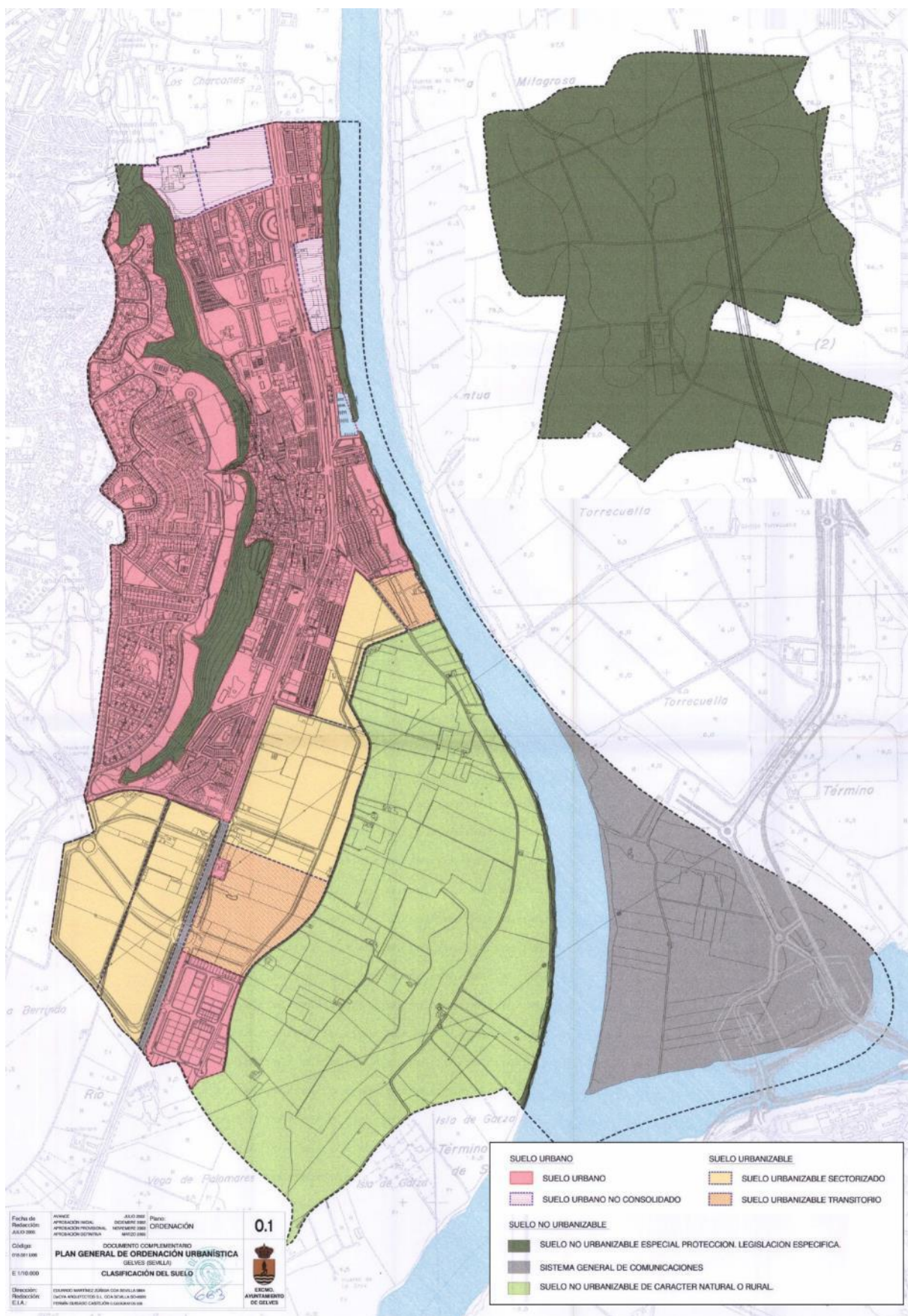
a) **Suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica**, que incluye los terrenos sometidos a regímenes de especial protección por la correspondiente legislación administrativa para preservar la flora y fauna, el patrimonio histórico o cultural o del medio ambiente; aquellos sujetos a limitaciones o servidumbres por razón de su condición de dominio público natural, así como aquellos terrenos no edificables por presentar riesgos de erosión, desprendimientos, corrimientos, inundaciones u otros riesgos naturales.

b) **Suelo no urbanizable de carácter rural o natural**, que incluye aquellos terrenos en los que se considere necesario la preservación de su carácter rural por sus valores agrícolas, ganadero, forestales, cinegético o análogos, o bien aquellos que incluyan asentamientos de infraestructuras o servicios que deban mantenerse, o porque sean incompatibles con el uso urbanístico por circunstancias medioambientales o de salud pública, así como aquellos en los que resulte improcedente su transformación por razones de sostenibilidad, racionalidad y las condiciones estructurales del municipio.

Con respecto al Suelo No Urbanizable el PGOU clasifica como **Suelo No Urbanizable de Especial Protección por legislación Sectorial**, los afectados por las distintas legislaciones Sectoriales: la **ley de Costas sobre los suelos en las márgenes del Guadalquivir**, los suelos afectados por la **Ley de Carreteras, la SE-40 por Torrequemada**, y la **carretera de Palomares SE-657**, (la Carretera de Coria A-8058 no discurre por esta categoría de suelo), y la **legislación de Vías Pecuarias, (Cordel de Villamanrique a Triana ,con deslinde oficial de 37,50 m por la zona de Torrequemada, y el Cordel de San Francisco de 7 m de ancho**, que discurre por el límite del suelo urbanizable, (El Cordel de San Juan de Aznalfarache , ocupado por la carretera de Coria , esta fuera del SNU). Además, el PGOU incorpora a esta categoría de suelo el resto de **los suelos con niveles de protección, de carácter supramunicipal: la Cornisa de Gelves, la zona de protección del río y su ribera, y la Hacienda Torrequemada**.

El resto del suelo no urbanizable pertenece a la categoría de **Suelo No Urbanizable de carácter Rural o Natural**. Incluye el resto de **los suelos de la Vega**, desde la Colada de san Francisco hasta el Río. Además se califica como **Sistema General Portuario** el espacio situado al otro lado del Río de **la Isla del Betón, Incluido en el Plan especial del Puerto de Sevilla**, donde se ubica la exclusiva del Puerto.

La adscripción de los **suelos no urbanizables** a cada una de estas dos categorías se recoge gráficamente en el plano que se observa a continuación.



1. Adaptación Parcial del PGOU a LOUA

La Adaptación Parcial a la LOUA, se produce transcurrido poco tiempo desde la entrada en vigor del PGOU. Ajusta la clasificación del suelo a la terminología y criterios de clasificación de la LOUA, y incorpora al suelo urbano consolidado todos los suelos de Actuaciones proyectadas en el PGOU, que ya han alcanzado los niveles de urbanización correspondientes.

ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

Mantiene los mismos criterios de Delimitación del Suelo Urbano Consolidado del PGOU, e incorpora como Suelo Urbano Consolidado los Sectores ST-6 , y ST-3 , ya urbanizados y edificados.

Todos estos sectores, que pasan a conformar distintas zonas de suelo urbano, mantienen los parámetros urbanísticos de ordenación en cuanto a usos, densidad y edificabilidad, que les asignaba el Plan General.

Como resultado del completo desarrollo y transformación de los mencionados sectores el suelo urbano consolidado en el municipio de Gelves pasa a tener una extensión de 203,26 Ha de suelo urbano consolidado.

El Suelo Urbano No Consolidado, SUNC:

Identificado para el resto del suelo clasificado como urbano por el planeamiento vigente, correspondiéndose con los ámbitos de las Unidades de Ejecución no desarrolladas delimitadas en suelo urbano. Dado ninguna de las dos unidades de ejecución en suelo urbano no consolidado previstas en el PGOU de Gelves, han completado su desarrollo, siguen teniendo la misma consideración de suelos urbanos no consolidados, introduciendo una modificación de aumento de densidad y número de viviendas previsto para la UE-1a, (que pasa de 84 a 213 viviendas actualmente ejecutadas).

ORDENACIÓN DEL SUELO URBANIZABLE

El suelo Urbanizable está integrado por los suelos adscritos a las siguientes categorías:

- **Suelo Urbanizable Ordenado, SUO.**

Se considera suelo urbanizable ordenado el que está clasificado como urbanizable por el PGOU de Gelves y cuenta con la **ordenación detallada**, al haberse redactado y **aprobado definitivamente** el Plan Parcial de Ordenación correspondiente. Pasan a tener consideración de **suelo urbanizable ordenado** los siguientes sectores:.

DENOMINACIÓN EN PGOU	DENOMINACIÓN EN ADAPT. LOUA	SUPERFICIE
SU-S1	SUO-1	181.712,00 m²,
SU-S2	SUO-2	186.850,00 m²,
SU-S4	SUO-4	241.570,00 m²,
SU-S5	SUO-5	82.650,00 m²,

Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS) y No Sectorizado (SUNS)

En el estado de desarrollo en que se encuentra el Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves, y teniendo en cuenta el alcance de las modificaciones puntuales aprobadas definitivamente, no existen terrenos que se adscriban a cualquiera de estas dos categorías de suelo urbanizable.

ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

La adaptación parcial no modifica esta clasificación establecida por el PGOU, en tanto se adecua a las determinaciones de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía. El suelo No Urbanizable del municipio está integrado por los suelos adscritos a las siguientes categorías:

- **Suelo no urbanizable de especial protección por la legislación específica.** pertenecen las siguientes zonas: la Cornisa de Gelves, la zona de protección del río y su ribera y la Hacienda Torrequemada.
- **Suelo no urbanizable de carácter rural o natural.** . El resto del suelo no urbanizable pertenece a esta categoría de suelo.

VIVIENDA PROTEGIDA

La planificación no incluye la asignación específica de suelo para vivienda protegida, ya que se aprobó el Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves con anterioridad a la aprobación de la Ley 13/2005, de 11 de septiembre, de Medidas para la Vivienda Protegida y el Suelo, y cuenta todo el Planeamiento de desarrollo en él previsto, al menos, con aprobación inicial con anterioridad al 20 de enero de 2007.

Esto justifica que no es exigible en ningún sector urbanizable, ni unidad de ejecución en suelo urbano no consolidado, la reserva de suelo correspondiente, al menos, al 30% de su edificabilidad residencial, para su destino a viviendas con algún régimen de protección pública. En consecuencia, cualquier determinación que se tome en este sentido, tiene carácter potestativo y no obligatorio.

SISTEMAS GENERALES

La Adaptación Parcial no modifica la clasificación de los sistemas generales que establece las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbanística de Gelves, que es la siguiente:

Sistema general		Elementos
Comunicaciones		Autovías y carreteras. Caminos rurales. Vías urbanas básicas. Puerto.
Dotacional	Espacios libres Equipamientos comunitarios y servicios urbanos	Parques urbanos Equipamientos educativos. Equipamientos y servicios de interés público y social. Cementerio. Equipamientos deportivos.
Dominio público hidráulico		Ríos Arroyos
Infraestructuras técnicas		Conducción general de abastecimiento de agua. Colectores de aguas residuales. Conducciones de transporte de combustibles y sus instalaciones complementarias. Líneas de transportes de energía eléctrica.

Asimismo, en previsión de lo dispuesto en la normativa aplicable por la que se determinan los municipios con relevancia territorial, Gelves está incluido en la relación de los mismos, se relacionan a continuación los **Sistemas Generales de incidencia o interés regional o singular**:

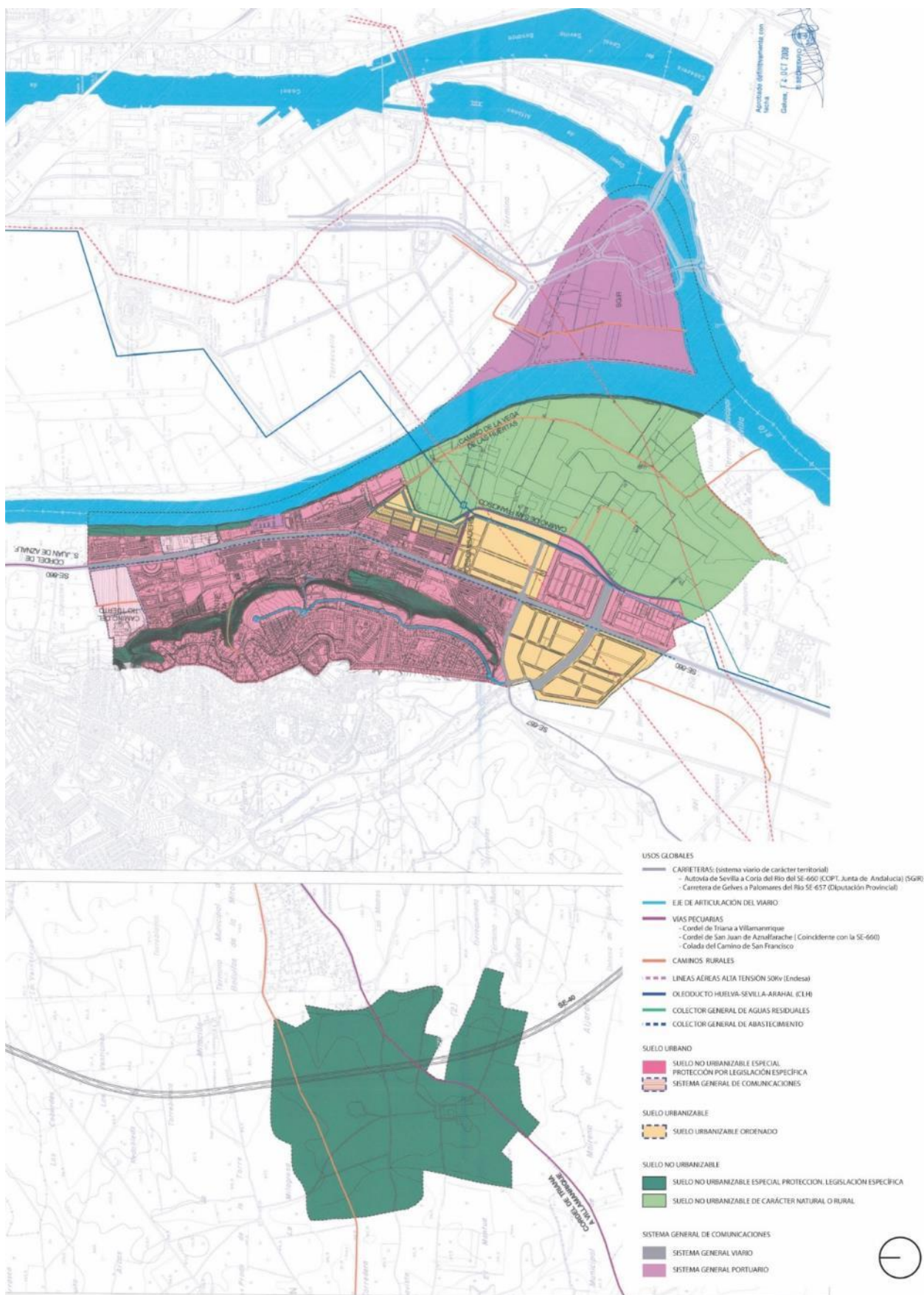
- Sistema general de comunicaciones, Carretera Sevilla - Coria (A- 8058).
- Sistema general portuario.
- SE-40 (ámbito Torrequemada)

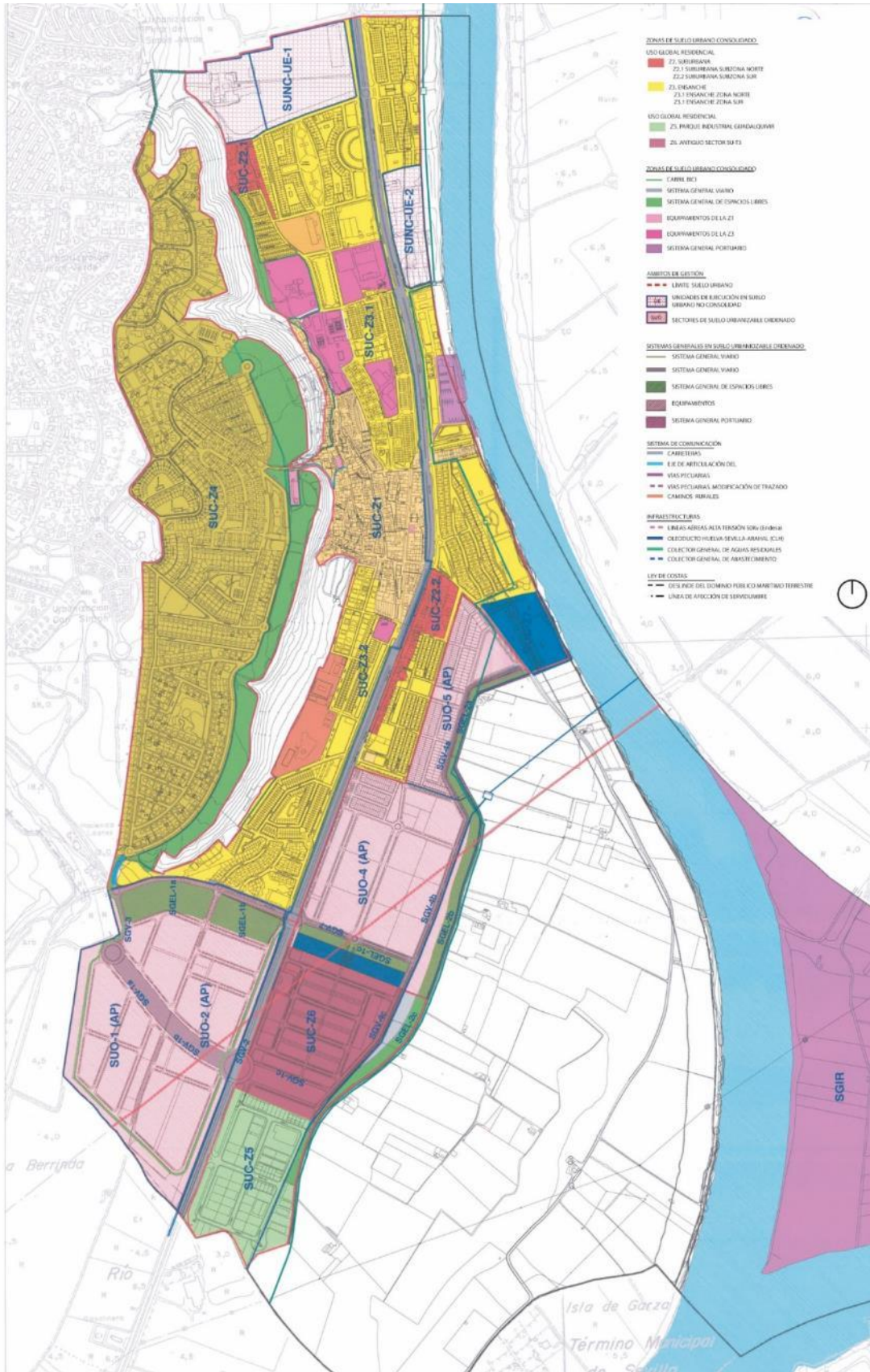
El documento prevé la programación de un total de **129 nuevas viviendas** en el municipio, lo que supone un aumento de población, aproximado, de **252 habitantes**, por lo que, una vez aprobada la modificación, el horizonte de desarrollo del PGOU se establecería en **5.969 viviendas para 11.670 habitantes**.

Respecto a los estándares de **sistema general de espacios libres**, el municipio cuenta con 408.861 m² destinados a parques y jardines, lo que corresponde a **35,04 m² por habitante**. Como se puede observar, el resultado alcanza y supera considerablemente los requerimientos mínimos de 5,00 m²/hab que establece el artículo 10 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía.

La Adaptación también determina y calcula los **Usos , densidades y edificabilidades globales de las Zonas del Suelo urbano Consolidado**, definiendo **cinco Zonas de Uso Residencial** : Z1 Centro Histórico, (suelos del Centro Histórico incluidos en la Ordenanza correspondiente 60 viv/ha), Z2 Suburbana (con dos zonas norte y sur correspondiente a los suelos de ensanche sin planeamiento anterior a NNSS 80 viv/ha), Z3 Ensanche (que incorpora suelos desarrollados a partir de las NNSS con tipología combinada de unifamiliares y bloque, con dos zonas norte y sur 34 viv/ha), Z4 Ciudad Jardín (correspondiente a viviendas unifamiliares aisladas o adosadas en Simón Vede 10 viv/ha), y Z7 Antiguo sector ST-6 (correspondiente al anterior sector urbanizable, que mantiene su regulación 18 viv/ha). Y también define **dos Zonas de uso Global Industrial** : Z5 Parque Industrial Guadalquivir, (con edificabilidad 0,69 m²c/m²s y ordenanza del suelo urbano industrial), y Z6 Antiguo Sector SU.T3 (con edificabilidad 0,69 m²c/m²s y ordenanza del propio Plan parcial).

También mantiene los parámetros de Usos Globales y densidades y edificabilidades, de las dos Unidades de Ejecución en Suelo Urbano No consolidado y los correspondientes de los 4 sectores de suelo urbanizable Ordenado, así como sus correspondientes determinaciones relativas a Áreas de Reparto y aprovechamientos.





A.8.3.2. Otros instrumentos. Modificaciones puntuales e instrumentos de desarrollo.

En el periodo de vigencia del PGOU se han producido la aprobación de diversas Modificaciones del Plan, todas ellas de carácter No estructural, sobre ámbitos en los que se cambia su regulación normativa, o también para modificar determinaciones de dotaciones o de calificación del suelo. Dos de ellas son anteriores a la Adaptación y el resto posteriores.

Modificaciones del PGOU recogidas en Adaptación. (Carácter no estructural)

1. **Innovación Título 9, “condiciones particulares de las distintas zonas de suelo urbano”, y 11, “régimen del suelo no urbanizable”. Octubre 2006.**

Mejoras y correcciones de normativa en suelos urbanos , por contradicciones entre la normativa de las anteriores NNSS y mejora de la interpretación normativa en Suelo no Urbanizable

2. **Innovación Apertura de viario en Polígono Industrial Guadalquivir. Junio 2008.**

Nueva actuación simple de viario , prolongando via de servicio entre el parque Industrial Guadalquivir y el Parque Industrial el Llimón Palomares del rio.

Modificaciones del PGOU no recogidas y posteriores a la Adaptación. (Carácter no estructural)

3. **Innovación Traspaso de Usos parcelas SIPS, Mirador Guadalquivir y Zona verde Cañuelo. Octubre 2010.**

Mejoras y correcciones sobre distintas dotaciones locales.

4. **Innovación Título 9, “condiciones particulares de las distintas zonas de suelo urbano”, . Octubre 2012.**

Correcciones de normativa en suelo urbano, Art. 9.22, 9.44, y 9.53

5. **Innovación Título 9, “condiciones particulares de las distintas zonas de suelo urbano”, . Subsanación de Errores del Plano O.4, y la Urbanización Recreo La Condesa. Septiembre 2013.**

Correcciones de normativa en suelo urbano, Art. 9.75, y correcciones de errores en plano O.4 y la Urbanización La Condesa, con cambios de calificación.

6. **Innovación Traspaso de Usos entre parcela Docente en Urbanización Jardines del Guadalquivir, y parcela de patrimonio municipal Prado Cañuelo. Octubre 2019.**

Cambio de calificación en parcelas de espacios libres urbanización jardines del Guadalquivir, y como patrimonio municipal de suelo en parcela en Prado Cañuelo.

Avance de Asentamientos Urbanísticos en Suelo No urbanizable, (Declaración de innecesaridad), noviembre 2017. se confirma que no existen asentamientos ni parcelaciones urbanísticas en el territorio municipal.

Diversos documentos de Planeamiento de Desarrollo de las distintas actuaciones previstas en el PGOU, planes parciales de los sectores, todos aprobados, y los Planes Espaciales de las dos Unidades de Ejecución en SUNC. Además de otros Estudios de Detalle

CONCLUSIONES SOBRE EL PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE Y SU DESARROLLO

El PGOU de Gelves ha sido un instrumento clave para la planificación y ordenación territorial del municipio, priorizando la expansión urbana hacia el sur y el desarrollo de sectores industriales y terciarios. Sin embargo, el crecimiento proyectado se ha visto condicionado por la crisis económica, la adaptación a normativas posteriores y problemas de infraestructuras en algunos sectores. La Adaptación Parcial de 2008 consolidó avances en el desarrollo urbano, pero quedan pendientes desafíos en la ejecución de ciertos ámbitos urbanísticos.

Instrumentos de Planeamiento Vigente:

- El **PGOU de 2006** reemplazó unas antiguas Normas Subsidiarias (NNSS) y planificó el crecimiento urbano en una época de fuerte expansión económica previa a la crisis de 2007.
- En **2008**, se realizó una **Adaptación Parcial a la LOUA**, ajustando clasificaciones de suelo y consolidando sectores ya urbanizados.
- Existen **seis modificaciones posteriores aprobadas y una en trámite**, enfocadas en ajustes normativos, reordenaciones y mejoras de dotaciones.

Crecimiento y Clasificación del Suelo:

- Se planificó un **incremento del 75% en el número de viviendas**, pasando de 3.340 a 5.840 unidades.
- Clasificación del suelo en tres categorías: **suelo urbano, urbanizable y no urbanizable**, cada una con subdivisiones según su desarrollo y restricciones normativas.
- La expansión residencial se orientó hacia la **vega al sur del municipio**, estableciendo límites claros con zonas de espacios libres.

Ordenación del Suelo Urbano:

- Se definieron **dos categorías de suelo urbano**: consolidado (zonas urbanizadas con servicios) y no consolidado (pendiente de desarrollo o mejora).
- Se establecieron **distintas tipologías residenciales**: bloques plurifamiliares, viviendas unifamiliares y adosadas, con parámetros de edificabilidad específicos.
- Se promovió el desarrollo industrial y terciario en torno a la **Carretera de Coria y el Parque Guadalquivir**.

Ordenación del Suelo Urbanizable:

- El **suelo urbanizable** se estructuró en sectores de crecimiento controlado, diferenciados en **transitorio, ordenado y sectorizado**.
- Algunos sectores han sido ejecutados parcial o totalmente, mientras que otros enfrentan **problemas de infraestructuras y riesgo de inundabilidad**, afectando su desarrollo.

Ordenación del Suelo No Urbanizable:

- Se clasificó en **suelo de especial protección** (Cornisa de Gelves, ribera del Guadalquivir, Hacienda Torrequemada) y **suelo rural** (áreas agrícolas y naturales).
- Se incorporaron limitaciones impuestas por normativas sectoriales como la **Ley de Costas, carreteras y vías pecuarias**.

Infraestructuras y Dotaciones:

- Se proyectaron **sistemas generales viarios** y de espacios libres para mejorar la conectividad y la transición entre suelos urbanos y no urbanizables.
- Se alcanzó un estándar de **35,04 m² de espacios libres por habitante**, superando los mínimos exigidos por la normativa andaluza.
- No se estableció reserva obligatoria para **vivienda protegida**, debido a que el PGOU se aprobó antes de la Ley 13/2005.

Modificaciones y Desarrollo Posterior:

- Se han aprobado **modificaciones no estructurales** enfocadas en **correcciones normativas, cambios de uso y mejoras en viarios y equipamientos**.
- No se han identificado **asentamientos irregulares** en suelo no urbanizable, según un estudio de 2017.
- Se han desarrollado planes parciales y especiales para sectores específicos, con algunos **pendientes de ejecución**.

A.8.3.3. Análisis de las dotaciones. Espacios libres y equipamientos

La dotación de equipamientos ha ido desarrollándose, desde la entrada en vigor de las anteriores NNSS, sobre las cesiones de suelo dotacional local de las distintas Actuaciones de desarrollo ejecutadas en Gelves en las últimas décadas del siglo XX. El PGOU de 2006 reconoce como consolidadas la mayoría de dotaciones de espacios libres y equipamientos ya existentes en el suelo urbano, y a su vez define los SSGG de espacios libres que se deben gestionar en los distintos sectores de suelo urbanizable, pero además establece la obligatoriedad de cesiones de dotaciones locales de espacios libres y equipamientos necesarios para cada sector, en función de los estándares exigibles por la LOUA.

SISTEMAS GENERALES Y SISTEMAS LOCALES

Para analizar la situación de las Dotaciones es necesario diferenciar entre las dotaciones de Sistemas Generales y de Sistemas Locales.

En el caso de Gelves es muy difícil realizar la distinción clásica entre sistema general y local, por el relativamente reducido tamaño del municipio, y porque en muchos casos fundamentalmente en los equipamientos, se solapan ambas funciones, pues los mismos cubren las necesidades del conjunto de la población, mas que los de un barrio concreto., aunque por la distancia existente entre las zonas del Ensanche al Norte y al Sur del casco Antiguo , si sería conveniente un equilibrio norte sur en su distribución y localización. También la situación de barrera que genera la Travesía para el tránsito peatonal y también de vehículos debe ser en el caso de Gelves, un aspecto a analizar, para valorar su correcta distribución.

En el caso de los espacios libres si puede tener más sentido la diferenciación entre sistemas generales y locales, por el tamaño distinto y funcionalidad que, si pueden tener estas dotaciones, y las necesidades de accesibilidad mas inmediata, de cara a su distribución equilibrada, en zonas más o menos lejanas o con dificultad de conexión. Además también se hace difícil esa diferenciación, por cuanto algunos suelos con función de SSGG, provienen de las cesiones locales de las distintas actuaciones de desarrollo.

SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES.

La Adaptación a la LOUA, califica como SSGG de Espacios Libres , los previstos en el PGOU dentro del suelo urbano, el Parque de la Cornisa , situado en la parte delantera de la meseta del Aljarafe y también califica un pequeño Parque lineal en la zona baja del escarpe en la trasera de la urbanización El Pandero. (que realmente no es accesible desde el pueblo por su pendiente y forma parte del espacio de la cornisa). Sin embargo en la zona baja de la cornisa , no incluye en esta calificación dos espacios libres con estas características ,el Parque del Pandero propiamente dicho , en servicio y urbanizado , que tiene calificación de SIPS de carácter cultural en suelo urbano, ni el Parque de los Manantiales, que se encuentra dentro del suelo no urbanizable protegido de la cornisa, también urbanizado.

Además incorpora como SG de Espacios libres otros dos ámbitos nuevos con esta calificación , mediante adscripción a las Áreas de Reparto del Suelo Urbanizable. El Parque lineal de limite con la vega sobre la Colada de San Francisco, (38.677 m2) y los parques de conexión con el sistema de espacios libres de la Cornisa hasta la Autovía de Coria, y su prolongación hasta el Parque lineal de la Vega (50.956 m2) . Ninguno de estos dos últimos está construido, e incluso uno de ellos esta parcialmente edificado por otras dotaciones y servicios municipales como usos complementarios del espacio libre.

Existe una diferencia importante entre la realidad de los Parques urbanizados y en servicio con los que cuenta Gelves, y los así calificados por el planeamiento . Además se debe también considerar como un error del Plan General , el computo como SG de Espacios Libres de todo el suelo no urbanizable protegido de la cornisa , que realmente por su pendiente y nivel de urbanización, no debería tener consideración de Parque Urbano , sino de elemento natural del paisaje.

La Adaptación define el **Estándar de SSGG de Espacios libres**, adaptando los cálculos del PGOU con la variación introducida en cuanto a número de viviendas en la UE-1, y manteniendo en el computo las mismas superficies de espacios libres que establece el PGOU (89.633 como nuevos SGEL en las actuaciones previstas en Suelo Urbanizable , mas 319.228 m2 ya existentes , con un total de 408.861 m2), que respecto a la población potencial o capacidad del Plan , genera un Estándar de 35,04 m2/hab, muy superior al legalmente exigible. Pero habría que descontar 207.687 m2 de suelo de SGEL , correspondientes al Suelo No urbanizable de la Cornisa, que tiene una función ambiental o paisajística , pero realmente no tiene función ni posibilidad de uso como parque , con lo que la superficie de suelo de SGEL real seria de 111.541 m2 del Parque de la Cornisa, mas la superficie adicional proyectada en suelo urbanizable , 89.633 m2, que sobre una población máxima de capacidad del planeamiento, que de acuerdo con los datos que aporta la Adaptación

, sería de 11.670 Habitantes , corregiría el Estándar a 17,23 m²/hab, en cualquier caso, también muy superior al mínimo).

Cuantitativamente la red de Sistemas Generales de Espacios Libres urbanos queda reflejado en el cuadro siguiente:

Denominación	Clasificación Suelo	Superficie m ² s
Parque de la Cornisa	Urbano(urbanizado)	111.541
SGEL en suelo urbanizable	Urbanizable (sin urbanizar)	89.633
Dotación Global computable		201.174

El estándar de referencia para esta dotación, es de 7,00 m²/hab, tal como marca el art. 82 del Reglamento de la LISTA ,para poblaciones de mas de 10.000 hab, y se debe calcular sobre la capacidad residencial máxima del planeamiento . Este sería el estándar “objetivo” , correspondiendo un estándar de sistema general de espacios libres de 17,23 m² suelo / habitante para la capacidad residencial máxima prevista en la Adaptación, 11.670 habitantes, siendo un valor superior al mínimo establecido en el Reglamento de la LISTA.

Si bien la LISTA introduce otro concepto en su Reglamento, el de estándar “existente”, en el que se deben computar los suelos de SGEL efectivamente ejecutados , funcionales y en uso , y relacionarlo con la población censada. Si se aplica este criterio de estándar “existente”, la situación real sería muy distinta al no estar urbanizados, los del suelo urbanizable , e incluso debería de incrementarse el número de habitantes a la población censada actual. (111.541 m² / 10 406 hab = 10,71m²/hab).

También se produce una cierta indefinición en el criterio del cálculo de población diferente entre las estimaciones del PGOU y las de la Adaptación sobre el número de habitantes máximo del planeamiento objeto de calculo. El nuevo Plan deberá revisar los criterios de cálculo poblacional, en función del número máximo de viviendas, y también las superficies reales de Parques , que se pueden considerar en el compto de los SG de Espacios libres, excluyendo el suelo no urbanizable protegido de la cornisa , e incorporando los parques reales en servicio, y obtener un estándar real actualizado de esta dotación, aunque suponga corrección, y no devaluación del que figura en la Adaptación.

SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

La LISTA no establece un estándar cuantificado para dotación de SSGG de Equipamientos, y por tanto solo establece recomendaciones genéricas de dotar a la población de equipamientos suficientes, y que se mantengan los estándares consolidados existentes. Tan solo define estándares mínimos de sistemas locales (espacios libres más equipamientos), para las actuaciones de transformación del suelo rustico,, con una referencia a 18 m² /habitante , (densidad media 40 viv/ha).

La Adaptación a la LOUA define como SSGG de Equipamiento, solo 7 de los equipamientos existentes, que considera tienen esta categoría , en función de los determinaciones precedentes del PGOU . No define estándar de referencia.

Incluye como Equipamientos con carácter de SG los equipamientos Educativos y Deportivos existentes: Instituto Álvarez Lopez, y CEIP Duque de Alba, como educativos , y los deportivos , Campo de Fútbol y Pabellón Cubierto, y Polideportivo Municipal Descubierto y Piscina, en el Ensanche Norte, y el Campo de Feria, la Escuela de Formación de Artesanos, y el recinto deportivo de las Piscinas de El Cañuelo en el Ensanche Sur. Además se define como SG de Equipamiento el Ayuntamiento y el Teatro Municipal en la Zona Central. El resto de Equipamientos existentes o las parcelas vacantes con este destino se consideran Sistemas Locales . También se incluye como SG de Equipamiento el Cementerio Municipal..

En el caso de Gelves , por su reducido tamaño, y nivel de prestación global de la mayoría de estas dotaciones , se considera que todos los equipamientos pueden tener la funcionalidad de Sistemas Generales. Para establecer un estándar de referencia se puede tomar el estándar que define el RGLISTA para equipamientos locales en actuaciones de nueva urbanización en suelo rustico, con un mínimo de 2,5 m²/hab. (la mitad que el estándar de espacios libres)

Además hay que también contabilizar el suelo destinado a equipamientos , ya gestionado y disponible, como consecuencia de las cesiones dotacionales , de las distintas Actuaciones de nueva urbanización , en desarrollo del PGOU, pero que todavía no se han construido y destinado a usos de equipamientos concretos, que aumentarían el nivel de equipamientos anterior, con una superficie adicional .

Con carácter general la superficie total destinada a equipamientos resulta mas que suficiente para obtener los estándares superficiales de referencia. Y así se refleja en la Memoria del Plan General , considerando que existen estándares superiores a los necesarios salvo para algún tipo de equipamiento concreto como el sanitario.

Para atender el equipamiento educativo, existen dos centros de primaria, , y un Instituto de Secundaria y Bachillerato. Además, existen dos guarderías, una publica y otra de gestión privada como concesión en suelo público. También funcionan dos centros privados y dos centros de educación de adultos. Todos ellos en posiciones mas o menos céntricas y con buena accesibilidad. Se considera suficientemente cubierto el nivel de dotaciones del equipamiento educativo. Existen además dos centros de formación de artesanos, y también reservas de suelo con este destino en tres de los Planes Parciales no desarrollados hasta la fecha. En alguno de los casos podría destinarse a este o otros usos. En el Sector de la Cornisa de Simón Verde, no existe dotación de Centro de Primaria debido al tamaño reducido de la población a servir, aunque no obstante si existe una Guardería. También existen otras 5 guarderías de la zona de la vega del núcleo urbano, una de ellas Publica.

El equipamiento deportivo se ha desarrollado con la construcción del campo de futbol municipal y el Pabellón Cubierto , con unas instalaciones modernas y completas, dentro del conjunto de SSGG del Sector del Ensancha Norte, que completan las instalaciones del Polideportivo Municipal descubierto , que incluye pistas polideportivas y la piscina municipal. En esta parcela hay todavía suelo disponible para incorporar algunas pistas o instalaciones más. En el ensanche Sur se completan las instalaciones deportivas de las Piscinas Municipales de El Cañuelo. No obstante en esta zona no existen en proximidad por su lejanía del polideportivo de la Zona Norte, otras instalaciones de pistas deportivas al aire libre, que completen este tipo de dotación deportiva. . Existen suelos vacíos en el entorno de la ribera del Guadalquivir, en la zona al sur del Puerto Deportivo , limitados en sus usos edificatorios, que podrían albergar nuevas instalaciones de pistas al aire libre, uso compatible con las restricciones de Inundabilidad de los suelos , si no son de deporte organizado y fuertes concentraciones de personas. También este déficit se podría compensar con nuevas instalaciones deportivas en las parcelas que se destinen al efecto en los cuatro sectores de suelo urbanizable, en proceso de desarrollo en el entorno de la Zona Sur. El equipamiento deportivo en la Cornisa de Simón Verde se resuelve con distintas instalaciones en régimen de uso y gestión privadas. ,

Con respecto al resto de Equipamientos agrupados en la denominación conjunta de SIPS, servicios de interés público y social , también existe una cobertura suficiente de las necesidades Con carácter general la superficie total destinada a equipamientos resulta mas que suficiente para obtener los estándares superficiales de referencia. Y así se refleja en la Memoria del Plan General, considerando que existen estándares superiores a los necesarios salvo para algún tipo de equipamiento concreto como el sanitario.

Para atender el equipamiento educativo, existen dos centros de primaria, , y un Instituto de Secundaria y Bachillerato. Además, existen dos guarderías, una publica y otra de gestión privada como concesión en suelo público. También funcionan dos centros privados y dos centros de educación de adultos. Todos ellos en posiciones mas o menos céntricas y con buena accesibilidad. Se considera suficientemente cubierto el nivel de dotaciones del equipamiento educativo. Existen además dos centros de formación de artesanos, y también reservas de suelo con este destino en tres de los Planes Parciales no desarrollados hasta la fecha. En alguno de los casos podría destinarse a este o otros usos. En el Sector de la Cornisa de Simón Verde, no existe dotación de Centro de Primaria debido al tamaño reducido de la población a servir, aunque no obstante si existe una Guardería. También existen otras 5 guarderías de la zona de la vega del núcleo urbano, una de ellas Publica.

El equipamiento deportivo se ha desarrollado con la construcción del campo de futbol municipal y el Pabellón Cubierto, con unas instalaciones modernas y completas, dentro del conjunto de SSGG del Sector del Ensancha Norte, que completan las instalaciones del Polideportivo Municipal descubierto, que incluye pistas polideportivas y la piscina municipal. En esta parcela hay todavía suelo disponible para incorporar algunas pistas o instalaciones más. En el ensanche Sur se completan las instalaciones deportivas de las Piscinas Municipales de El Cañuelo. No obstante, en esta zona no existen en proximidad por su lejanía del polideportivo de la Zona Norte, otras instalaciones de pistas deportivas al aire libre, que completen este tipo de dotación deportiva. Existen suelos vacíos en el entorno de la ribera del Guadalquivir, en la zona al sur del Puerto Deportivo, limitados en sus usos edificatorios, que podrían albergar nuevas instalaciones de pistas al aire libre, uso compatible con las restricciones de Inundabilidad de los suelos, si no son de deporte organizado y fuertes concentraciones de personas. También este déficit se podría compensar con nuevas instalaciones deportivas en las parcelas que se destinen al efecto en los cuatro sectores de suelo urbanizable, en proceso de desarrollo en el entorno de la Zona Sur. El equipamiento deportivo en la Cornisa de Simón Verde se resuelve con distintas instalaciones en régimen de uso y gestión privadas.

Con respecto al resto de Equipamientos agrupados en la denominación conjunta de SIPS, servicios de interés público y social, también existe una cobertura suficiente de las necesidades

SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES

Con respecto a los espacios libres, si que se puede realizar la distinción en cuanto a su valoración, entre espacios libres Generales y Locales. Los espacios libres existentes, hasta la fecha de aprobación de las antiguas NNSS, eran muy escasos tanto en el sector urbano del Centro Histórico, como en sus ensanches mas antiguos, (a destacar la Plaza del Duque de Alba la plaza de Joselito el Gallo y la Plaza de Nra. Sra de Gracia).

En las tres últimas décadas se ha completado la urbanización de las parcelas destinadas a espacios libres de las distintas Actuaciones de los Ensanches del Centro Histórico , anteriores al PGOU, generando diversos espacios libres ajardinados en las distintas urbanizaciones residenciales, la mayoría de ellos urbanizados, con un cierto tamaño como el Parque de la Juventud, otros mas pequeños y residuales, y otros sin ejecutar, como los espacios libres previstos en la ribera del Río en las traseras de la calle Pomelo y Azahar. Y además se han generado una gran cantidad de cesiones de suelo destinado a espacios libres procedentes de los desarrollos de suelos urbanizables , como dotaciones locales , que cumplen los estándares , y ubicados en distintas localizaciones, aunque muchos de ellos están sin urbanizar y acondicionar para su uso .En el caso del sector residencial de la Cornisa, también se produce que muchas de las cesiones de espacios libres tiene consideración de dotaciones privadas, aunque existen dos espacios libres de dimensiones significativas , en la Calle Almenso y en la calle Guadalquivir.

Respecto a la dotación de sistemas locales de espacios libres, se puede analizar el estándar que se genera por el sumatorio de superficie de las distintas plazas y espacios libres ajardinados , incluyendo tanto los que están en uso como los suelos pendientes de urbanización. La superficie total no se ha contabilizado , pero conforme a los datos extraídos de la Memoria del PGOU , existe un estándar de espacios libres locales de 23 m2 /hab, que se puede considerar superior al mínimo exigible de entre 10 y 12 m2 /hab que establece el Reglamento de la Lista para actuaciones de nuevo desarrollo.

CONCLUSIONES SOBRE LAS DOTACIONES DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

Como conclusión se confirma que el nivel de dotaciones existente en el municipio está muy bien cubierto y resulta incluso superior a los estándares de la LISTA. Tan solo será necesario completar la construcción y urbanización de los distintos suelos de espacios libres y equipamientos resultantes de los sectores de suelo urbanizable. Incluso parte de las dotaciones locales de equipamiento que puedan resultar excesivas se pueden destinar a otros uso como el de patrimonio municipal para vivienda protegida. Al mismo tiempo hay que reseñar de nuevo la oportunidad de recalcular el “Estándar Objetivo” de Sistema General de Espacios Libres, que resulta actualmente erróneo y desproporcionado respecto al Estandar Real “Existente” , más acorde con la realidad y dato más objetivo para su utilización como referencia numérica a mantener.

A.8.3.4. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO. CATÁLOGO

Las determinaciones del Plan general con afección al catalogo establecen tres niveles de protección según el Documento III: Normas Urbanística.

NIVEL A. PROTECCIÓN INTEGRAL

Se consideran bienes protegidos de forma integral, con el fin de mantener sus características arquitectónicas y constructivas, volúmenes, formas y elementos decorativos. Se incluyen edificios que se pueden considerar relevantes en la Historia del Arte y la Arquitectura, de gran calidad, o que presenten importantes valores arquitectónicos y ambientales.

NIVEL B. PROTECCIÓN ESTRUCTURAL

Dentro de este nivel se incluyen aquellos bienes cuyas características constructivas y volumétricas son igualmente del mayor interés, aunque la existencia en el conjunto de zonas de menor valor arquitectónico hace que pueda ser autorizado un régimen de obras más amplio que el correspondiente al de protección integral. Se trata de edificios o elementos con valores suficientes para merecer su conservación, tanto por su volumetría, organización tipológica, o integración en el paisaje o trama urbana, sin perjuicio de que además se puedan dar elementos arquitectónicos destaca dos dignos de conservación.

NIVEL C PROTECCIÓN DEL PAISAJE URBANO

En este caso la protección no se extiende a la totalidad del elemento catalogado, sino solo a determinados valores con incidencia en la imagen urbana. Se protegen los elementos característicos y que sirven de referencia para la composición de un determinado paisaje o imagen urbana singular, fundamentalmente en el caso de Gelves, los valores de composición de fachada, volumetría y cubiertas, por su valor en la configuración urbana de las barriadas de crecimiento del casco.

Como se ha visto en el apartado 1.7 del capítulo anterior, desde el Planeamiento vigente se identifican o delimitan una serie elementos y ámbitos que tienen una especial relevancia patrimonial y por tanto se les dota de una protección desde el planeamiento, inventariados como bienes catalogados en cuatro grandes grupos.

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

- A1. Hacienda de San Ignacio de Torrequemada y su entorno. (*)
- A2. Hacienda de Simón Verde.
- A3. Iglesia de Santa María de Gracia.
- A4. Antigua Estación del Tranvía.

PATRIMONIO URBANO

- U1. Barriada de Andalucía.
- U2. Barriada de Nuestra Señora de Gracia.
- U3. Barriada de la Avenida de Pedro Ciauurriz.

ELEMENTOS SINGULARES

- S1. Portada del Antiguo Colegio.

PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO

- Y1. Yacimiento Arqueológico Torrequemada A.
- Y2. Yacimiento Arqueológico Torrequemada B.
- Y3. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Cañuelo.
- Y4. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Pandero.
- Y5. Yacimiento Arqueológico Los Rasos.

() Fue declarado Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento (Decreto 156/2007, de 22 de mayo) con la delimitación que se declara en el mismo Decreto, aunque el Tribunal Supremo anuló dicha declaración en 2012.*

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

- **Hacienda de San Ignacio de Torrequemada y su entorno. Patrimonio Arquitectónico.**

Este es el enclave que el término de Gelves tiene en Bollullos de la Mitación, con una superficie de unas 167 Ha de olivar. Esta hacienda, perteneciente en tiempos a la Compañía de Jesús, tiene una distribución característica de los conjuntos arquitectónicos de las grandes explotaciones de olivar. El conjunto se articula en torno a dos grandes patios: El primero se encuentra rodeado por dependencias para las faenas agrícolas y una monumental portada barroca de yesería, en la que figura la fecha 1708, da acceso al segundo patio, donde se encuentra el molino aceitero y en el que dos de sus lados presentan sendas arquerías. Por la que se sitúa a la izquierda se accede a una enorme dependencia de tres naves paralelas a la fachada del patio, separadas por arcadas de medio punto y que servía de bodega.



Vista general de la portada y el Interior de la Nave.

En la residencia existe un gran salón con pinturas de San Francisco Javier y San Ignacio de Loyola en el techo, y una pequeña capilla a la que se accede por uno de sus ángulos.

Independientemente del conjunto, hay una gran nave dividida por arcos ojivales, que pudo servir originariamente de iglesia, del periodo barroco, a pesar de su apariencia.

El origen histórico de la finca se remonta a la alquería musulmana del Caxar, que en el Repartimiento se dona al noble castellano Gonzalo García de Torrequemada, de donde proviene su nombre, perteneciendo luego a la Orden de Santiago y hacia 1331 a Sancho López y su mujer, destacando en todo este tiempo por su producción y riqueza oliverera. El caserío actual se construyó a principios del siglo XVIII, según se desprende de la inscripción de la portada donde se lee: «Año 1708». Fue adquirido en 1735 por don Jerónimo de Viergol y Rovira, Capellán Real que la compró para la provincia de Chile de la Compañía de Jesús, lo que aportó la advocación de San Ignacio a su nombre. Los jesuitas la explotaron durante veinticinco años traspasándola luego a particulares hasta los actuales propietarios.

La Hacienda de San Ignacio de Torrequemada representa en el conjunto de inmuebles rurales del Aljarafe sevillano un caso de importancia, tanto por la extensión de su planta rectangular en torno a dos patios, como por la singular conservación de esta y la distribución de espacios apenas transformados, gracias al mantenimiento de los usos de habitabilidad y agrícolas. Es un inmueble funcional, concebido fundamentalmente para la explotación de olivar, formando la arquitectura y el paisaje agrícola un conjunto integrado y dotado de una gran significación patrimonial.

El entorno afectado por la declaración de Bien de Interés Cultural de la Hacienda de San Ignacio de Torrequemada comprendía las edificaciones de la Hacienda, así como los olivares relacionados con esta, completando un conjunto de cerca de 167Ha de superficie.

- **Hacienda de Simón Verde. Patrimonio Arquitectónico.**

La Hacienda Simón Verde se encuentra próxima al núcleo urbano, al pie de la cornisa del Aljarafe, en el norte del término municipal, en una franja de terreno entre este y el término de San Juan de Aznalfarache. Conserva varios árboles de gran porte junto a la Hacienda. Su acceso se encuentra en la calle Granada, que conecta directamente con la A-8058.



Vista general de la Hacienda desde la calle José Eloy García Brioso.

Se trata de un conjunto de varias edificaciones destinadas a labores agrícolas, en la que destaca el edificio principal, con dos cuerpos a ambos lados de una portada de acceso al patio, y una torre mirador en el ángulo noreste.

Su grado de protección es de Nivel B, estructural.

Iglesia de Santa María de Gracia. Patrimonio Arquitectónico.

Se localiza en la parte alta del casco urbano, con entrada por la calle Joaquín Bazo Campos y portada lateral por la calle Párroco Juan de Dios Corrales. Es el edificio mas significativo del casco de Gelves y debe considerarse protegido en su totalidad. Su posición en la zona mas elevada del mismo le confiere una silueta característica al caserío de la localidad desde la Vega, por lo que debe procurarse el mantenimiento de las perspectivas visuales.



Vistas de la Iglesia de Santa María de Gracia.

Se trata de una obra barroca del siglo XVIII, de una sola nave, crucero y capillas en el lado del Evangelio. Las bóvedas son de cañón con lunetos, excepto en el crucero, en donde se sitúa una media naranja sobre pechinas. La portada lateral, situada en el muro derecho, es adintelada, flanqueada por pilastras y con un frontón roto, donde se encuentra un retablo de azulejos. La portada de los pies también es adintelada, con pilastras almohadilladas. En el ángulo noroeste se levanta la torre, con dos cuerpos y chapitel. En la cripta, compuesta por arcos varias columnas, se encuentran los restos de los patronos, Doña Leonor de Millán y Don Pedro Colon. Contiene además lienzos y piezas de orfebrería de los siglos XVII y XVIII.

Antigua Estación del Tranvía. Patrimonio Arquitectónico.

Se encuentra localizada junto a la autovía A-8058, en la plaza del Duque de Alba, en la antigua traza del tranvía Sevilla a Coria del Rio. Data del primer tercio del siglo XX.

Se trata de una edificación compuesta por un cuerpo central de dos plantas y cubierta a cuatro aguas, y sendos cuerpos laterales asimétricos. Obra de estilo regionalista, se erige como único exponente de los elementos que conformaban la línea de tranvías procedente de Sevilla y que recorría la margen derecha del río.



Imagen de 1932 y de la actualidad de la Estación del Tranvía de Gelves.

ELEMENTOS SINGULARES

Portada del Antiguo Colegio. Elemento Singular.

Se sitúa a continuación de la fachada lateral de la Iglesia de Nuestra Señora de Gracia, en la zona mas alta del casco urbano, sobre la falda de la Cornisa. Se trata de la portada del antiguo Colegio Duque de Alba, formada por pilastras y frontón de ladrillo taco, inserta dentro de un tramo de cerramiento almenarado.

PATRIMONIO URBANO. BARRIADAS

U1. Barriada de Andalucía.

Se encuentra localizada entre la A-8058 al Este, el Callejón del Pandero al Norte, la Barriada de Nuestra Señora de Gracia al Oeste y la calle Agustín Chaves González al Sur.

Se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojo de las familias que vivían en la Cornisa. Se agrupan en conjuntos de 8 o 10 viviendas, de dos plantas, cubierta plana, fachada remarcada en las medianeras y cubierta, cuerpo saliente en planta baja y pequeño porche en la zona de entrada a la vivienda. La parte delantera está ocupada por un pequeño antejardín con un cerramiento opaco a media altura y hasta 2 metros mediante cerrajería. Los conjuntos de viviendas forman entre sí viarios peatonales y zonas libres. Datan de finales de la década de 1970.

U2. Barriada de Nuestra Señora de Gracia.

Queda delimitada por la calle Agustín Chaves González al Sur, el Polideportivo Municipal de Gelves al Norte, la Barriada de Andalucía al Este y la Avenida Pedro Ciaurriz al Oeste.

Se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojo de las familias que vivían en la cornisa como consecuencia del desprendimiento de tierras. Se agrupan en 5 conjuntos de 20 viviendas unifamiliares de dos plantas, cubierta plana, fachada remarcada en las medianeras y cubierta y pequeño porche en la zona de entrada a la vivienda. En el extremo sur, en la plaza al Deportista, se levanta una edificación circular destinada a uso terciario formada por varios locales o puestos abiertos a fachada. Datan de mediados de la década de 1960.

U3. Barriada de la Avenida de Pedro Ciaurriz. Patrimonio Urbano.

Queda delimitada por la Avenida Pedro Ciaurriz al Este, la cornisa al Oeste, la calle Algarrobo al Norte y calle Agustín Chaves González al Sur.

Al igual que las anteriores barriadas, se trata de un conjunto de viviendas edificadas por la Obra Sindical del Hogar del Ministerio de la Vivienda para realojar familias que vivían en la Cornisa. En este caso, se trata de edificaciones entre medianeras de dos plantas y cubierta plana, formando parte de varias manzanas del

casco. Las viviendas van formando una estructura escalonada unificada por una fuerte cornisa de cubierta que da la vuelta uniéndose con la de la vivienda contigua. Datan de finales de la década de 1960.

PATRIMONIO ARQUEOLÓGICOS

Y1. Yacimiento Arqueológico Torrequemada A.

Se trata de un asentamiento rural de origen romano con perduración hasta época contemporánea. Este yacimiento se encuentra al Este de la Hacienda Torrequemada, en terrenos en ladera dedicados al cultivo de olivar. Se hallan fragmentos cerámicos de épocas romana, medieval, moderna y contemporánea.

Y2. Yacimiento Arqueológico Torrequemada B.

Se trata de un asentamiento rural de origen romano con perduración hasta época contemporánea. Este yacimiento se encuentra al Este de la Hacienda Torrequemada, mas al Norte que el yacimiento Torrequemada A, en terrenos en ladera dedicados al cultivo de olivar. Al igual que el anterior, se hallan fragmentos cerámicos de épocas romana, medieval, moderna y contemporánea.

Y3. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Cañuelo.

Este yacimiento se encuentra en Suelo Urbano, en el Parque de las Minas del Cañuelo. Dentro de este Parque, y como consecuencia de la constitución geológica de la cornisa, emanan surgencias de agua en el perfil de la cornisa, donde se observa una estructura singular que corresponde al acondicionamiento y embellecimiento del manantial natural. Sobre el talud que separa la vega y la meseta, donde aflora el manantial, se construye esta “fachada” de ladrillos de taco, alternando hiladas a soga con otras a tizón. Se observan dos accesos de igual fábrica, resueltos mediante arco de medio punto y bóveda de cañón. El acceso principal se enmarca en una portada también de ladrillo, de estilo neoclásico. No se observan restos cerámicos.

Los únicos restos de lo que en su día fue la hacienda se encuentran situados a pocos metros, entre las viviendas y el piedemonte de la cornisa, donde actualmente se encuentra el parque público.

Y4. Yacimiento Arqueológico Cortijo del Pandero.

La antigua hacienda abandonada de posible origen medieval dedicada a la producción aceitera se emplaza justo al pie del escarpe, al Norte del núcleo urbano de Gelves. Debido a la constitución geológica de la cornisa, emanan surgencias de aguas subterráneas correspondientes al acuífero del Aljarafe en el perfil de la cornisa, aprovechadas por el cortijo mediante su encauzamiento y aprovechamiento. Actualmente la parcela tiene uso de parque municipal, para cuyo acondicionamiento se elevó la cota original aproximadamente en un metro mediante aportes de tierras del exterior. La parcela se encuentra condicionada por un uso residencial marginal (pequeña granja).

En la parcela se observan diversos elementos inmuebles singulares, como es la hacienda en ruinas de producción aceitera, con la torre contrafuerte del molino, y las estructuras hidráulicas consistentes en un acueducto de ladrillos trabados con mortero de cal, de la que se conservan 6 arcadas, que comunica con una alberca y una noria, de la que no se conserva nada.

Y5. Yacimiento Arqueológico Los Rasos.

El yacimiento se localiza en terreno llano, en plena vega. El uso actual del suelo es el cultivo de herbáceos. Se observa una pequeña acumulación de material cerámico común de adscripción moderna u contemporánea, sin evidencias de estructuras asociadas.

A.9. VINCULACIONES MEDIOAMBIENTALES A TENER EN CUENTA POR LA FUTURA ORDENACIÓN URBANÍSTICA.

A.9.1. ELEMENTOS CON INCIDENCIA AMBIENTAL RELEVANTES

A.9.1.1. MASAS DE AGUA

Todo el término municipal se encuentra en el ámbito de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir.

Bajo la perspectiva de la Directiva Marco del Agua la masa de agua del Río Guadalquivir se corresponde con la masa de agua superficial fuertemente modificadas ES050MSPF013213009 Cortas de la Isleta, Merlina, Punta del Verde y Vega de Triana bajo la tipología: Aguas de transición atlánticas de renovación baja.

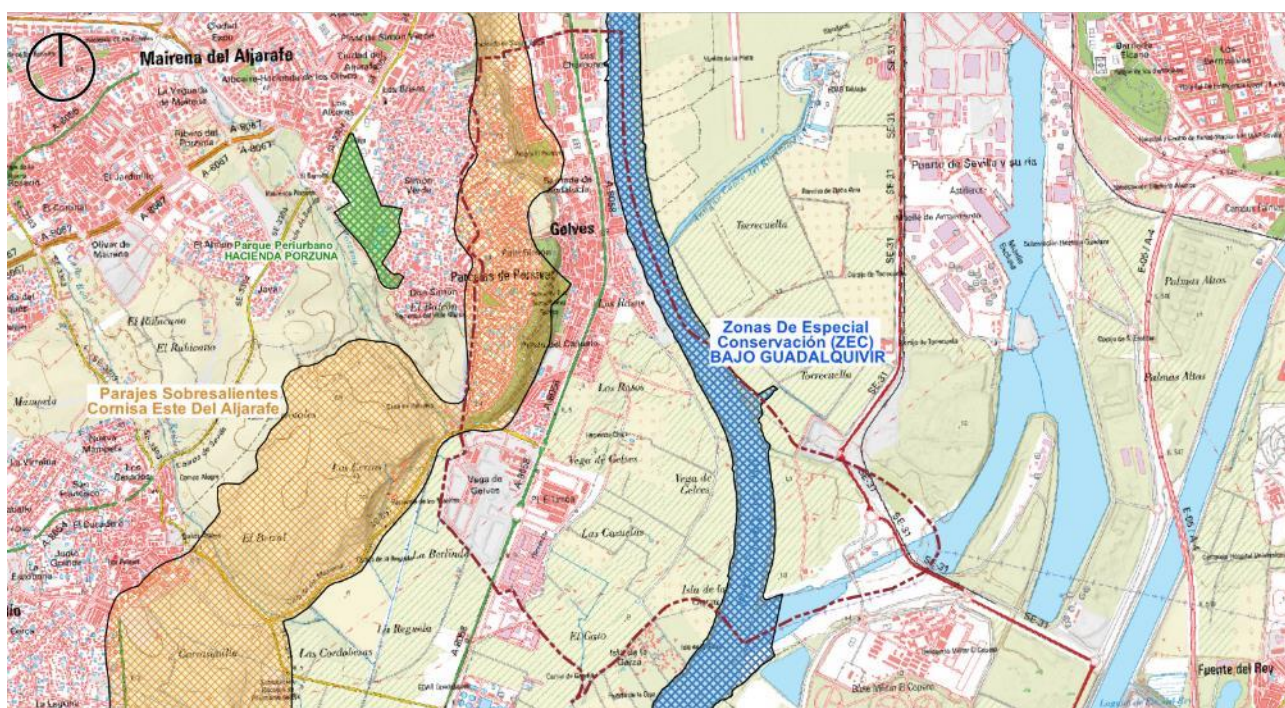
En relación con el territorio de Hacienda Torrequemada, hidrográficamente, queda dividido en dos cuencas, la cuenca oeste vierte al Arroyo Cañada Fría (Masa de agua Arroyo de Cañada Fría-ES050MSPF011002013), y al este al Arroyo de Repudio (Masa de agua Arroyo de Repudio- ES050MSPF011002006), ambos tributarios directos al Río Guadalquivir y en la tipología de ríos de la Depresión del Guadalquivir.

La mayor parte del municipio se asienta sobre el sistema acuífero Sevilla-Carmona (masa de agua subterránea ES050MSBT000057300 Aluvial del Guadalquivir-Sevilla), encontrándose el territorio de la meseta y escarpe del Aljarafe sobre el sistema acuífero Almonte Marismas (masa de agua subterránea ES050MSBT000055001 Aljarafe norte).

A.9.1.2. ÁREAS PROTEGIDAS

La importancia para la biodiversidad y el paisaje del escarpe del Aljarafe y el Río Guadalquivir han sido reconocidos a través de dos figuras de protección.

- Cornisa Este Del Aljarafe
- Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6150019ZEC Bajo Guadalquivir

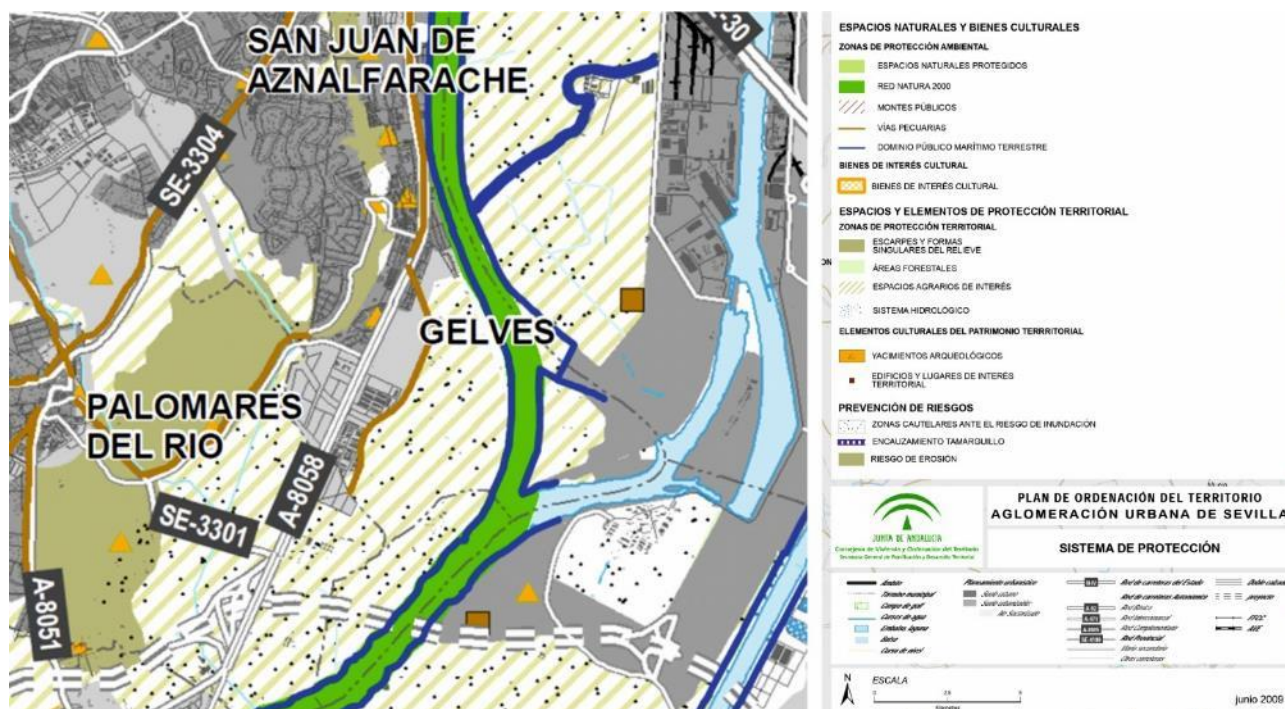


Áreas protegidas. Fuente: Rediam.

CORNISA ESTE DEL ALJARAFE

El escarpe de la cornisa del Aljarafe es una formación geológica que forma parte del sistema de terrazas fluviales del río Guadalquivir. Esta cornisa es un accidente topográfico característico del Aljarafe sevillano, una meseta elevada que desciende abruptamente hacia la llanura del río. En el caso de Gelves, este escarpe tiene una importancia tanto paisajística como geotécnica, ya que condiciona el desarrollo urbano del municipio y su relación con el Guadalquivir.

El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla catalogó la zona del escarpe como Paisaje Sobresaliente PS-3 Cornisa Este del Aljarafe por su “posición dominante respecto de la Vega del Guadalquivir”. Esta área fue incorporada en el POTAUS como Espacio y elemento de Protección Territorial - Escarpes y Formas singulares del relieve-.



Extracto del Plano Sistema de Protección. Plan de Ordenación del Territorio Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS).

La planimetría oficial del Plan Territorial (POTAUS)

Esta delimitación ha tenido su máxima expresión con la presentación, con fecha mayo de 2023, de la propuesta de inclusión como monte público “Cornisa este del Aljarafe”.(SE-50015-AY) cuyo titular es el Ayuntamiento de Gelves.



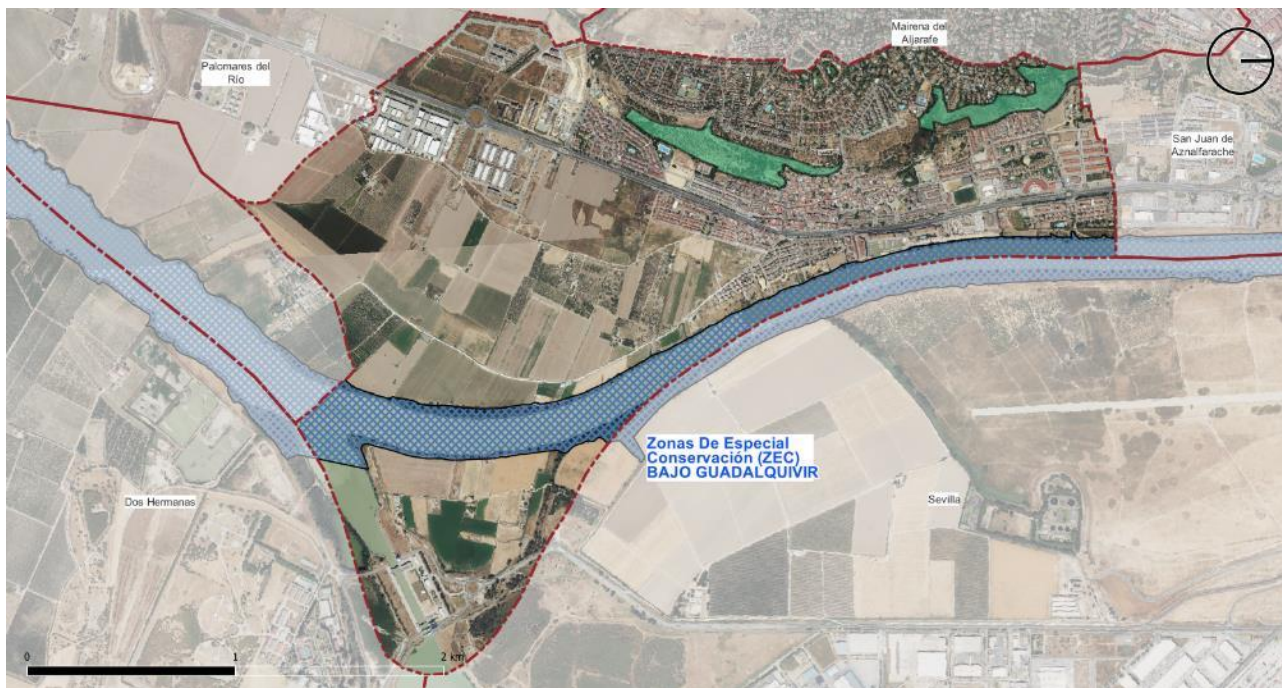
Delimitación de la propuesta de monte público Cornisa Este del Aljarafe. Fuente: elaboración propia.



Vista de la Cornisa Este del Aljarafe. Elaboración propia

Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6150019ZEC Bajo Guadalquivir

En atención a la Directiva Hábitat, se ha designado la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6150019ZEC Bajo Guadalquivir en el ámbito de la Red Natura 2000. Este espacio se integra en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA). Su valor esencial es por ser corredor ecológico de gran importancia al conectar Doñana con Sierra Morena.



Áreas protegidas. Fuente: Rediam y elaboración propia.



Vistas de la ZEC Bajo Guadalquivir.

A.9.1.3. CORREDOR VERDE METROPOLITANO

El Corredor Verde del Área Metropolitana de Sevilla discurre en su mayor parte por el valle del Guadalquivir, discurriendo excepcionalmente por la cornisa del Aljarafe, en el tramo que atraviesa Gelves. Se extiende a lo largo de una zona de suaves pendientes y fácil acceso constituida por vías pecuarias y por la ribera del Guadalquivir. El trayecto conecta los municipios de Coria, Palomares del Río, Gelves, Mainera del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Sevilla, Camas y Santiponce con el resto de los tramos del citado corredor

verde. Esta iniciativa ofrece a ciclistas y paseantes un nuevo espacio para el ocio y la formación ambiental. El Corredor Verde Metropolitano de Sevilla sirve de punto de unión para un área muy urbanizada facilitando el transporte no contaminante. El trazado, que no sufre interrupciones, conecta con los carriles bici urbanos ya habilitados o en proyecto de Sevilla, Dos Hermanas,



Corredor verde Metropolitano Gelves Este y Monte Público. Fuente: Rediam y Elaboración propia.

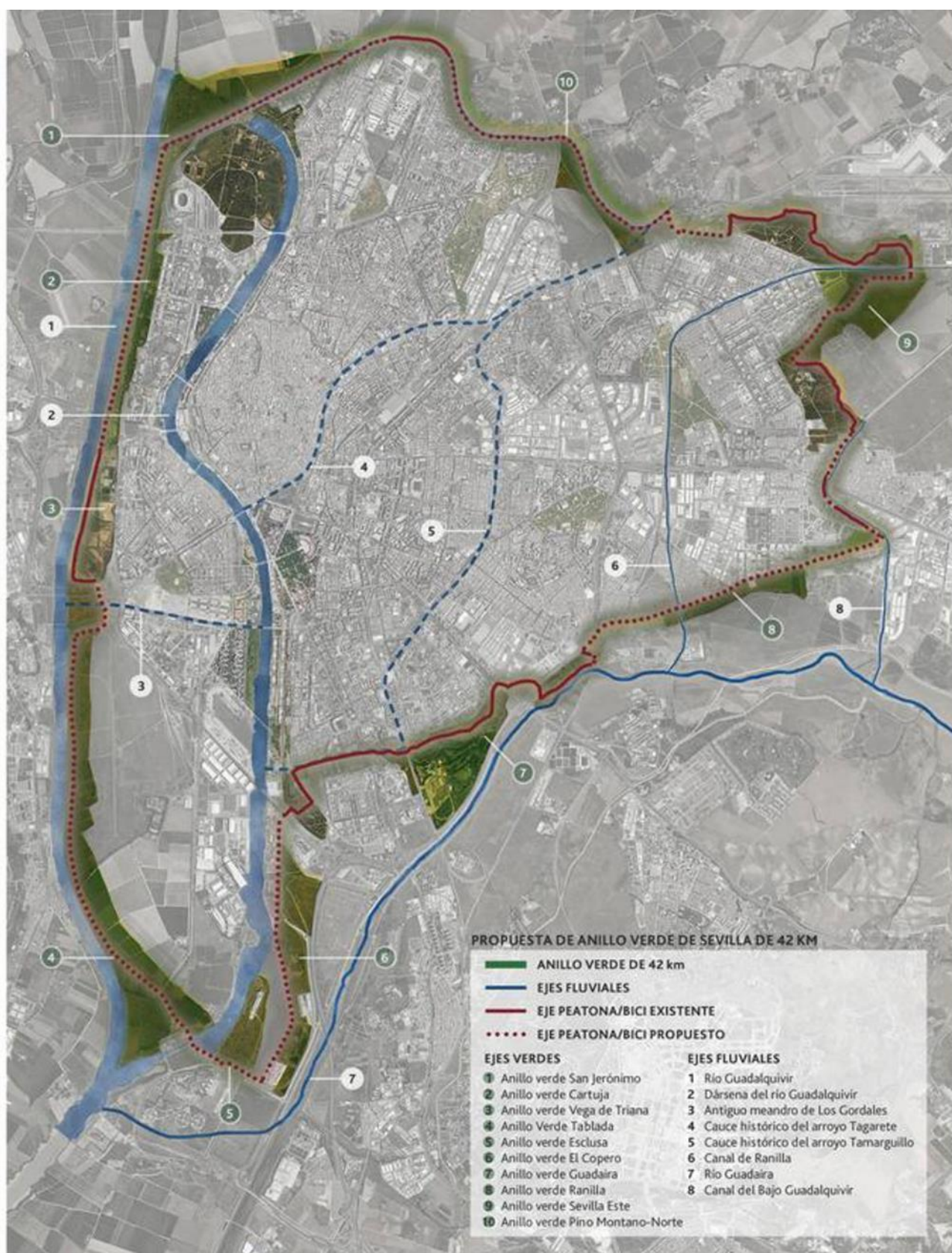


Vista del Corredor Verde Metropolitano a su paso por Gelves

El tramo que atraviesa Gelves conecta por el sur con la barcaza que cruza el río Guadalquivir en Coria del Río, y por el norte, termina en el conjunto monumental de Itálica, además de tener otras conexiones hacia Sevilla.

Hay que citar el proyecto de anillo verde metropolitano de 42 km de longitud, promovido por el Ayuntamiento de Sevilla y la Diputación provincial, como se puede observar en la figura siguiente, el cual está relacionado con Gelves, ya que el tramo sur que propone un carril peatonal/bici discurre por la Isla de Betón y la esclusa, pudiendo ser una nueva vía de entrada al municipio (vía fluvial).

Consecuentemente, con este análisis se pueden concluir que se debería fomentar la integración de Gelves en los circuitos turísticos del Corredor Verde Metropolitano y del anillo verde metropolitano.



Esquema del anillo verde de Sevilla. Fuente: ABC de Sevilla 15/12/2024

CONCLUSIONES DE LAS VINCULACIONES MEDIOAMBIENTALES

NATURALES

Desde el punto de vista natural la futura ordenación urbanística debe considerar los siguientes elementos:

La inclusión en el planeamiento de la zona de flujo preferente como área con riesgo cierto de inundación con las limitaciones y condicionantes que ello conlleva.

La protección por su valor agrológico y por su riesgo de inundabilidad (avenida de 500 años) de los suelos agrícolas de la Vega de Gelves. La mayoría de estos suelos, además, se situan en colindancia con el corredor ecológico del Río Guadalquivir actuando, así como zona de amortiguación. Fomento de los usos compatibles y complementarios de la Colada de San Francisco.

La protección histórico-paisajística de la parte del municipio denominada Hacienda Torrequemada. Esta protección se basaría en el mantenimiento de los olivares tradicionales, frente a un modelo de cultivos superintensivos y de desarrollos fotovoltaicos. Asimismo, este espacio presenta identidad propia desde el punto de vista histórico y patrimonial para el municipio, siendo un hito clave en el camino del Rocío en el deslindado Cordel de Triana a Villamanrique. Fomento del deslinde del Camino Viejo de Sevilla en este mismo ámbito para el fomento de usos compatibles y complementarios.

La inclusión en el nuevo planeamiento urbano de la ZEC Bajo Guadalquivir.

La definición precisa, e inclusión en el Catálogo de Monte Públicos, con carácter patrimonial del municipio de Gelves, de la Cornisa Este del Aljarafe (Reconocido ya en el PEPMF e incorporado al POT AUS). Este espacio presenta claras funciones paisajísticas, protectoras frente a la erosión, y recreativas, además de presentar valores de interés hidrogeológico, geomorfológico y cultural: borde estructural del Aljarafe, fuentes naturales. Integración de Gelves en el Corredor Verde Metropolitano que atraviesa el ámbito.

Reducir los impactos por efecto barrera y ruido para la población generados por la travesía de la autovía A-8058. Posible reconversión urbana, tras la construcción del puente de la SE-40.

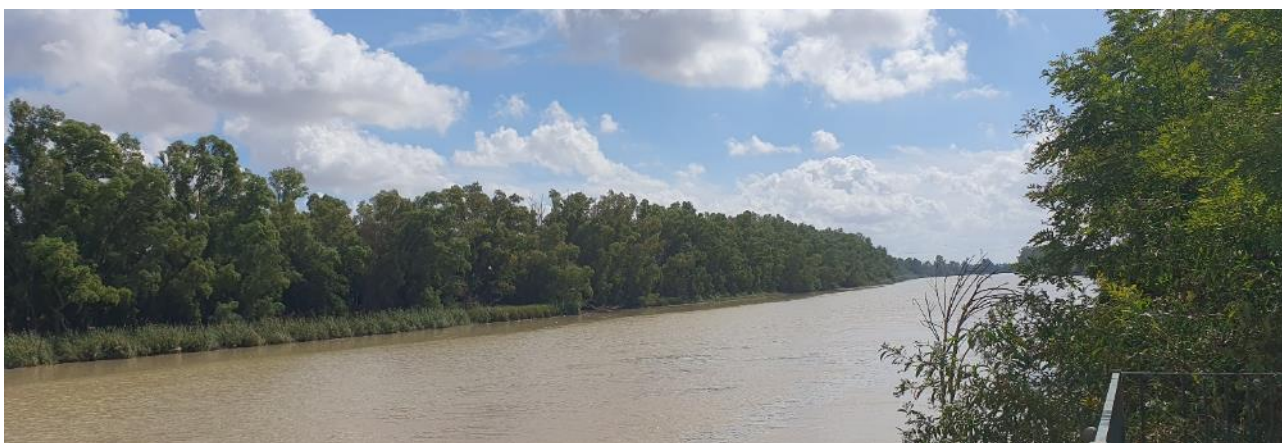
PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL

La protección histórico-paisajística de la parte del municipio denominada Hacienda Torrequemada. Esta protección se basaría en el mantenimiento de los olivares tradicionales, frente a un modelo de cultivos superintensivos y de desarrollos fotovoltaicos. Asimismo, este espacio presenta identidad propia desde el punto de vista histórico y patrimonial para el municipio, siendo un hito clave en el camino del Rocío en el deslindado Cordel de Triana a Villamanrique. Fomento del deslinde del Camino Viejo de Sevilla en este mismo ámbito para el fomento de usos compatibles y complementarios.

A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO**A.10.1. AGUAS**

En el aspecto competencial de aguas se identifican al menos 4 organismos competentes en el entorno del Río Guadalquivir:

Puerto de Sevilla	Puerto general del Estado con competencias estatales con relación a la actividad portuaria.
Puerto Gelves	Puerto autonómico con competencias autonómicas con relación a la actividad portuaria
Demarcación de Costas de Andalucía Occidental	Competente en el Río Guadalquivir en la zona que atraviesa Gelves, que establece las limitaciones sectoriales del Dominio Público Marítimo Terrestre.
Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir	Con competencias en la cuenca del río y sus afluentes situados fuera del ámbito litoral.



Vista del Río Guadalquivir a su paso por el municipio. Elaboración propia



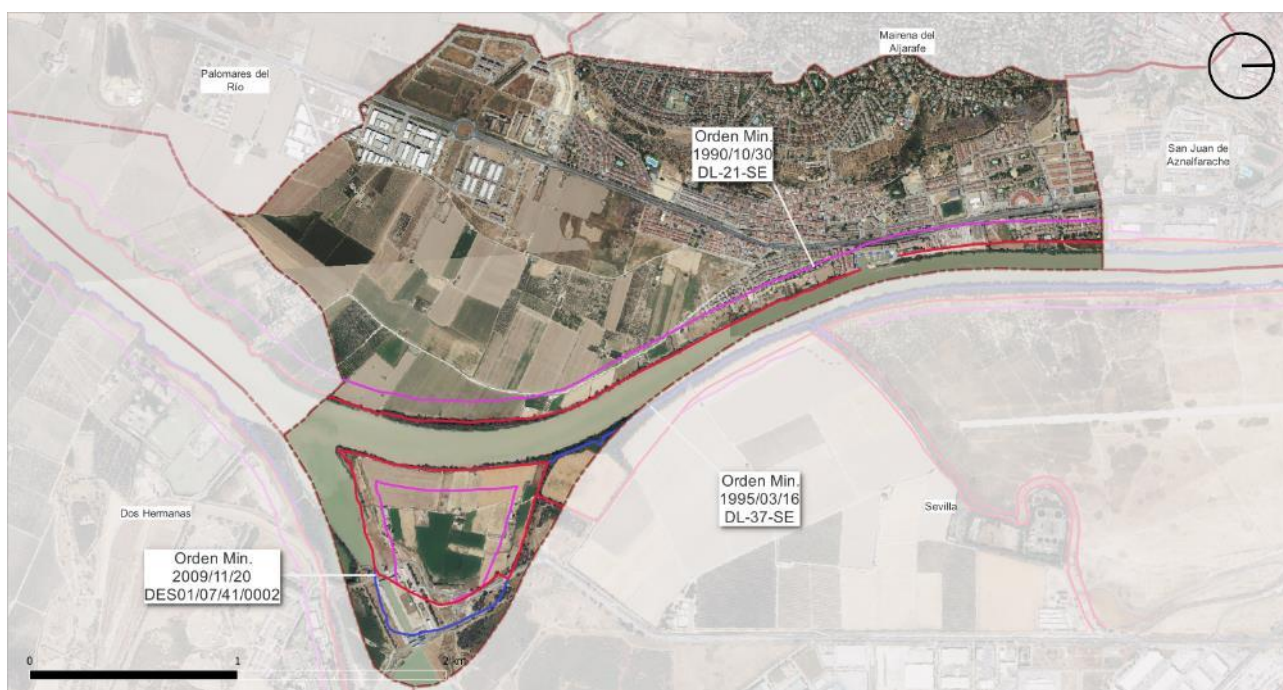
Vista del Puerto deportivo Puerto Gelves. Elaboración propia

A.10.1.1. DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE

La delimitación del DPMT del Río Guadalquivir dentro del término municipal ha sido aprobada por las siguientes ordenes:

Orden Ministerial	Expediente	Descripción
de 30 de octubre de 1990	DL-21-SE	Este tramo se corresponde con la orilla derecha del río dentro del término municipal de Gelves.
de 20 de noviembre de 2009	DES01/07/41/0002	Este tramo se corresponde con el deslinde de la Isla del Verde o de Betón dentro del término municipal de Gelves.
De 16 de marzo de 1995	DL-37-SE	Este tramo se corresponde con la orilla izquierda del río dentro del término municipal de Gelves.

En la figura siguiente se puede observar la situación geográfica con dichos expedientes:



Expedientes de deslinde del DPMT Aprobados.

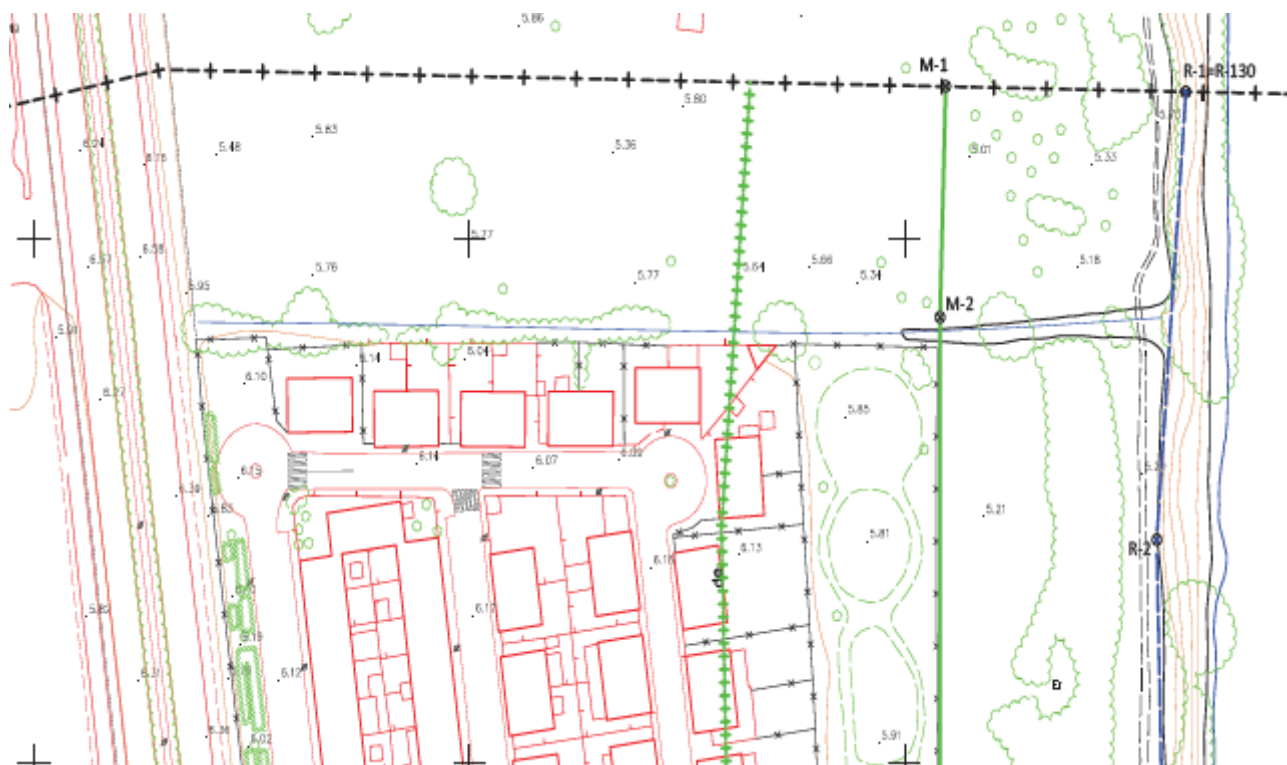
Con fecha 1 de diciembre de 2023 la Dirección General de Costas y el Mar acordó la incoación del expediente de:

RECTIFICACION DEL DESLINDE PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA RIBERA DEL MAR Y LA SERVIDUMBRE DE PROTECCION ENTRE LOS HITOS M-1 Y M-12 DEL DESLINDE DL-21-SE, MARGEN DERECHA DEL GUADALQUIVIR EN EL TERMINO MUNICIPAL DE GELVES (SEVILLA), APROBADO POR O.M. DE 30 DE OCTUBRE DE 1990. (Expediente ES01-96-41-0056. DES04-01MV).

Dicha rectificación comprende la zona entre los hitos M-1 situado en el límite norte del municipio y el M-12 situado al norte de Puerto Gelves como se puede observar en las figuras siguientes:

Por tanto, se está a la espera de la Rectificación definitiva de dicho límite en el tramo indicado, estando el resto del municipio con deslinde de DPMT y sus zonas de protección aprobados.

A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO



Situación de los hitos M-1 en el límite norte del término municipal



Situación de HITO M-12 al norte de Puerto Gelves

A.10.1.2. DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO

En relación a los deslindes de DPH, en la zona oeste del tt.mm., los Arroyos Cañada Fría y Arroyo de Repudio tiene deslinde de dominio público hidráulico cartográfico probable y sus zonas de flujo preferente que no alcanzan en ningún caso a la Hacienda Torrequemada ni al término municipal.

En la zona este, el único cauce de importancia, además del Río Guadalquivir, es el arroyo Porzuna, para el que no hay definido DPH cartográfico probable. Este tramo del Río Guadalquivir está bajo la cobertura de la Ley de Costas.



Dominio Público Hidráulico probable. Zonas de Flujo preferente (verde). Fuente: Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir.

En relación con el riesgo de inundación, el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) incluye gran parte del término municipal (el ámbito en zona de la vega del Guadalquivir) en Zonas inundables de probabilidad media (T= 100 años) y frecuente (T=50 años) como se puede observar en la figura siguiente, por lo que incluye esta zona como el Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSIs) ES050_APSFR_BG013 Río Guadalquivir entre Alcalá del Río y la Puebla del Río (*1).

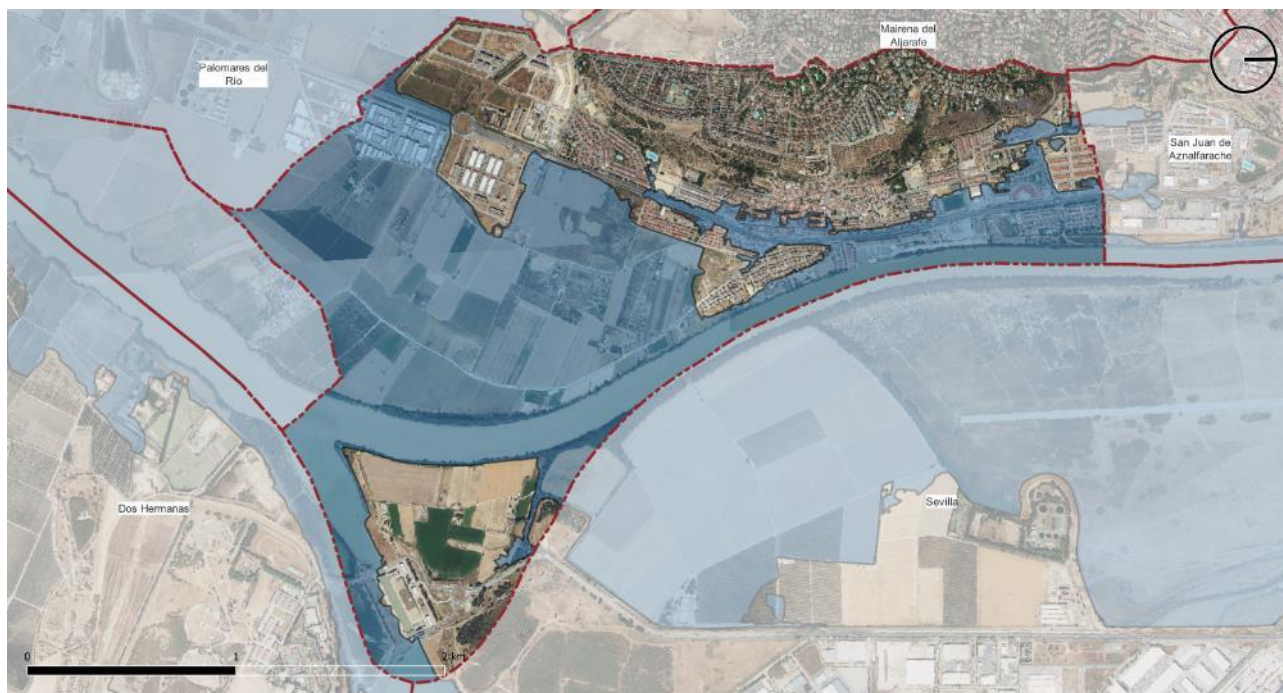
*(*1) Se definen como ARPSI a aquellas zonas del territorio para las cuales se ha llegado a la conclusión de que existe un riesgo potencial de inundación significativo o bien en las cuales la materialización de tal riesgo pueda considerarse probable como resultado de los trabajos de Evaluación Preliminar del Riesgo de Inundación (EPRI), realizados en el ámbito de cada demarcación hidrográfica, en cumplimiento del artículo 5 del Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación, que transpone la Directiva 2007/60/CE, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación. La delimitación de las ARPSI se realiza sobre la base de la evaluación preliminar del riesgo inundación, que se elabora a partir de la información fácilmente disponible, como datos registrados y estudios de evolución a largo plazo, incluyendo el impacto del cambio climático, y teniendo en cuenta las circunstancias actuales de ocupación del suelo, la importancia de infraestructuras y actividades para protección frente a inundaciones y la información suministrada por el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables y por las Administraciones competentes en la materia.*

A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO



Zonas Inundables en distintos periodos de retorno. Fuente: SNCZI

Por otro lado, en el ámbito competencial de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir ha quedado delimitada la Zona de Flujo Preferente con fecha 1 de febrero de 2016 en base al estudio: Elaboración de cartografía de dominio público hidráulico y mapas de peligrosidad y riesgo de la directiva 2007/60 en el marco del Servicio Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) en las demarcaciones hidrográficas del Guadalquivir, Ceuta y Melilla (Expediente CU(CO)-4615).



Zona de Flujo Preferente. (Fuente: SNCZI. MITECO)

La superficie municipal incluida en esta zona de flujo preferente supone el 54,84% % (*3) del término municipal (sin incluir la Hacienda Torrequemada). Este alto porcentaje de incidencia de flujo preferente le confiere un régimen especial a través del *Artículo 9 quáter. del Reglamento del Dominio Público Hidráulico*, dado que más de un tercio de su superficie está incluida en la zona de flujo preferente.

Ante esta situación, el Ayuntamiento de Gelves presentó una solicitud para acogerse al **régimen especial en materia de inundabilidad** conforme al artículo 9 quáter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH), ante la imposibilidad de orientar sus futuros desarrollos urbanos hacia zonas no inundables.

El Ayuntamiento elaboró una Memoria Justificativa en la que se concluye que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 9 quáter del RDPH, siendo estas:

- Ser un municipio con al menos un tercio de su superficie en zona de flujo preferente.
- Que la morfología del territorio y otros condicionantes ambientales o territoriales imposibiliten el desarrollo hacia zonas no inundables.

Dado que el suelo rústico del municipio está protegido por normativas urbanísticas y territoriales, y que no existen alternativas para el crecimiento fuera de las áreas de riesgo, el Ayuntamiento presentó la solicitud formal el 18 de junio de 2024 ante la Delegación Territorial de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en Sevilla.

Conforme al procedimiento establecido en el artículo 9 quáter del RDPH, la Delegación Territorial de Sevilla solicitó informes vinculantes a:

La Dirección General de Emergencias y Protección Civil, que emitió un informe favorable el 26 de agosto de 2024, indicando que Gelves cumple con los requisitos para acogerse al régimen especial, siempre que se garanticen infraestructuras y medidas de protección para la seguridad de personas y bienes.

La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, que el 5 de septiembre de 2024 confirmó que Gelves tiene más de un tercio de su superficie en zona de flujo preferente, lo que lo hace elegible para este régimen especial.

Tras recibir estos informes y evaluar la documentación, la Oficina de Ordenación del Territorio emitió su informe final el 18 de septiembre de 2024, **concluyendo que los condicionantes territoriales imposibilitan orientar el crecimiento del municipio hacia zonas no inundables, confirmando la viabilidad de la solicitud.**

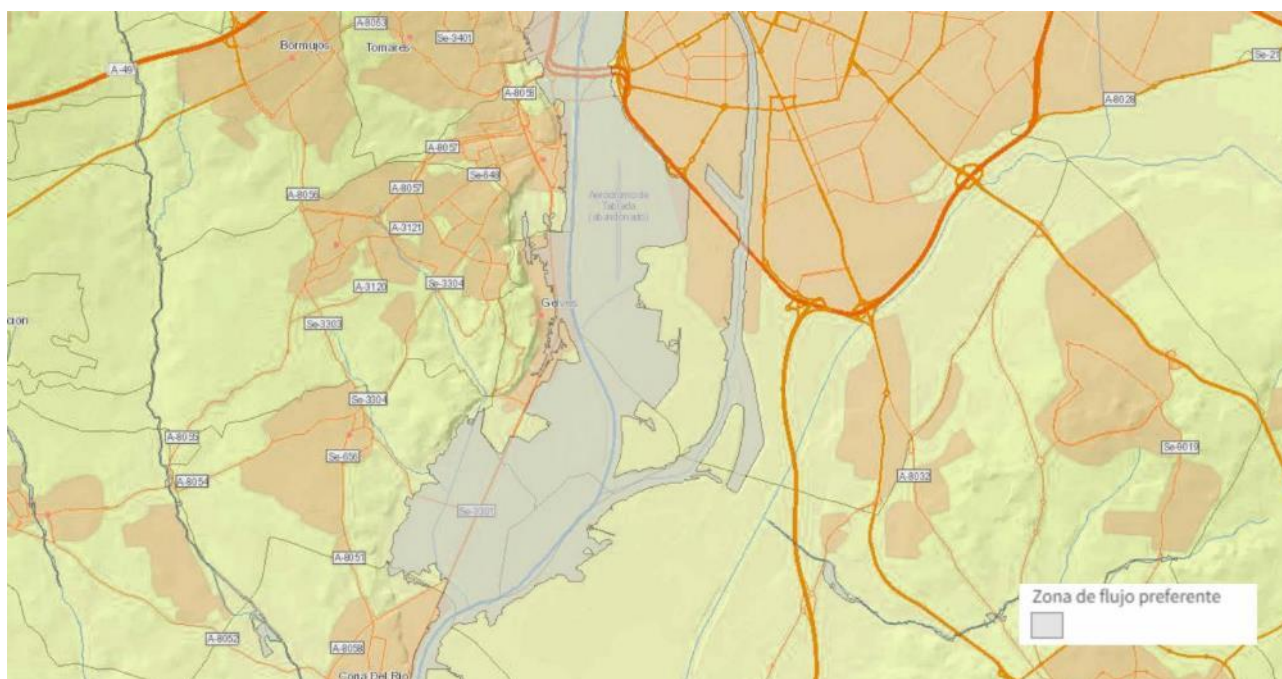
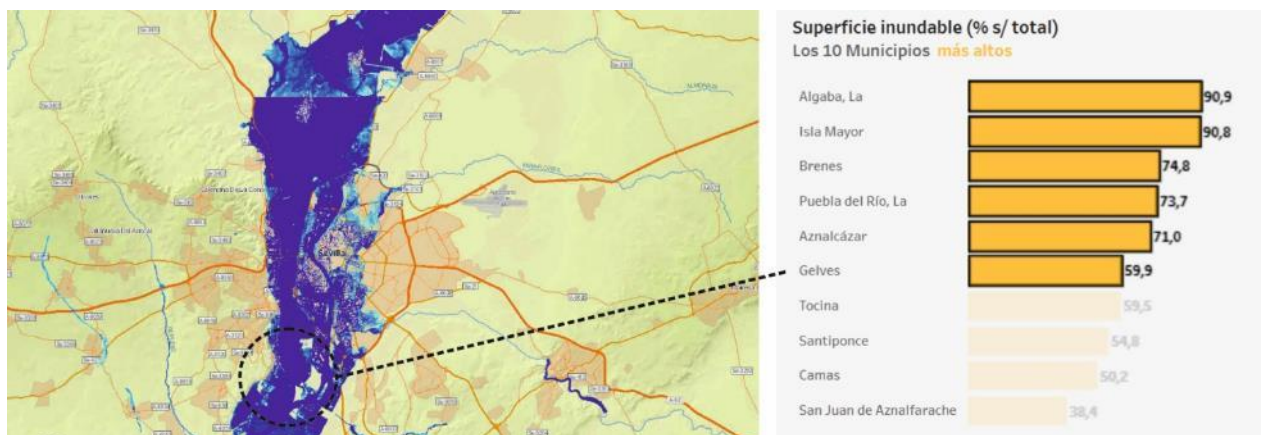
(*3) 349,5483 ha zfp/ 640,8540 ha tt.mm. Gelves este: 54,54 %

A.10.1.3. ANÁLISIS PREVIO DE LA INUNDABILIDAD EN GELVES

DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO Y CONTEXTO MUNICIPAL

Gelves, situado en la margen derecha del río Guadalquivir, presenta áreas con riesgo de inundación debido a su proximidad al cauce fluvial y a su topografía. La llanura aluvial en la que se asienta el municipio lo hace susceptible a desbordamientos del río, especialmente durante episodios de lluvias intensas o crecidas.

Según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), Gelves se encuentra en una zona con riesgo de inundación. El porcentaje de superficie inundable según fuentes oficiales está entorno al 60% de la superficie total del término municipal incidiendo en un alto porcentaje en suelos consolidados.



Este alto porcentaje de incidencia de flujo preferente le confiere un régimen especial a través del *Artículo 9 quáter. del Reglamento del Dominio Público Hidráulico*, dado que más de un tercio de su superficie está incluida en la zona de flujo preferente.

RÉGIMEN ESPECIAL EN MATERIA DE INUNDABILIDAD PARA EL MUNICIPIO DE GELVES. SOLICITUD

El Ayuntamiento de Gelves presentó una solicitud para acogerse al régimen especial en materia de inundabilidad conforme al artículo 9 quáter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH). Esta solicitud surge debido a la configuración territorial del municipio, que presenta un alto porcentaje de superficie en zona de flujo preferente y la imposibilidad de orientar sus futuros desarrollos urbanos hacia zonas no inundables.

Justificación

En el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación 2022-2027 de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir, Gelves se encuentra dentro del Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), identificada con el código ES050_APSFR_BG013. Según los datos cartográficos, más del 45% de la superficie municipal está incluida en la zona de flujo preferente, lo que impide el desarrollo en áreas no inundables.

Ante esta situación, el Ayuntamiento elaboró una Memoria Justificativa en la que se concluye que se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 9 quáter del RDPH, siendo estas:

- Ser un municipio con al menos un tercio de su superficie en zona de flujo preferente.
- Que la morfología del territorio y otros condicionantes ambientales o territoriales imposibiliten el desarrollo hacia zonas no inundables.

Dado que el suelo rústico del municipio está protegido por normativas urbanísticas y territoriales, y que no existen alternativas para el crecimiento fuera de las áreas de riesgo, el Ayuntamiento presentó la solicitud formal el 18 de junio de 2024 ante la Delegación Territorial de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en Sevilla.

Conforme al procedimiento establecido en el artículo 9 quáter del RDPH, la Delegación Territorial de Sevilla solicitó informes vinculantes a:

- **La Dirección General de Emergencias y Protección Civil**, que emitió un informe favorable el 26 de agosto de 2024, indicando que Gelves cumple con los requisitos para acogerse al régimen especial, siempre que se garanticen infraestructuras y medidas de protección para la seguridad de personas y bienes.
- **La Comisaría de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir**, que el 5 de septiembre de 2024 confirmó que Gelves tiene más de un tercio de su superficie en zona de flujo preferente, lo que lo hace elegible para este régimen especial.

Tras recibir estos informes y evaluar la documentación, la Oficina de Ordenación del Territorio emitió su informe final el 18 de septiembre de 2024, concluyendo que los condicionantes territoriales imposibilitan orientar el crecimiento del municipio hacia zonas no inundables, confirmando la viabilidad de la solicitud.

Resolución

El 18 de septiembre de 2024, la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda **resolvió favorablemente** la solicitud del Ayuntamiento de Gelves, reconociendo el régimen especial en materia de inundabilidad para el municipio.

La resolución establece que este reconocimiento se otorga sin perjuicio de las disposiciones adicionales en materia de suelo rústico preservado y que toda actuación deberá garantizar medidas de protección y mitigación del riesgo de inundación. Asimismo, se establece que la resolución no pone fin a la vía administrativa, permitiendo la interposición de un recurso de alzada en el plazo de un mes.

Impacto de la Inundabilidad en los usos y actividades urbanísticas.

La incidencia de la Inundabilidad en los usos y actividades se regula principalmente a través de la *Directiva de Inundaciones*, la *Ley de Aguas* y el *Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH)*, que establecen limitaciones en las zonas inundables según el nivel de riesgo, con el objetivo de mitigar los daños potenciales en estas áreas.

El RD 638/2016, modifica el RDPH en diversos aspectos, entre los que se encuentra la gestión de los riesgos de inundación, a través de la identificación de aquellos usos y actividades vulnerables frente a avenidas (arts. 9, 9 bis, 9 ter, 9 quáter, 14 y 14 bis del RDPH) distinguiéndose por la zona en la que se encuentre y la situación básica del suelo a fecha en la que se encuentre el suelo a fecha de 29 de diciembre de 2016.

AVANCE DE LA SITUACIÓN BÁSICAS DEL SUELO EN GELVES

Con el objeto de poder analizar la incidencia y limitaciones a los usos establecidas por la modificación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH) es necesario previamente realizar un análisis de la situación básica del suelo en el término municipal de Gelves. Este análisis en el contexto actual, deberá apoyarse en el planeamiento vigente, el cual clasifica los suelos que deberán a su vez atender a lo establecido por el *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*, que se transpone casi de forma literal a la actual normativa autonómica.

En base a la ley 7/2021 y su Disposición *transitoria primera. Aplicación de la Ley tras su entrada en vigor y respecto a la clasificación de suelo y régimen de las actuaciones de transformación urbanística*

a) *Clasificación del suelo y régimen de las actuaciones de transformación urbanística.*

1.ª *Tendrán la consideración de suelo urbano los terrenos que cumplan las condiciones establecidas para esta clase de suelo en el artículo 13 y también aquellos clasificados como suelo urbano por el instrumento de planeamiento general vigente, si lo hubiera.*

El resto de los terrenos tendrán la consideración de suelo rústico, con la categoría que le corresponda según lo dispuesto en el artículo 14.

En el análisis de los suelos clasificados en el planeamiento vigente en el término municipal respecto a su situación básica en base al RD7/2015 se puede identificar esa transposición

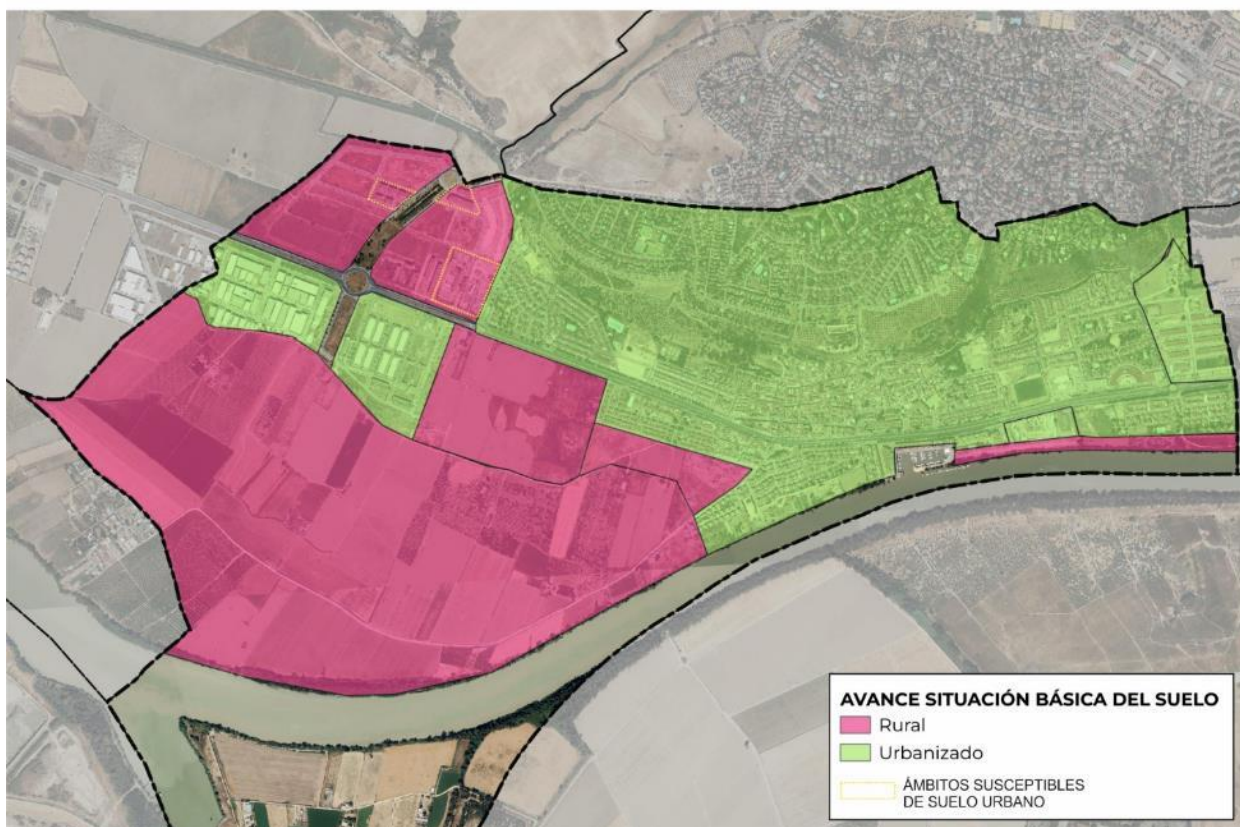
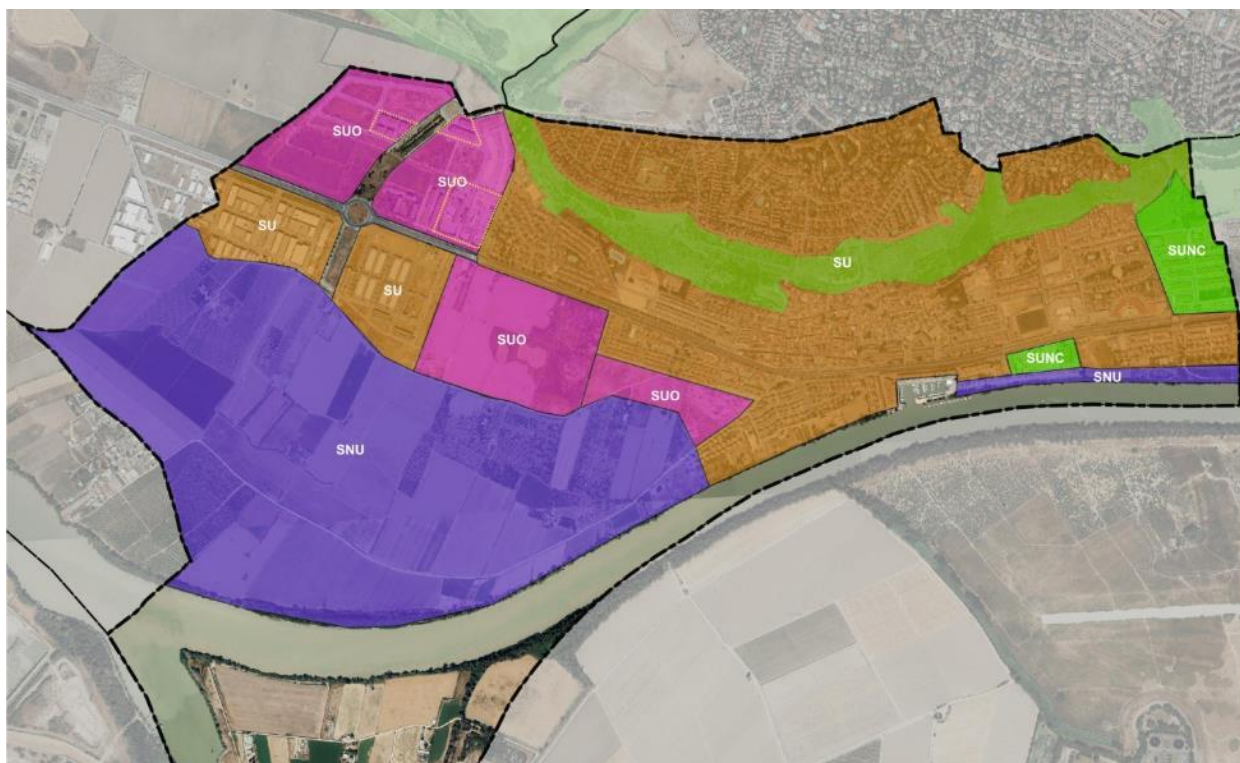
CATEGORÍAS SUELO URBANIZABLE	SECTORES	ESTADO	DENOMINACIÓN EN LOUA ADAPT.	CLASIFICACIÓN DT 1º LISTA	Avance Situación Básica
Suelo Urbanizable Transitorio	SU-T3	Desarrollado		SUELO URBANO	Urbanizado
	SU-T6	Desarrollado		SUELO URBANO	Urbanizado
Suelo Urbanizable Sectorizado	SU-S1	Ejecutado parcialmente	SUO-1	SUELO RÚSTICO	Rural (*1)
	SU-S2	Ejecutado parcialmente	SUO-2	SUELO RÚSTICO	Rural (*1)
	SU-S4	Ejecutado parcialmente	SUO-4	SUELO RÚSTICO	Rural
	SU-S5	Ejecutado parcialmente	SUO-5	SUELO RÚSTICO	Rural

Suelo urbano no consolidado	UE-1.a	Desarrollado	SUNC-UE-1	SUELO URBANO	Urbanizado
	UE-1.b	No desarrollado		SUELO URBANO	Urbanizado
	UE-2.a	No desarrollado	SUNC-UE-2	SUELO URBANO	Urbanizado
	UE-2.b	No desarrollado		SUELO URBANO	Urbanizado

NOTA: La transposición realizada no entra en detalle de determinadas situaciones básicas de ámbitos que se han desarrollado y edificado en el término municipal, que serán objeto de estudio pormenorizado en las siguientes fases de desarrollo del Plan.

(*1) Los ámbitos SUO-1 y SUO-2 han sido desarrollados parcialmente y cuentan con zonas o áreas que posibilitan tener las condiciones del suelo urbano acorde a la normativa urbanística vigente. En este análisis informativo mantendremos su clasificación.

Gráficamente se identificaría tal y como se representa en el siguiente esquema.



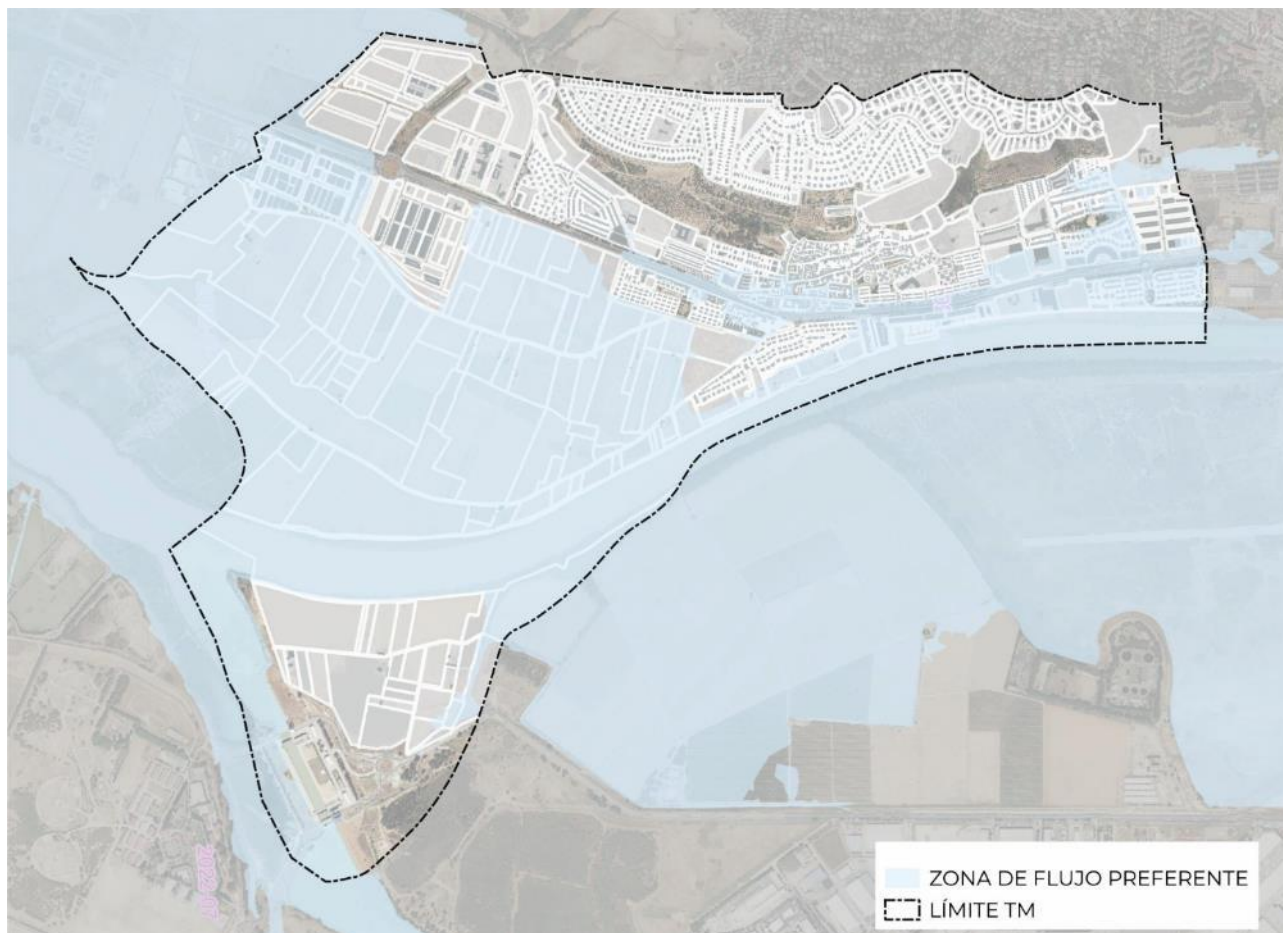
Esquema comparativo de Clasificación de suelo + Avance de situación básica del suelo. Elaboración propia

ZONAS

Por otro lado, en el RDPH se establecen distintas zonas definidas atendiendo a la Inundabilidad y su peligrosidad y que en el caso de Gelves se han evaluado dentro del estudio realizado las Áreas con riesgo potencial significativo de inundación (ARPSI) obtenidas a partir de la evaluación preliminar del riesgo de inundación realizada por las autoridades competentes en materia de aguas, costas y protección civil. Este estudio técnico determina la cartografía de zonas inundables y de flujo preferente establecidas en los artículos 9 y 14 del Reglamento.

Zona de Flujo Preferente (ZFP): Es la zona con mayor riesgo de inundación y está sujeta a restricciones estrictas.

En estas zonas o vías de flujo preferente sólo podrán ser autorizadas aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dichas zonas, en los términos previsto en los artículos 9 bis, 9 ter y 9 quater.

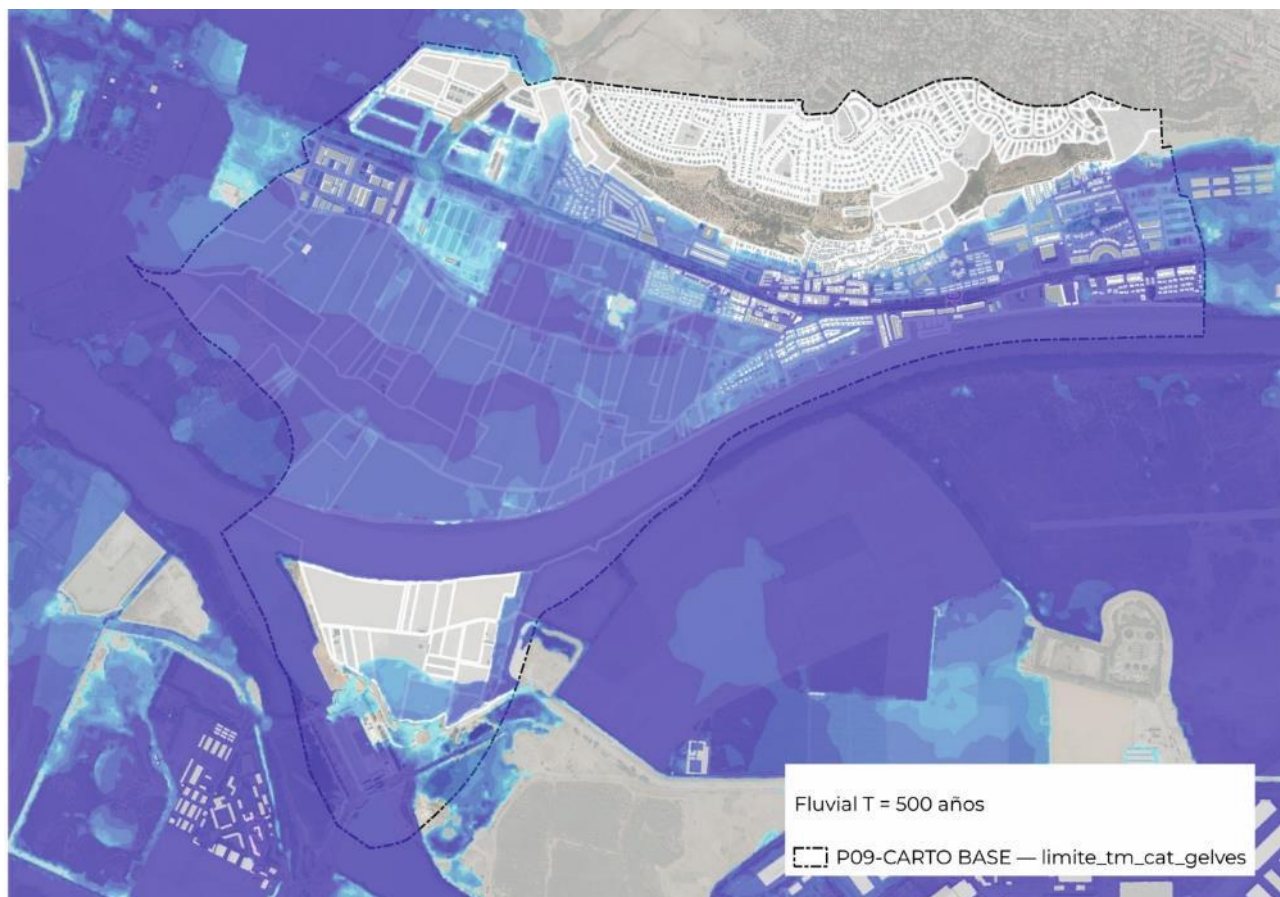


En concreto para el término municipal de Gelves, dentro del ámbito competencial de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir, ha quedado delimitada la Zona de Flujo Preferente con fecha 1 de febrero de 2016 en base al estudio: Elaboración de cartografía de dominio público hidráulico y mapas de peligrosidad y riesgo de la directiva 2007/60 en el marco del Servicio Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) en las demarcaciones hidrográficas del Guadalquivir, Ceuta y Melilla (Expediente CU(CO)-4615).

Zona Inundable (ZI):

Son los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos.

La calificación como zonas inundables no alterará la calificación jurídica y la titularidad dominical que dichos terrenos tuviesen.

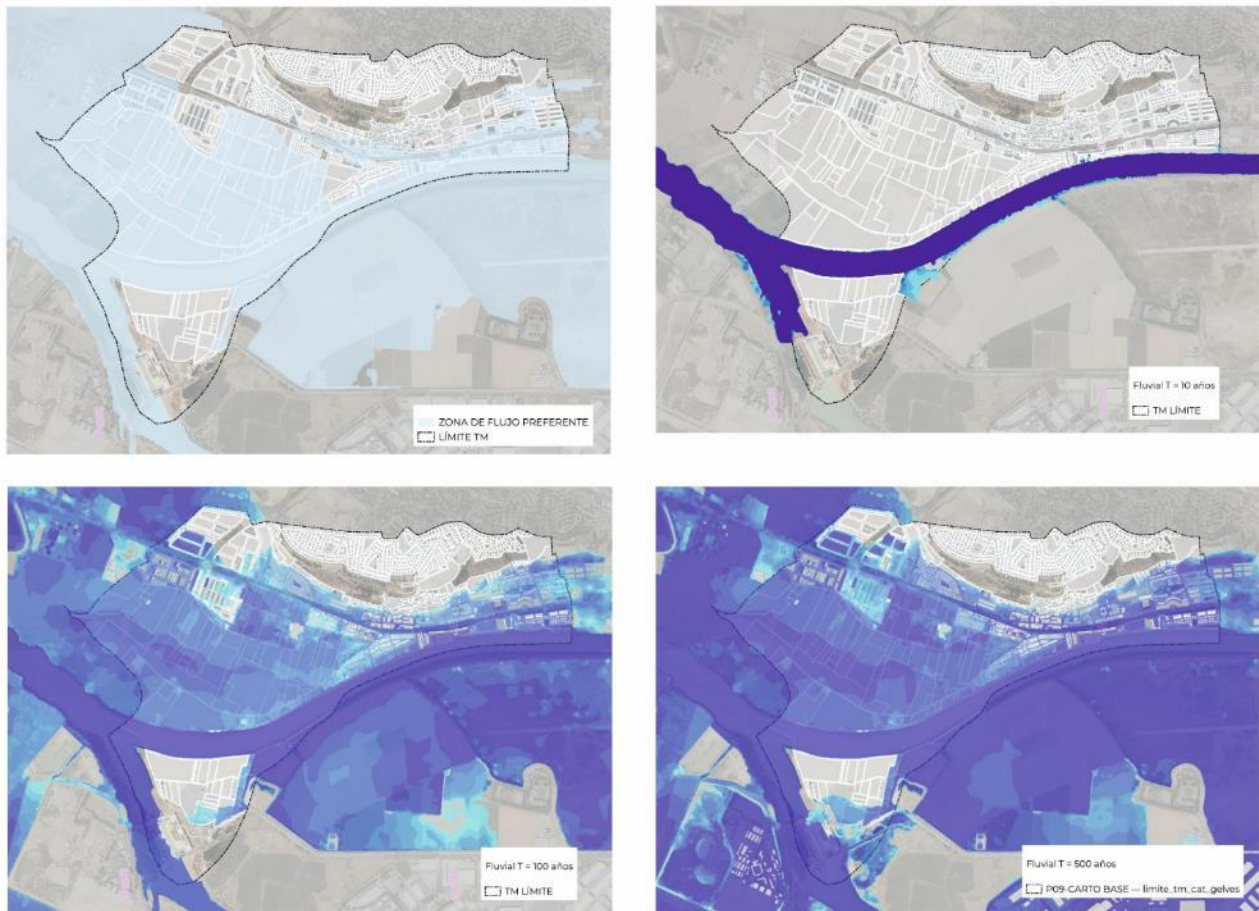
**Mapas de Peligrosidad**

Los mapas de peligrosidad por inundación fluvial son herramientas esenciales para identificar áreas susceptibles a inundaciones y planificar medidas preventivas, permitiendo visualizar las áreas con diferentes niveles de riesgo de inundación, facilitando la planificación y adopción de medidas preventivas en el municipio.

Estos mapas se elaboran para tres escenarios de probabilidad de inundación:

- **Alta probabilidad:** periodo de retorno de 10 años.
- **Media probabilidad:** periodo de retorno de 100 años.
- **Baja probabilidad o eventos extremos:** periodo de retorno de 500 años

El concepto de periodo de retorno es un concepto estadístico utilizado en hidrología y meteorología para describir la probabilidad de que un evento extremo, como sería el caso de inundaciones, ocurra en un periodo determinado. Se refiere al intervalo de tiempo promedio entre eventos de una magnitud igual o mayor a un valor específico. En el caso concreto de los mapas de peligrosidad T10, T100 y T500, lo que se representa es la probabilidad de ocurrir una vez cada 10, 100 y 500 años respectivamente, siendo un 10%, respecto a la T10 que ocurra en cualquier año, en la T100 la probabilidad se reduce a 1% mientras que en la siguiente escala, T500 la probabilidad es de 0,2% en cualquier año.



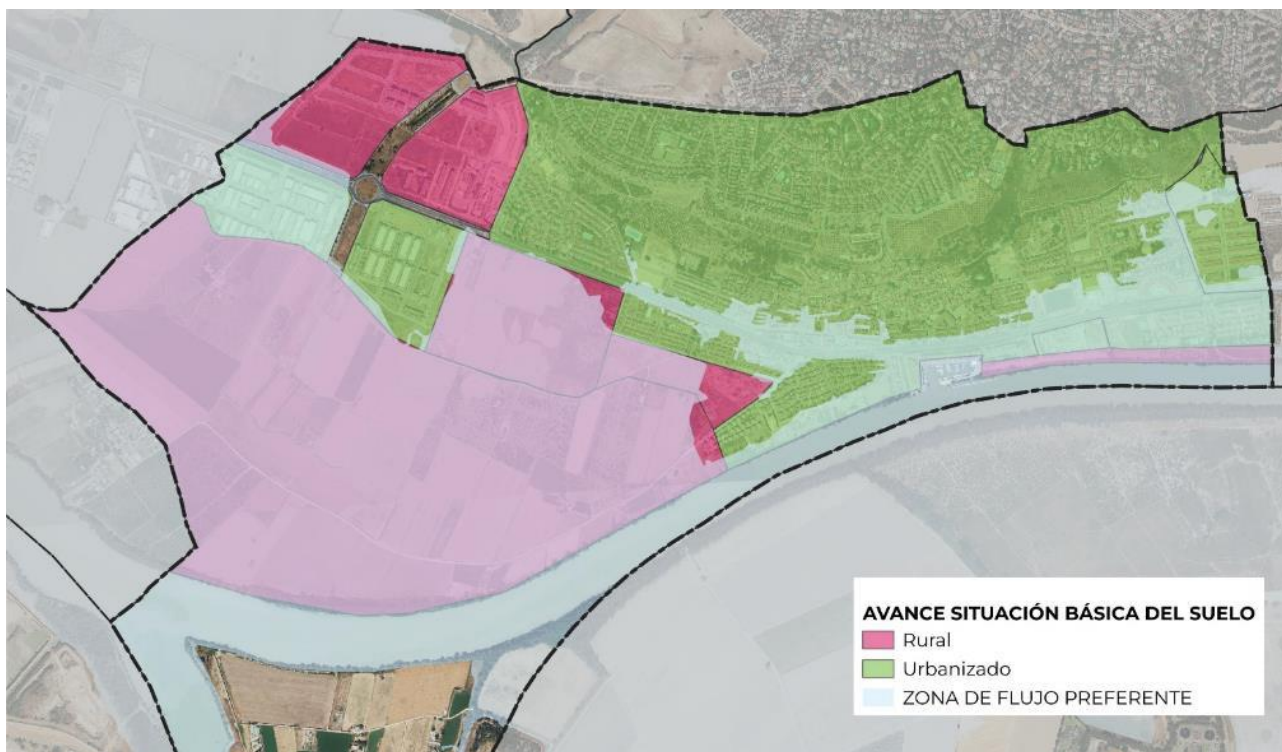
Cartografía ZI- Mapa de Peligrosidad y Flujo preferente. Elaboración propia.

USOS Y ACTIVIDADES EN ZONAS INUNDABLES

Si superponemos el gráfico de Avance de Situación básica del suelo con las capas de flujo preferente y zonas de Inundabilidad T500 nos proporcionará la información base para tener una orientación de los posibles usos y actividades que se pueden a priori desarrollar en estas zonas.

Zona de Flujo Preferente (ZFP): Esta área incluye las secciones donde el agua se desplaza con mayor intensidad durante una avenida, y el riesgo de daños es significativo. Las restricciones en esta zona son más estrictas:

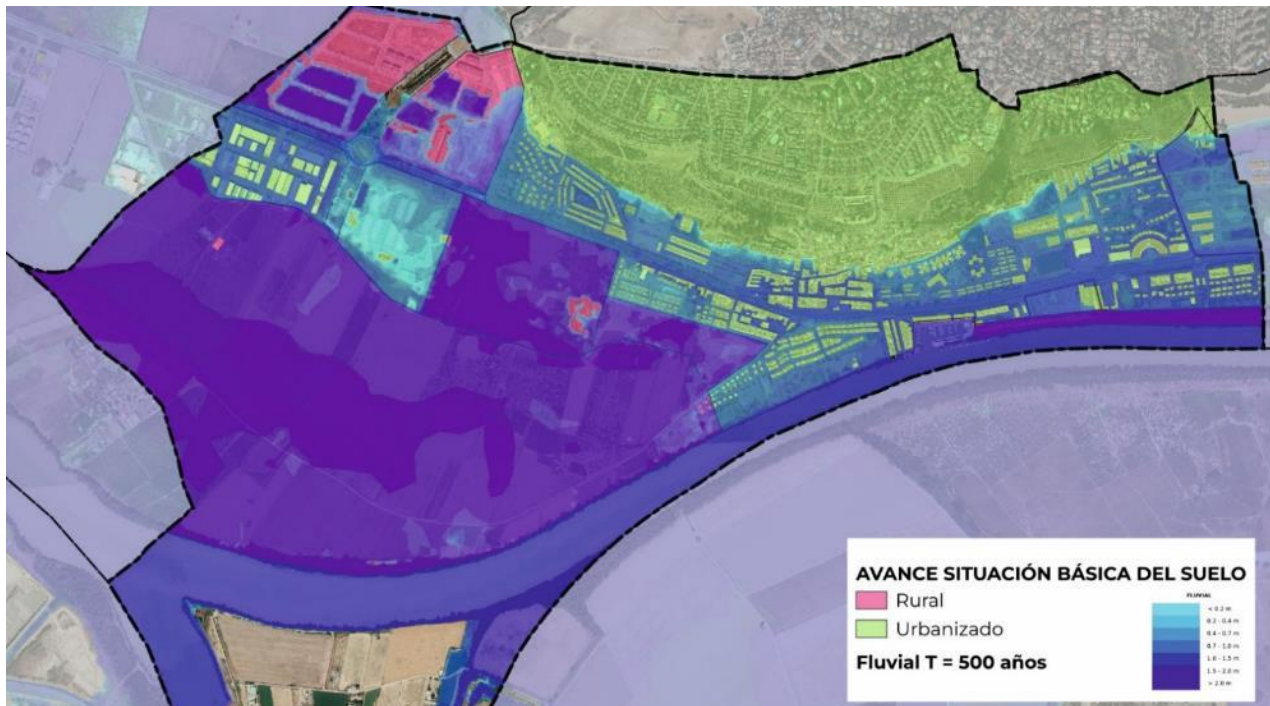
- **No se permiten construcciones vulnerables**, como centros escolares, hospitales, residencias para mayores, instalaciones de protección civil, o cualquier edificio que pueda aglomerar personas.
- Las **infraestructuras lineales**, como carreteras, sólo pueden construirse **si no existe una alternativa viable** y si se diseñan para minimizar el riesgo de obstrucción del flujo.
- Para **suelos rústicos**, cualquier construcción o actividad debe cumplir con estrictas medidas de seguridad, y las infraestructuras subterráneas (saneamiento, abastecimiento, etc.) sólo se permiten en situaciones excepcionales y bajo condiciones específicas.



Esquema de la afección del Flujo preferente sobre el Avance de situación básica del suelo. Elaboración propia

Zona Inundable (ZI): Con un menor riesgo en comparación con la ZFP, pero aún con alta susceptibilidad a inundarse:

- En suelos urbanizados, se permiten **algunas construcciones residenciales**, siempre y cuando se tomen **medidas de seguridad**, como elevar las edificaciones por encima de la cota de una avenida de periodo de retorno de 500 años.
- **No se permite la construcción de garajes subterráneos o sótanos** sin medidas de seguridad específicas, y los espacios habitacionales deben ubicarse a una altura segura.
- Para **actividades industriales**, como almacenamiento de **materiales peligrosos** (gasolineras, instalaciones eléctricas, etc.), se requiere que se respeten **estrictas normas de seguridad** para minimizar el impacto ambiental en caso de inundación.



Esquema de la zona inundable T500 sobre el Avance de situación básica del suelo. Elaboración propia

Adaptaciones y Construcciones Permitidas

- **Edificaciones Residenciales:** En la ZI, las viviendas pueden construirse con requisitos de seguridad, como una elevación suficiente para evitar inundaciones de baja probabilidad (retorno de 500 años). Esto busca proteger la integridad física de las personas y reducir daños materiales en eventos extremos.
- **Instalaciones Específicas:** En ZFP y ZI, solo se permiten algunas instalaciones críticas si no hay alternativas, como infraestructuras de saneamiento y abastecimiento de agua. Estas instalaciones deben diseñarse para resistir el impacto de una avenida, minimizando el riesgo de fallo o contaminación.
- **Actividades Comerciales e Industriales:** Las grandes superficies o almacenes en ZFP generalmente están prohibidos. En la ZI, se permite con ciertas condiciones, especialmente cuando la actividad implica productos peligrosos o grandes aglomeraciones.

A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO

Usos		Zona de flujo preferente (ZFP)	Zona inundable (ZI) - Suelo rural (art. 14 bis 1)	Zona inundable (ZI) - Suelo urbanizado (art. 14 bis 2)
Centros escolares o sanitarios, residencias de mayores o personas con discapacidad, centros deportivos, centros penitenciarios, parques de bomberos, instalaciones Protección Civil		Régimen especial municipios alta Inundabilidad (art. 9 quater). Solo si no existe una ubicación alternativa y diseñados con condiciones de seguridad	Se evitará, excepto si no existe ubicación alternativa y diseñados con condiciones de seguridad	Podrá permitirse teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, condiciones de seguridad
Grandes superficies comerciales donde puedan darse grandes aglomeraciones de población		No	No	Sí, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, condiciones de seguridad
Edificaciones, obras de reparación, rehabilitación o cambios de uso, garajes subterráneos, sótanos y aparcamientos en superficie, y otras edificaciones bajo rasante -	Nuevas edificaciones para usos residenciales	Sí, fuera de la zona de policía. Con condiciones de seguridad y la parte destinada a vivienda edificada a una cota tal que no se vea afectada por la avenida de T=500 años	Sí, con condiciones de seguridad y la parte destinada a vivienda edificada a una cota tal que no se vea afectada por la avenida de T=500 años	Sí, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, condiciones de seguridad del art. 14 bis 1 (suelo rural)
	Resto	Sí, con condiciones de seguridad	Sí, con condiciones de seguridad	Sí, con condiciones de seguridad
Instalaciones que manejen productos que pudieran resultar perjudiciales para la salud humana y el entorno como gasolineras, depuradoras industriales, almacenes de residuos, instalaciones eléctricas de media y alta tensión		No	No	Sí, con condiciones de seguridad
Acampadas, zonas de alojamiento y edificios vinculados con los campings		Sí, con condiciones de seguridad y fuera de la zona de policía	Sí, con condiciones de seguridad	Podrá permitirse teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, condiciones de seguridad
Depuradoras aguas residuales urbanas		Solo si no existe una ubicación alternativa o son sistemas de depuración compatibles con la inundación	No	Sí, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible, condiciones de seguridad
Invernaderos, cerramientos y vallados no permeables, acopios de materiales,		No	Sí	Sí

A.10. . AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO

almacenamiento de residuos y otros según arts. 9 bis y ss. RDPH			
Rellenos que modifiquen la capacidad de desagüe salvo los asociados a actuaciones contempladas en el art. 126 ter del RDPH	Sí	Sí	Sí
Granjas y criaderos de animales incluidos en el Registro de explotaciones ganaderas	Sí, con condiciones de seguridad y fuera de la zona de policía	Sí, con condiciones de seguridad	Sí, con condiciones de seguridad
Infraestructuras lineales paralelas al cauce	Solo si no existe otra alternativa viable de trazado y diseñado para minimizar riesgo	Sí	Sí
Infraestructuras de saneamiento, abastecimiento y otras canalizaciones subterráneas; obras de conservación, mejora y protección de infraestructuras ya existentes	Sí	Sí	Sí
Edificaciones de uso agrícola con un máximo de 40 m ² y obras asociadas al aprovechamiento del agua según arts. 9 y ss. RDPH	Sí, con condiciones de seguridad	Sí, con condiciones de seguridad	Sí, con condiciones de seguridad

1. La Inundabilidad en la normativa urbanística y territorial

PLANEAMIENTO GENERAL MUNICIPAL

La normativa urbanística del Plan general en concreto para cada categoría de suelo establece una serie de observaciones con el fin de tratar la Inundabilidad.

Observaciones:				
Deberán respetarse las determinaciones establecidas en el Informe de Inundabilidad del Plan General, así como la cota de inundación definida por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir para los perfiles correspondientes en periodos de retorno de 500 años.	El Proyecto de Urbanización contemplará las obras de relleno y de defensa necesarias, y prestará especial atención a las obras de evacuación y conducción de aguas pluviales, que se dimensionarán con la amplitud suficiente y siguiente estrictamente los criterios técnicos y normas aplicables. También se preverán las obras de canalización u otras necesarias para que no se viertan aguas a los terrenos colindantes.	El Plan Parcial contendrá un estudio geotécnico en el que se definirán las características, materiales y modo de realización del relleno y obras de defensa necesarias para cumplir las condiciones anteriores, y las características que deberán tener los cimientos de los edificios para adecuarse al terreno resultante.	En los terrenos incluidos en la zona de servidumbre de protección del dominio público marítimo terrestre deberá respetarse la línea de separación de la edificación grafiada en los planos de ordenación, las restricciones de uso, los accesos rodados cada 500 metros y peatonales cada 200 metros, y cuantas disposiciones regule la Ley 22/1988 de Costas, sin perjuicio del preceptivo informe de la Delegación Provincial de Costas y Consejería de Medio Ambiente según lo dispuesto en los artículos 48.1 y 49 del RD 1112/92 por el que se modifica parcialmente el Reglamento de la Ley de Costas.	
Sector 3 (SU-T3)	x	x		
Sector 6 (SU-T6):	x			x
Sector 1 (SU-S1):	x	x	x	
Sector 2 (SU-S2):	x	x	x	
Sector 4 (SU-S4):	x	x	x	

Sector 5 (SU-S5):	x	x	x	
UE1 Hacienda Simón Verde	x	x	x	
UE2	x	x	x	

Por otro lado, el Planeamiento General establece en las **NORMAS DE PROTECCIÓN DE LOS RECURSOS HIDROLÓGICOS**

Artículo 12.1 Protección del Dominio Público Hidráulico

a) *Respetar la Zona de Servidumbre de 5 m. de anchura paralelas a los cauces para permitir el uso público regulado en el Reglamento del D.P.H. (R.D. 849/86 de 11 de Abril), con prohibición de edificar y plantar especies arbóreas sobre ellas (art. 6 al 8 del Reglamento).*

b) *Obtener autorización previa del Organismo de Cuenca, para efectuar en la Zona de Policía de 100 m. de anchura paralelas a los cauces, las siguientes actuaciones (Art. 6 al 9 y 78 al 82 del Reglamento):*

- *Obras que alteren sustancialmente el relieve natural.*
- *Construcciones de todo tipo, provisionales o definitivas.*
- *Extracciones de áridos.*
- *Acampadas colectivas que necesiten autorización de Organismos competentes en materia de campamentos turísticos. (*)*
- *Otro uso o actividad que suponga un obstáculo a la corriente en régimen de avenidas.*

c) *De acuerdo con el Art. 67-9 del Plan Hidrológico de Cuenca aprobado por R.D. 1664/98 de 24 de Julio y a fin de proteger a personas y bienes, es aconsejable que la expansión y ordenación urbana respete las Zonas Inundables, mientras que, desde el Plan Hidrológico Nacional o instrumento legal equivalente, se promueva la obligatoriedad de tenerlas en consideración y se establezca las limitaciones de uso de dichas Zonas, considerándose como tal, las delimitadas por los niveles teóricos de las aguas en avenidas de periodos de retorno de 500 años (Art. 14 Reglamento).*

d) *Obtener autorización / concesión previa del Organismo de Cuenca, para el uso las obras dentro del Dominio Público Hidráulico*

Artículo 12.25 Cursos de agua y caudales a desaguar.

1. *Los Planes Parciales que desarrollen los Sectores del suelo urbanizable deberán realizar estudios de las modificaciones de flujo y escorrentía superficial que van a causar, como modo de garantizar la correcta evacuación de las aguas pluviales a través de sistemas de desagüe con secciones suficientes disminuyendo así el riesgo de encharcamiento.*

2. *El Proyecto de Urbanización deberá controlar la escorrentía superficial mediante un diseño de vertientes que evite la concentración de las aguas en las zonas más deprimidas topográficamente. La ordenación de los terrenos recogerá la obligación de mantener estas infraestructuras en buenas condiciones, tanto en la fase de ejecución como durante el posterior uso de los terrenos.*

3. *El Planeamiento de desarrollo de los suelos urbanizables deberá recoger las determinaciones que oportunamente establezca el organismo competente respecto a la ordenación, urbanización y edificación de los sectores que afecten al dominio público hidráulico o presenten riesgos de inundación. Así mismo es preceptiva la autorización de la Consejería de Medio Ambiente en razón de sus competencias sobre usos en zonas de servidumbre del dominio público marítimo-terrestre.*

PLAN DE ORDENACIÓN TERRITORIAL DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) desempeña un papel crucial en la gestión de los riesgos de inundación en Gelves y otros municipios de la cuenca baja del Guadalquivir. La particular conformación geomorfológica de la región, donde el río Guadalquivir alcanza su punto de mayor concentración de caudales, crea un entorno de elevada vulnerabilidad a las crecidas. Este riesgo se agrava debido al régimen torrencial de las precipitaciones y la progresiva impermeabilización del suelo por el desarrollo urbanístico, que limita la absorción natural del agua y aumenta el escurrimiento superficial hacia el cauce fluvial.

El POTAUS no solo identifica las zonas de riesgo, sino que establece directrices de protección y de planificación territorial diseñadas para reducir la exposición de la población y las actividades económicas en áreas con alta susceptibilidad de inundación. A través de su normativa, el plan propone una serie de medidas que incluyen la delimitación de “Zonas Cautelares” y “Zonas de Protección Territorial”, donde se restringen los usos del suelo para minimizar los efectos de eventos de inundación. Estas áreas se clasifican como suelos no urbanizables de especial protección, lo que impide el desarrollo urbanístico que pueda poner en peligro tanto a las personas como a los bienes materiales.

En concreto, el POTAUS sugiere la siguiente segmentación en función de los periodos de retorno de inundación:

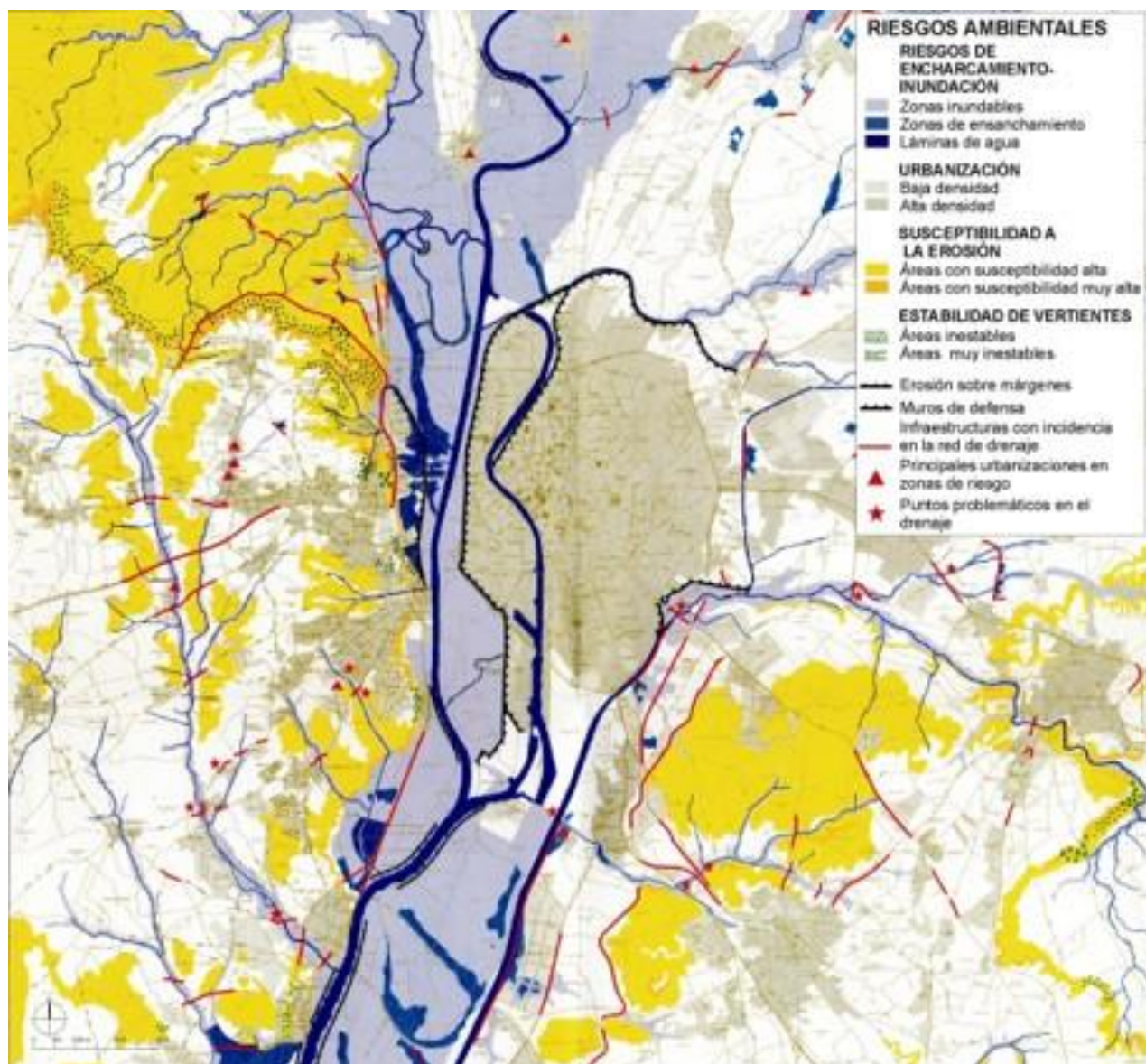
1. **Zona A (alto riesgo):** Áreas con riesgo de inundación con un periodo de retorno de 50 años o una lámina de agua superior a 0,5 metros. En estas zonas se prohíbe cualquier tipo de edificación o instalación permanente o temporal, salvo aquellas de carácter temporal y de interés público excepcional.
2. **Zona B (riesgo moderado):** Áreas con periodos de retorno entre 50 y 100 años, donde se prohíbe la instalación de industrias pesadas o contaminantes, así como de servicios públicos esenciales que puedan conllevar un alto riesgo en caso de inundación.
3. **Zona C (riesgo bajo):** Áreas con periodos de retorno de 100 a 500 años. Aquí, aunque el riesgo es menor, se limita la instalación de industrias contaminantes o cualquier actividad que pueda implicar accidentes graves durante eventos de avenida.

Además de la zonificación, el POTAUS establece una serie de acciones preventivas que los instrumentos de planeamiento general deben adoptar para cumplir con los objetivos de mitigación de riesgos:

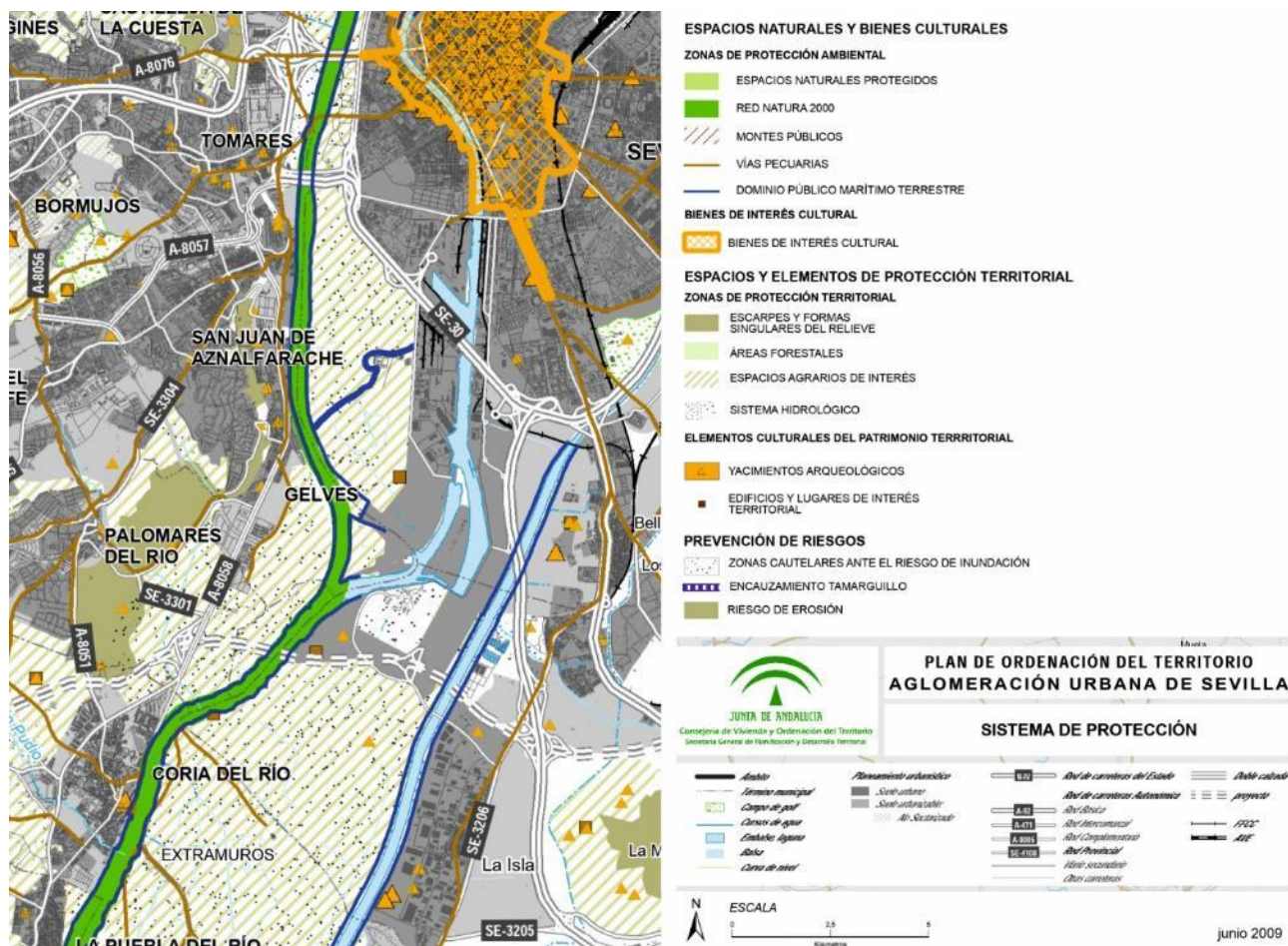
- **Estudios hidráulicos detallados:** El plan exige la elaboración de estudios específicos de ordenación de cuencas, en colaboración con el organismo competente en gestión de aguas. Estos estudios permitirán definir con mayor precisión los límites de las zonas inundables y ajustar las directrices de ocupación del suelo en las áreas afectadas.
- **Limitación de usos y alteraciones topográficas:** En las zonas de alto riesgo, cualquier tipo de construcción, alteración del terreno o extracción de áridos requiere una licencia específica. Estas restricciones buscan evitar que cambios en el relieve o la topografía incrementen el riesgo de inundación al obstaculizar el flujo natural de agua.
- **Preservación de áreas naturales:** En su visión de sostenibilidad, el POTAUS aboga por la conservación de suelos que favorecen la absorción de aguas, tales como áreas forestales y agrícolas, y prohíbe el uso de suelos con pendientes superiores al 10 % para actividades que conlleven aterrazamientos o edificaciones.

Finalmente, el POTAUS busca establecer una armonización entre el crecimiento urbano y la preservación de la seguridad territorial. De acuerdo con el artículo 77 del plan, el crecimiento urbano debe realizarse de manera contigua a los núcleos urbanos existentes y de manera justificada, limitando la expansión en zonas vulnerables. Además, recomienda incorporar estas zonas de riesgo en los planes de protección civil, permitiendo así una respuesta coordinada ante emergencias.

Este enfoque integrado del POTAUS no solo protege a Gelves de los riesgos inherentes de inundación, sino que establece un marco para un desarrollo urbano resiliente que considera las características hídricas y geomorfológicas de la región, promoviendo un uso del suelo seguro y sostenible que prioriza la protección de la población y del entorno.



A.10. AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO



ZONAS DE PROTECCIÓN TERRITORIAL

Artículo 65 Zonas de Protección Territorial (N)

Se integran en esta categoría entre otras El Sistema Hidrológico, que tienen como objetivos del Plan la Prevención de riesgos de inundación.

Artículo 70 Zonas Inundables. (D)

1. Hasta tanto no se efectúen los estudios hidráulicos de detalle que permitan definir los límites de las zonas inundables que establece la legislación sectorial, los instrumentos de planeamiento general recogerán en los suelos urbanizables y no urbanizables las Zonas Cautelares ante el riesgo de inundación, definidas en el Plano del Sistema de Protección, así como las zonas de flujos preferentes, tal y como se establece en la normativa sectorial, y las clasificarán como suelo no urbanizable de especial protección.

2. La administración sectorial competente dará prioridad a la elaboración del Estudio hidráulico para la ordenación de las cuencas de la aglomeración urbana de Sevilla.

3. Los instrumentos de planeamiento general deberán someter a licencia urbanística tanto las construcciones como las alteraciones de la topografía, extracciones de áridos o cualquier otro uso que suponga un obstáculo para la corriente en régimen de avenidas. En estas zonas sólo estarán permitidos los usos agrícolas, forestales, naturalísticos, acuícolas y pesqueros.

4. A efectos de la ordenación de usos, la delimitación de Zonas Inundables que se efectúe por la Administración competente deberá diferenciar tres zonas:

a) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno de 50 años o calado de la lámina de agua superior a 0,5 metros.

b) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 50 y 100 años.

c) La correspondiente al riesgo de inundación para un periodo de retorno entre 100 y 500 años.

5. Los instrumentos de planeamiento urbanístico general regularán los usos en cada una de las zonas señaladas en el párrafo anterior atendiendo a los siguientes criterios:

Zona a): Prohibición de edificación e instalación alguna, temporal o permanente. Excepcionalmente y por razones de interés público podrán autorizarse edificaciones temporales.

Zona b): Prohibición de instalación de industria pesada y de industria contaminante según la legislación vigente, o con riesgo inherente de accidentes graves. En esta zona se prohibirán las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

Zona c): Prohibición de instalación de industrias contaminantes, según la legislación vigente, con riesgos inherentes de accidentes graves. En estas zonas se prohibirán las instalaciones destinadas a servicios públicos esenciales o que conlleven un alto nivel de riesgo en situación de avenida.

6. En caso de que las Zonas cautelares ante el riesgo de inundación delimitadas por este Plan excedan en superficie a las zonas inundables delimitadas por la Administración competente, los terrenos sobrantes una vez se aprueben éstas, se incorporarán a las zonas propuestas por este Plan para los suelos limítrofes.

7. Las determinaciones anteriores se entenderán que tienen carácter complementario de las establecidas para las zonas inundables en la normativa sectorial y especialmente en el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

A.10.2. MONTE PÚBLICO.

Con fecha mayo de 2023 se ha presentado propuesta de inclusión como monte público “Cornisa este del Aljarafe”.(SE-50015-AY) cuyo titular es el Ayuntamiento de Gelves.



Delimitación de la propuesta de monte público Cornisa Este del Aljarafe. Fuente: elaboración propia.

A.10.3. VÍAS PECUARIAS.

Gelves tiene Proyecto de Clasificación de las vías pecuarias aprobado por Orden Ministerial del 22 de abril de 1961 (B.O.E 02-05-1961).

En la zona este del municipio aparecen las siguientes vías pecuarias:



Esquema de vías pecuarias en el Término de Gelves. Fuente. DERA - Elaboración propia

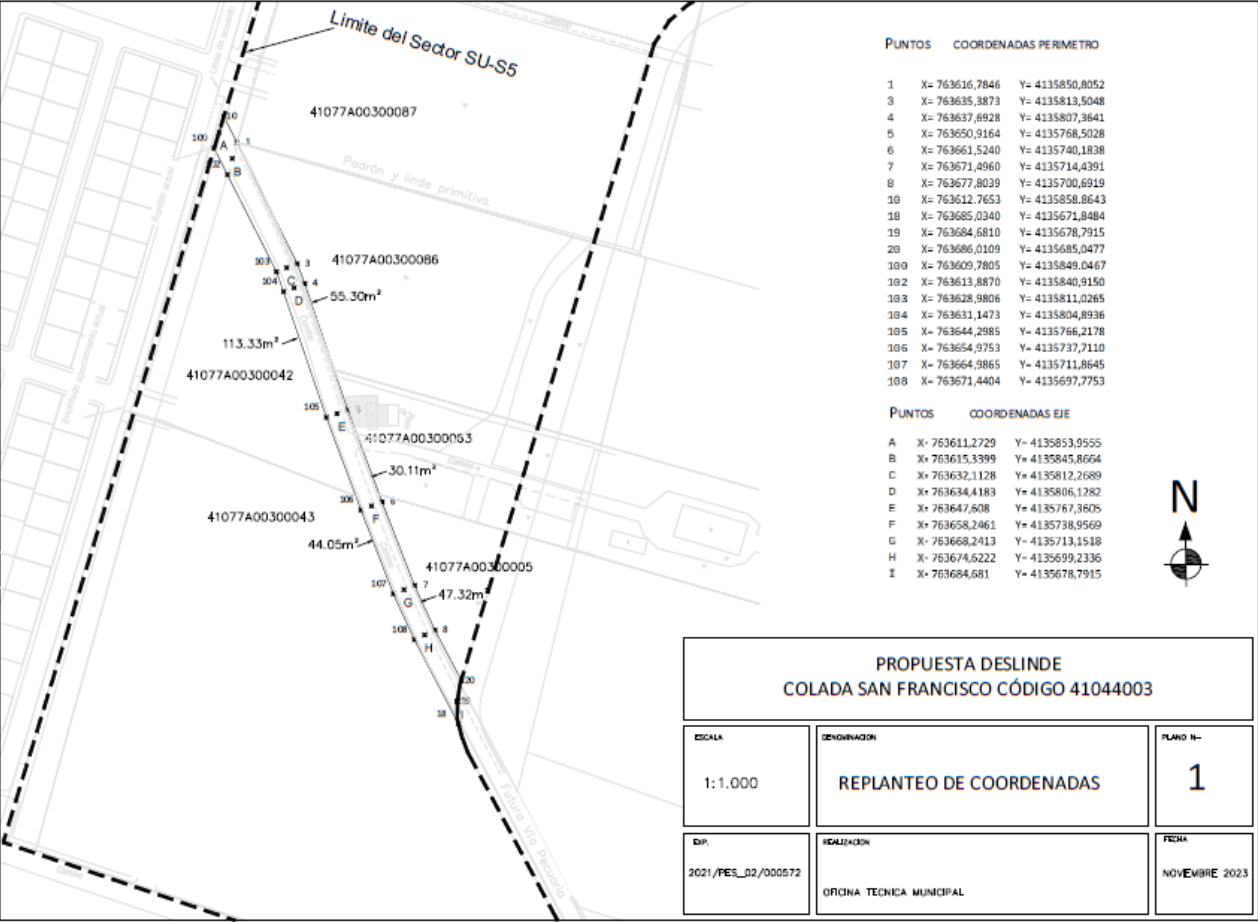
	Categoría	Situación jurídica	Código	Anchura legal	Longitud
Cordel de San Juan de Aznalfarache (*)		Sin deslindar	41044002_00	37,61 m	1.700 m
Colada del Camino de San Francisco		Deslindada parcialmente	41044003_00	7 m	2.100 m

(*) Coincide actualmente con la carretera A-8058. Vía pecuaria sin deslindar.

Además, en el núcleo urbano en el entorno de la calle Matías Vela, se encuentra:

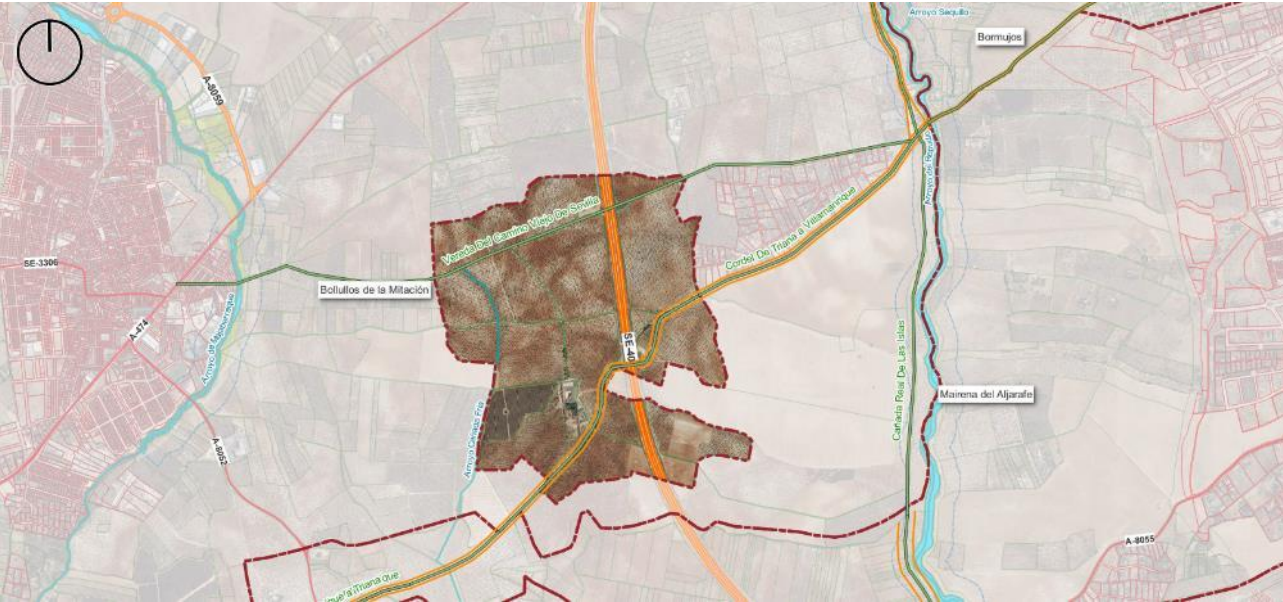
	Situación jurídica	Código	Superficie legal
Descansadero o Ensanche del Pilar	Sin deslindar	41044004_00	3.500 m²

Colada del Camino de San Francisco cuenta en la actualidad con un tramo de cuyo deslinde fue aprobado por parte del Ayuntamiento el 4 de abril de 2024 en un tramo de 190,21 m y 7 m de anchura colindante con el sector nº 5 del PGOU de Gelves.



Tramo deslindado de la Colada de San Francisco.

En la zona de Hacienda de Torrequemada es atravesada por las siguientes vías pecuarias:



Esquema de vías pecuarias en el Término de Gelves- Ámbito Torrequemada. Fuente. REDIAM- Elaboración propia

	Categoría	Situación jurídica	Código	Anchura legal	Longitud
--	-----------	--------------------	--------	---------------	----------

Vereda del Camino Viejo de Sevilla (*1)	Vereda	Sin deslindar	41016003_00	20,89 m	1.500 m
Cordel de Triana a Villamanrique (Camino viejo del Rocío). (*2)	Cordel	Deslindada	41044001_00	37,61 m	1.300 m

(*1) Esta vía pecuaria no consta en el Proyecto de Clasificación de Gelves, perteneciendo al Proyecto de Clasificación del municipio de Bollullos de la Mitación (O.M. 20/10/1962-B.O.E. 03/11/1962), en el cual detalla que recorre 1.500 m en la finca Torrequemada perteneciente al tt.mm. de Gelves.

(*2) Esta vía esta deslindada en todo el tramo que atraviesa Gelves (Exp. Nº VP005231999). Esta vía Pecuaria es considerada, además en los sucesivos Planes Romero, ya que forma parte del camino del Rocío a numerosas hermandades.

La ausencia total de ganado motiva que los usos de estos elementos patrimoniales en el municipio se tengan que dirigir a los fines recogidos en el art. 2.2 del Reglamento de Vías Pecuarias- Decreto núm. 155/1998 de Consejería de Presidencia, de 21 julio. Aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias

2. Son fines que han de presidir la actuación de la Consejería de Medio Ambiente en materia de vías pecuarias, además de los establecidos en el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, fomentar, entre otros fines ambientales: La biodiversidad, el intercambio genético de especies faunísticas y florísticas, la movilidad territorial de la vida salvaje, la mejora y diversificación del paisaje rural, además del uso público y las actividades compatibles y complementarias.

Entre los usos compatibles figuran los del artículo 55.2:

Serán también **compatibles las plantaciones forestales lineales, contravientos u ornamentales, así como la conservación de las masas vegetales autóctonas ya sean de porte arbóreo, arbustivo o natural, siempre que permitan el normal tránsito de los ganados.**

Y los usos complementarios los definidos en el artículo 58.1:

Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias aquellos que, respetando la prioridad del tránsito ganadero y los fines establecidos en el artículo 4, **fomenten el esparcimiento ciudadano y las actividades de tiempo libre, tales como el paseo, el senderismo, la cabalgada, el cicloturismo y otras formas de ocio y deportivas, siempre que no conlleve la utilización de vehículos motorizados.**

Consecuentemente, con este análisis se pueden concluir que se deberían tomar las siguientes acciones en relación con las vías pecuarias y corredor verde metropolitano:

- Instar al deslinde de la Vereda del Camino Viejo de Sevilla en el tramo que se encuentra dentro del término municipal de Gelves.
- Instar al deslinde del Camino Colada de San Francisco en el tramo no deslindado y a la inscripción o inmatriculación de la finca y deslinde aprobado por parte de la Delegación de Vías Pecuarias del tramo de 218 m y 7 m de anchura deslindado por el Ayuntamiento. Instar a implantar los usos compatibles (plantaciones) y complementarios (esparcimiento ciudadano y las actividades de tiempo libre)
- Promover la desafectación e incorporación al patrimonio municipal, que de hecho ya están incorporadas, de las vías pecuarias Cordel de San Juan de Aznalfarache y el Descansadero o Ensanche del Pilar.

OTROS DOMINIOS PÚBLICOS RELEVANTES

1. La desafección de las vías pecuarias que han quedado integradas en el ámbito urbano.
2. El deslinde y promoción de usos compatibles y complementarios de las vías pecuarias Colada de San Francisco en la Vega y Camino Viejo de Sevilla en Hacienda Torrequemada.

A.10.4. OTRAS AFECCIONES SECTORIALES

A.10.4.1. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental estableció la siguiente definición de mapa estratégico de ruido:

Mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona.

De acuerdo con esta definición, un mapa estratégico de ruido es, por lo tanto, un instrumento diseñado para evaluar la exposición al ruido, es decir, es diferente a lo que se ha venido denominando mapa de ruido o mapa de niveles sonoros.

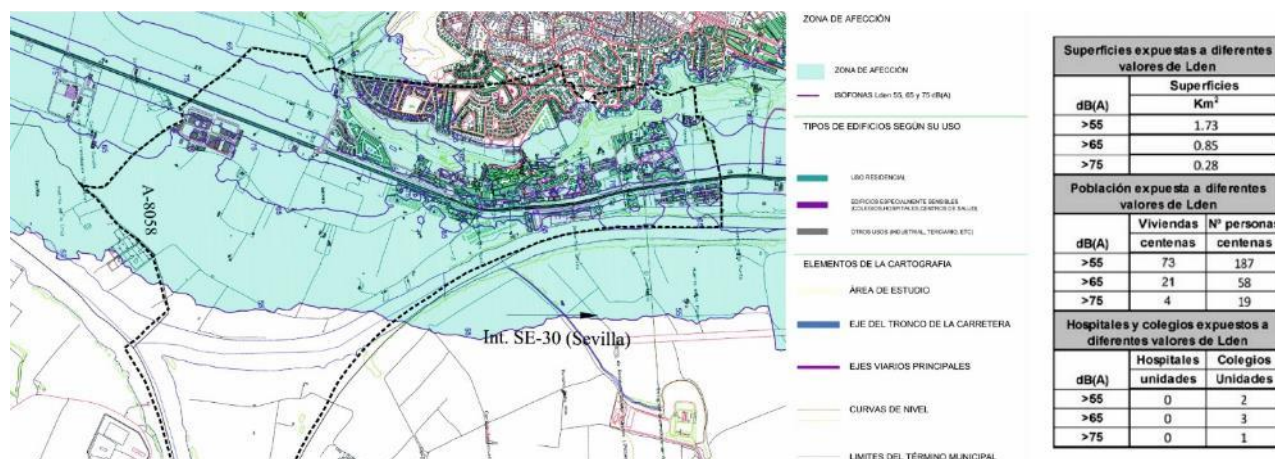
Por lo tanto, los mapas estratégicos de ruido contienen información sobre niveles sonoros y sobre la población expuesta a determinados intervalos de esos niveles de ruido, además de otros datos exigidos por la Directiva 2002/49/CE y la Ley del Ruido. En cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003 del Ruido, y de acuerdo con los plazos establecidos en la misma, las administraciones competentes deberán elaborar mapas de ruido correspondientes a:

- Aglomeraciones urbanas de más de 250.000 habitantes
- Grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año
- Grandes ejes ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 trenes al año
- Grandes aeropuertos

La **carretera A-8058 Sevilla-Puebla del Río** es un **gran eje viario** donde el tráfico supera los seis millones de vehículos al año lo que se deberá tener en cuenta los niveles de contaminación acústica para la totalidad del territorio.

En los mapas estratégicos de infraestructuras (carreteras, ferrocarriles y aeropuertos), se incluye además un mapa específico denominado Mapa de Zona de Afección, que contiene datos sobre superficies, viviendas y población afectada por distintos niveles de Lden.

La Zona de Afección de la carretera A-8058 así como la población afectada se muestra en la figura siguiente.



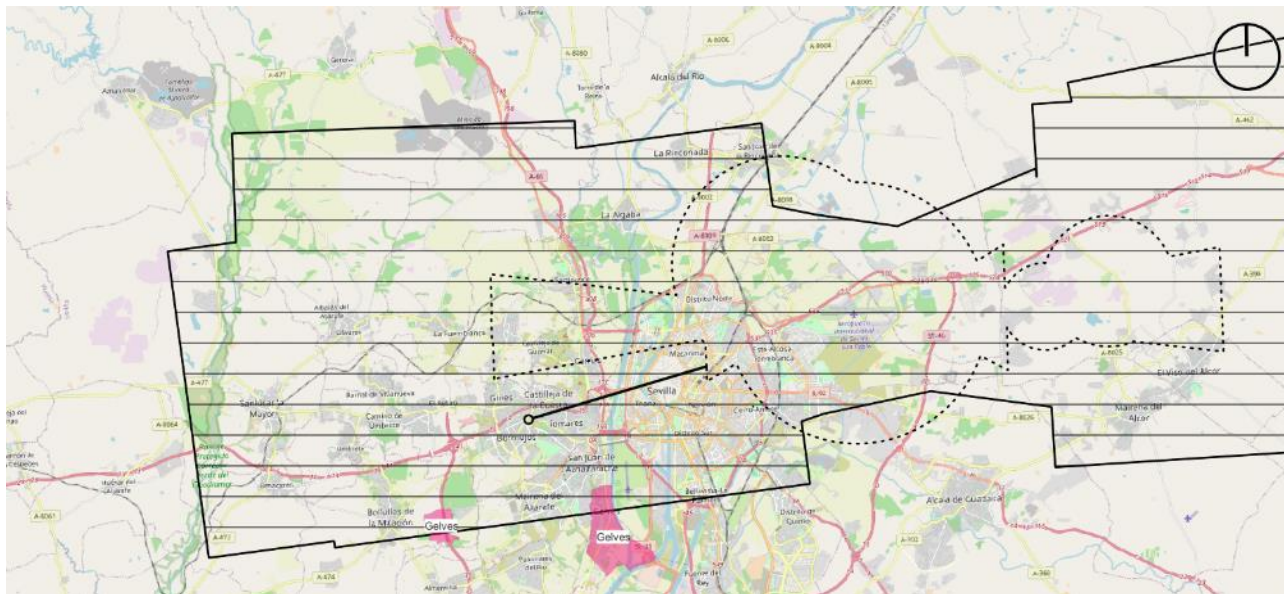
Como se deduce de la figura prácticamente todo el casco urbano situado en la vega está expuesto a niveles de ruido superiores a 55 dB(A). De la tabla, aunque se refiere a todo el tramo estudiado, también se deduce una elevada población afectada que supera, en el año 2012, los 20000 habitantes, y unos 2000 habitantes con valores superiores a 75 dB(A).

A.10.4.2. SERVIDUMBRES AERONAÚTICAS

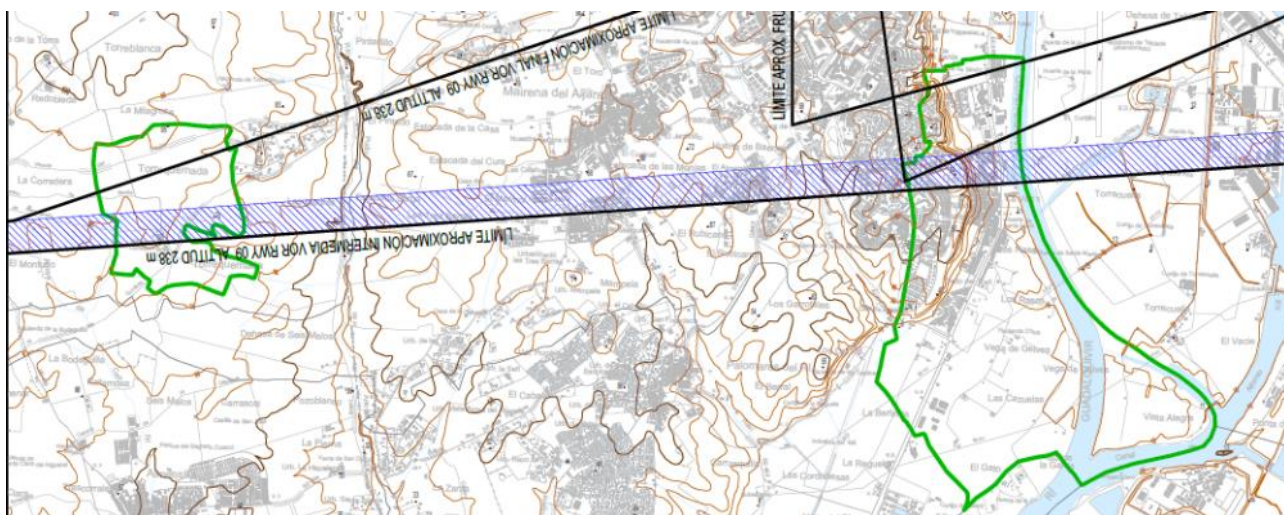
La zona norte del término municipal se encuentra afectado por las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla establecidas mediante Real Decreto 764/2017, de 21 de julio (B.O.E. nº 216, de 8 de septiembre), el nuevo planeamiento urbanístico que se tramite deberá tener en cuenta las limitaciones impuestas por

A.10. . AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO

dichas servidumbres. En concreto se sitúa en el ámbito de la servidumbre de operaciones de aeronaves como se observa en la imagen siguiente.



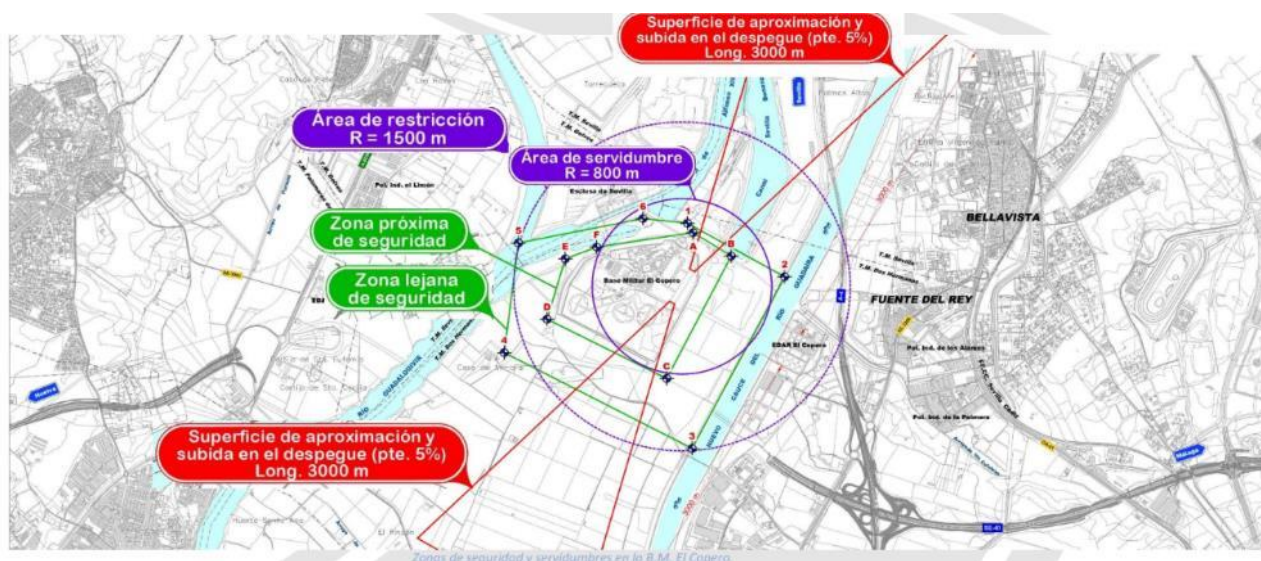
Servidumbre aeronáutica Aeropuerto de Sevilla



Detalle. Servidumbre aeronáutica Aeropuerto de Sevilla

Por otro lado, existen servidumbres aeronáuticas sobre la Isla de Betón por su cercanía a la base militar de helicópteros del Copero. Dichas servidumbres se muestran a continuación.

A.10. . AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO



Servidumbre aeronáutica Base Militar Copero

CONCLUSIONES SOBRE LAS AFECCIONES AL DOMINIO PÚBLICO Y LOS RIESGOS DE INUNDABILIDAD EN GELVES

El análisis de las afecciones al dominio público en Gelves pone de manifiesto la complejidad de la gestión territorial en un entorno caracterizado por la interacción entre distintos organismos competentes y la presencia de condicionantes hídricos significativos. A partir del estudio de las competencias en materia de aguas, los deslindes del Dominio Público Marítimo-Terrestre (DPMT) y del Dominio Público Hidráulico (DPH), así como la incidencia de la inundabilidad en la planificación urbanística, se extraen las siguientes conclusiones:

1. Competencia y Regulación del Dominio Público Hídrico

Gelves se encuentra bajo la jurisdicción de múltiples organismos, cada uno con competencias específicas sobre distintos aspectos del dominio público del río Guadalquivir y sus afluentes. El Puerto de Sevilla y el Puerto de Gelves regulan la actividad portuaria en sus respectivas áreas, mientras que la Demarcación de Costas de Andalucía Occidental establece los límites del DPMT. Por su parte, la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir supervisa la cuenca del río y sus afluentes. Esta multiplicidad de competencias obliga a una coordinación constante entre administraciones para garantizar una gestión eficiente y sostenible del territorio.

2. Delimitación y Rectificación del Dominio Público Marítimo-Terrestre

La delimitación del DPMT en Gelves ha sido establecida mediante diferentes órdenes ministeriales, con tramos específicos en ambas márgenes del río y en la Isla del Verde. La reciente incoación del expediente de rectificación del deslinde en el tramo comprendido entre los hitos M-1 y M-12 indica la necesidad de actualizar los límites administrativos para reflejar con mayor precisión la realidad geográfica y ambiental del municipio. Este proceso es clave para determinar con exactitud las servidumbres de protección y la ribera del mar, con implicaciones directas en la planificación urbana y el uso del suelo.

3. Inundabilidad y Gestión del Riesgo

Uno de los principales condicionantes del desarrollo urbano de Gelves es la alta incidencia del riesgo de inundación. Según el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), más del 54% del término municipal se encuentra en zona de flujo preferente, lo que implica restricciones significativas en el planeamiento urbanístico. Además, el municipio ha sido identificado como un Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI), lo que refuerza la necesidad de adoptar medidas preventivas y de mitigación.

4. Régimen Especial de Inundabilidad

Dado que la normativa vigente restringe el desarrollo urbanístico en zonas de alto riesgo de inundación, el Ayuntamiento de Gelves ha tramitado su inclusión en el régimen especial de inundabilidad conforme al artículo 9 quáter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH). Esta solicitud ha sido aprobada tras la emisión de informes favorables por parte de la Dirección General de Emergencias y Protección Civil y la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, lo que permitirá al municipio flexibilizar ciertas limitaciones urbanísticas, siempre que se implementen medidas adecuadas de protección y seguridad.

5. Impacto en los Usos del Suelo y la Planificación Urbanística

La normativa urbanística del municipio debe adaptarse a las restricciones impuestas por la inundabilidad y la protección del dominio público hídrico. La compatibilidad de los usos del suelo con estas restricciones es un factor clave para la viabilidad de futuras actuaciones urbanísticas. Se establecen diferentes niveles de limitaciones en función de la zona afectada, distinguiendo entre zonas de flujo preferente, zonas inundables y áreas con menor riesgo. La normativa sectorial establece restricciones para la implantación de infraestructuras críticas, grandes superficies comerciales y actividades industriales que puedan representar un riesgo en caso de avenidas.

6. Ordenación Territorial y Directrices del POTAUS

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) establece directrices para minimizar los riesgos derivados de la inundabilidad, delimitando zonas de especial protección y estableciendo restricciones a los usos del suelo en función de los periodos de retorno de las inundaciones. Estas directrices buscan equilibrar el desarrollo urbano con la preservación del medio natural, promoviendo un crecimiento sostenible que minimice la vulnerabilidad ante eventos extremos.

7. Necesidad de Medidas de Adaptación y Protección



Dada la realidad geográfica de Gelves, cualquier estrategia de desarrollo debe incluir medidas de mitigación del riesgo de inundación, tales como infraestructuras de drenaje, medidas de elevación en edificaciones y estrategias de ordenación del territorio que prioricen la seguridad de la población. La adaptación a estos condicionantes no solo es una exigencia normativa, sino también una necesidad para garantizar la resiliencia del municipio ante futuros eventos climáticos extremos.

Por tanto, la gestión del dominio público en Gelves está fuertemente condicionada por la presencia del río Guadalquivir y su elevado riesgo de inundación. La reciente inclusión del municipio en el régimen especial de inundabilidad permitirá flexibilizar algunas restricciones, pero sigue siendo imprescindible una planificación urbanística que integre criterios de sostenibilidad y seguridad hídrica para ello se deberá incluir en el planeamiento del Dominio Público Marítimo Terrestre aprobado y sus zonas de servidumbre, así como su rectificación, con las limitaciones y condicionantes que ello conlleva así como en el planeamiento de la zona de flujo preferente como área con riesgo cierto de inundación con las limitaciones y condicionantes que ello conlleva.

La coordinación entre administraciones y la implementación de medidas adecuadas serán clave para compatibilizar el desarrollo del municipio con la preservación del medio natural y la protección frente a riesgos naturales.

A.11. ANÁLISIS Y SITUACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS

Enumeramos, a continuación, los principales problemas urbanísticos detectados en el municipio de Gelves, haciendo una valoración de dichas problemáticas, así como un diagnóstico previo.

Clasificaremos las problemáticas según afecten y se desarrollen sobre el Suelo Urbano o sobre el Suelo Rústico y también en diferentes temáticas o vectores de trabajo estratégicos.

Los elementos y situaciones que se citan a continuación ya han sido debidamente descritos y analizados en capítulos anteriores de este Documento, y son los siguientes:

- PROBLEMÁTICA GENERAL DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANISTICA IMPLANTACION TERRITORIAL DEL NUCLEO URBANO
- PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO URBANO
- DIMENSIONAMIENTO Y POSIBE LOCALIZACION DE NUEVOS DESARROLLO URBANISTICOS.
- PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO RÚSTICO

A.11.1. PROBLEMÁTICA GENERAL DE LA ORDENACIÓN TERRITORIAL Y URBANÍSTICA IMPLANTACION TERRITORIAL DEL NÚCLEO URBANO

Condiciones en la ordenación urbanística de Gelves, por su situación como parte de la ordenación global del territorio metropolitano.

Conurbación con los términos vecinos de San Juan y Mairena.

La zona residencial de la Cornisa Simón Verde está más vinculada espacial y funcionalmente a Mairena que a Gelves. Situación topográfica muy diferente. Falta de conexión viaria.

Dependencia funcional, en muchas actividades, con Sevilla y otros municipios vecinos que generan desplazamientos y fuertes demandas de movilidad.

Insuficientes conexiones con las poblaciones vecinas siendo las demandas de desplazamientos más importantes, con San Juan y con Mairena, además de con Sevilla. Inexistencia de Conexión viaria con Mairena del Aljarafe, (posibilidad de rediseño funcional de la antigua SE-35), y con Palomares (SE-657 sin urbanizar como viario).

Escasa conexión y accesibilidad a la red de transporte metropolitano Metro.

Lejanía de las paradas de Metro línea 1 en Mairena y San Juan. Dificultad de acceso a pie o en bici. Acceso solo en vehículo privado. Necesidad de cruzar el Centro de San Juan. Inexistencia de viario de conexión con Mairena.

Potencialidad del territorio de Gelves para implantación de actividades productivas, por su proximidad a Sevilla, e importante conexión viaria metropolitana. Presenta más potencialidades de uso terciario o de usos turísticos y recreativos, que, de usos industriales, por su configuración mayoritaria como zona residencial, las limitaciones de nuevo suelo, y su carácter inundable.

Importancia de los tres elementos lineales clave, que organizan el territorio y la estructura del núcleo urbano; la Cornisa del Aljarafe, la ribera del Río Guadalquivir, y la autovía A-8058.

La Cornisa del Aljarafe, elemento natural a proteger, definido por el planeamiento supramunicipal, no está suficientemente desarrollado, como elemento singular identitario de Gelves, ni por sus potencialidades, ambientales, paisajísticas y de esparcimiento y uso ciudadano.

Falta de ajuste más claro de la delimitación de la cornisa, como Zona de protección Territorial del POTAUS Escarpes y Zonas Singulares del Relieve, a los límites físicos más ajustados y reconocibles, excluyendo el Parque Urbano de la meseta superior, y redefiniendo los límites inferiores respecto al suelo urbano.

Escaso nivel de urbanización del Parque Urbano de la Cornisa. Falta de desarrollo del Corredor Verde de la Cornisa. Necesidad de incrementar su uso ciudadano interno y su uso metropolitano, (desarrollo de miradores panorámicos, paseos peatonales, plantación de arbolado, actividades recreativas, quioscos, etc.)

Problemas de erosión o inestabilidad de laderas a corregir. Necesidad de evitar degradación de laderas por falta de vegetación, control de vertederos, tratamiento como zona forestal de la ladera. Protección y cualificación de los manantiales existentes. Necesidad de regenerar las zonas bajas de la ladera, en contacto con el borde urbano, edificaciones en los bordes en ruina o muy baja calidad. Degradación de bordes, y deficiente accesibilidad y percepción visual.

La ribera del Río Guadalquivir, elemento natural singular e identitario de Gelves, a proteger por sus valores naturales y paisajísticos, por definición del POTAUS, y aplicación legislación estatal, (Red Natura 2000 y ZEC), y por cumplimiento de la legislación sectorial de Costas y de Aguas.

El desarrollo urbano de Gelves da la espalda al río por las restricciones de uso sectoriales. Necesidad de resolver la convivencia entre las restricciones de uso de la Delimitación de la Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre, y las servidumbres hidrológicas y de inundabilidad, con los posibles usos urbanos, por formar parte, necesariamente, la ribera del río del conjunto urbano.

Posibilidad de abrir más Gelves hacia el Río, (actualmente el espacio urbano significativo es la travesía), desarrollando las potencialidades de uso ciudadano como lugar singular de uso para esparcimiento, paseo, y actividades diversas. Utilización positiva de los suelos públicos de la ZDPM. con regeneración ambiental y paisajística, como espacios libres utilizables, de las márgenes al norte y sur del Puerto Deportivo.

La autovía A-8058, es el eje viario metropolitano de comunicaciones de los municipios situados en la ribera suroeste del Guadalquivir con Sevilla. Gran intensidad de tráfico de paso, que atraviesa el núcleo urbano de Gelves, generando graves problemas. Además del ruido y la contaminación, genera una barrera muy fuerte en cuanto a accesibilidad y movilidad transversal a ambos lados de la misma. Gran ocupación de suelo.

Por otro lado la travesía de la A-8058, es el único viario con capacidad estructurante del núcleo urbano, por su trazado y continuidad, como eje lineal que recorre íntegramente el núcleo urbano, pero tiene limitada esta función, por su diseño como carretera, y muy limitada articulación con el resto del viario urbano, que presenta secciones y trazados limitados, con funciones solo como viario local.

El espacio que ocupa la carretera de Coria A-8058, es por su posición central, y continuidad a lo largo de todo el núcleo urbano, el espacio más singular de la ciudad, junto a la Cornisa y el Río. Su función como viario metropolitano, dificulta gravemente sus posibilidades de transformación, como espacio público y viario más urbano y específico de Gelves.

Tras la construcción del puente de la SE-40, y la reducción del tráfico metropolitano de paso, se deben plantear alternativas para su transformación urbanística, por sus grandes posibilidades de mejora sobre el espacio urbano de Gelves.

POBLACION Y VIVIENDA. NECESIDADES DE VIVIENDA

La **población actual** censada (datos 2023) es de **10.405 habitantes**. La evolución de la población en los últimos 30 años ha sido de fuerte crecimiento, (1992/4.158 hab.), aunque ralentizándose en la última década. Es previsible que pueda mantenerse una tendencia de crecimiento poblacional más reducida pero sostenida.

Gelves cuenta en la actualidad con 4.713 viviendas, según el IECA, de tipologías diversas, (aunque mayoritariamente unifamiliares). En su mayoría en buen estado de conservación (construcción reciente 30 años), con la excepción de las mas antiguas en el Centro Histórico. Necesidad de rehabilitación por deterioro y falta de accesibilidad. Existe discrepancia en el cómputo total de viviendas existentes respecto a los datos del planeamiento vigente.

El planeamiento vigente, prevé una **capacidad adicional**, (cuatro sectores de suelo urbanizable, en fase de desarrollo, más las viviendas en la UE-2), **de otras 2.100 viviendas** (Sectores SUO-1 SUO-2, SUO-4, y SUO-5 y UE-2). Lo que supondría un **crecimiento poblacional adicional de 5.040 habitantes**, (2.100 viv. 2,4 hab/viv = 5.040 hab), para alcanzar una **población máxima en torno a los 15.445 habitantes**.

Si se mantienen las previsiones de dimensionamiento actuales del planeamiento vigente, con los ajustes que sean necesarios sobre las Actuaciones de Transformación previstas, (protección de la inundabilidad, ajustes de delimitación ZDMT), está garantizada la reserva de suelo residencial a medio y largo plazo.

El principal Problema es el **alto precio de la vivienda de promoción libre**, común al conjunto metropolitano, y por tanto la falta **de vivienda protegida en el planeamiento vigente**. Solo se reserva el 15% de las viviendas previstas en los sectores de nuevo desarrollo (total 315 viviendas protegidas). Que resultan insuficientes, para absorber las necesidades de los sectores económicamente más limitados y de la gente joven.

Es **necesario desarrollar políticas de fomento de la vivienda protegida**, con actuaciones singulares en suelo urbano, (desarrollo de suelos vacantes del patrimonio municipal), y también de la rehabilitación de vivienda en barrios más antiguos, (Centro Histórico).

Aplicación reserva 40% vivienda Protegida en nuevos sectores sin desarrollar, o en los sectores que deban ser objeto de reordenación de sus determinaciones, por las circunstancias de protección ante inundabilidad. Por aplicación de la nueva clasificación como, Suelo Rustico de la LISTA

ACTIVIDADES ECONÓMICAS. NECESIDADES DE SUELO PRODUCTIVO.

La principal actividad económica del municipio es la actividad comercial tanto al por mayor como al por menor, y la prestación de servicios. Aunque una parte sustancial de la población trabaja fuera del municipio, Con generación de demanda de movilidad.

Existe **falta de comercio de barrio en los ensanches norte y sur**, con generación de demanda de movilidad, hacia el Centro Histórico y la travesía, con mayor nivel comercial minorista.

Colmatación edificatoria y consolidación del Polígono Guadalquivir, industrial, comercial y servicios. **Falta de desarrollo edificatorio del sector Terciario SUO-4** ampliación polígono Guadalquivir. (desarrollo terciario, oficinas, Lofts). Posibilidad de incorporar en suelo vacantes nuevos usos. pequeñas naves o talleres.

Segregación funcional y lejanía de los polígonos industriales o terciarios respecto al núcleo urbano residencial. Generación de demanda de movilidad.

Parte de las actividades comerciales situadas en la travesía tienen carácter mayorista o de ámbito metropolitano. Existe **posibilidad de implantación de nuevas actividades y piezas terciarias metropolitanas**. Potencialidad a desarrollar.

Falta de potenciación del Puerto Deportivo como atractor de actividades turísticas y recreativas. El puerto puede atraer más servicios que actividades turísticas, o bien actividades deportivas relacionadas con lámina de agua. Riesgos de navegación de barcos, y limitaciones de uso del río .

Posibilidad de desarrollar nuevas actividades recreativas, y de esparcimiento y ocio, de escala metropolitana, potenciando los valores paisajísticos y ambientales, de los espacios naturales singulares de Gelves: la cornisa y la ribera del Guadalquivir.

Potenciación de la cornisa y sus vistas y paseos, como elemento de esparcimiento metropolitano. Y también recorridos por la ribera del río dotar de continuidad, atracción actividades hostelería y esparcimiento.

Escaso interés por los titulares de suelo de la propuesta del PGOU en desarrollar actividad de Hotel en la Hacienda Simón Verde ,(UE-1A).

AFECCIONES DE LA LEGISLACIÓN SECTORIALES

Ley de Costas.

Deslinde Oficial de DPMT, a revisar en trazado. Diferente deslinde al sur y al norte del Puerto. Clasificación como Suelo Rustico de la zona de dominio público. La limitación de uso , genera deterioro ambiental de la ribera y falta de utilización pública de un espacio natural valioso, que queda abandonado y residual. Posibilidad de dotar usos positivos, ampliación del Puerto Deportivo, (dique seco), acondicionamiento de parques y paseos de ribera. Desarrollo de medidas de Protección zona ZEC y Red Natura 2000.

Zona de Servidumbre de 100 m a partir del deslinde prohibición de edificaciones de uso residencial , situación de fuera de ordenación sobre suelos residenciales ya consolidados , respecto planeamiento aprobado. Afección al desarrollo edificatorio de la UE-2 con restricción de la zona a edificar, pendiente de revisión nuevo deslinde.

Ley de Aguas

Afección de la Zona de Flujo Preferente y zona Inundable, sobre gran parte de suelos urbanos consolidados y también sobre gran parte de los sectores de suelo urbanizable .Prohibición de realización de muros de protección y medidas correctoras de inundación en ZFP.

Implantación aplicación de condiciones singulares para municipios de alta inundabilidad /Art.9 quater RDPH). Tolerancia de nuevos usos residenciales o industriales con limitaciones, elevación de suelo plantas de uso por encima de altura de calado de inundación, viviendas sobreelevadas, restricción de vertidos contaminantes en usos industriales. Limitación en ZFP de instalaciones de subestación y transformadores. Necesaria Ubicación de subestación, externa a los sectores en fase de desarrollo.

Además, necesidad de medidas de prevención de riesgo en zonas urbanas consolidadas.

Legislación de Carreteras.

Afecciones de las zonas de protección de las carreteras en el tramo de la SE-40 que discurre por el entorno de Torrequemada, así como sobre la A-8058 en su tramo por el núcleo urbano.

Afección por el POTAUS sobre la A-8058, que la define como Red de Articulación Metropolitana, estableciendo Zona de Cautela , con restricciones de usos y accesos, y necesidad de estudios de Trafico.

Legislación de Vías Pecuarias

La zona de Hacienda de Torrequemada es atravesada por las vías pecuarias: Vereda del Camino Viejo de Sevilla, (20,89 m), Incluida en Proyecto Clasificación de Bollullos, y Cordel de Triana a Villamanrique. Deslindada. (37,61 m) . Clasificación como Suelo Rustico especial protección legislación de vías Pecuarias.

En la zona del núcleo urbano aparecen las vías pecuarias: Cordel de San Juan de Aznalfarache (37,60 m). Coincide actualmente con la carretera A-8058. (Sin deslindar), y- Colada del Camino de San Francisco. (7,00 m). (Sin deslindar). Necesidad de desafectación por discurrir por suelo urbano y ocupación de carretera. Cesión del suelo público al ayuntamiento.

AFECCIONES Y PROBLEMAS AMBIENTALES

La Protección contra la Inundabilidad.

La **inclusión en el planeamiento de la zona de flujo preferente como área con riesgo cierto de inundación**, con las limitaciones y condicionantes que ello conlleva, tanto para los suelos urbanos consolidados, (Establecimiento de medidas de protección y reducción de vulnerabilidad), como para los suelos rústicos sujetos a Actuaciones de Transformación Urbanística (sectores urbanizables), con aplicación del Régimen Especial para municipios de alta inundabilidad, (Art. 9 quáter, RDPH). (Sobreelevación de la cota de los usos residenciales o terciarios, por encima de la lámina de agua en crecidas de 500 años). (prohibición de uso de grandes superficies comerciales, subestaciones eléctricas y otros)

La Protección del Río y su Ribera.

Que presenta problemas de contaminación de agua, degradación, y falta de acceso a las márgenes. Asimismo, el arbolado de ribera es insuficiente, pero se trata de un espacio con enormes potencialidades de usos relacionados con el agua (baño, deportes náuticos), y de esparcimiento ciudadano, (creación de áreas de ocio, itinerarios por las márgenes y contemplación del río).

Reforestación y protección del bosque de galería, ampliación de las zonas arboladas y creación de paseos, y áreas de estancia y ocio públicos. Incorporación de los espacios naturales de ribera, y las zonas de dominio público como zonas de uso en positivo ciudadano como espacios libres metropolitanos y urbanos, evitando su consideración como espacios negativos, no usables. La inclusión en el nuevo planeamiento urbano de las determinaciones correspondientes al ZEC Bajo Guadalquivir.

La protección de la Vega agrícola

La protección por su valor agrológico y por su riesgo de inundabilidad, de los suelos agrícolas de la Vega de Gelves. Incluidos como espacios Agrarios de interés en el POTAUS. La mayoría de estos suelos, además, se sitúan en colindancia con el corredor ecológico del Río Guadalquivir actuando, así como zona de amortiguación. Fomento de los usos compatibles y complementarios de la Colada de San Francisco.

La protección histórico-paisajística del territorio municipal de la Hacienda Torrequemada.

Esta protección se basaría en el mantenimiento de los olivares tradicionales, frente a un modelo de cultivos super intensivos y de desarrollos fotovoltaicos. Asimismo, este espacio presenta identidad propia desde el punto vista histórico y patrimonial para el municipio, siendo un hito clave en el camino del Rocío en el deslindado Cordel de Triana a Villamanrique. Protección patrimonial.

La Protección de la Cornisa de Gelves.

La definición precisa, e inclusión en el Catálogo de Monte Públicos, con carácter patrimonial del municipio de Gelves, de la Cornisa Este del Aljarafe (Reconocido ya en el PEPMF e incorporado al POTAUS). Este espacio presenta claras funciones paisajísticas, protectoras frente a la erosión, y recreativas, además de presentar valores de interés hidrogeológico, geomorfológico y cultural: borde estructural del Aljarafe, fuentes naturales. Integración de Gelves en el Corredor Verde Metropolitano que atraviesa el ámbito, etc.

Es necesaria su delimitación precisa en el planeamiento, reajustando los límites del POTAUS y excluyendo los suelos del Parque situado en Suelo Urbano, y ajustar sus límites con el borde del Centro Histórico y resto del Núcleo Urbano. Es necesaria la protección de los manantiales y del acuífero y de las escorrentías que se generan, así como de la estabilidad de las laderas. También será necesaria su reforestación en las zonas mas degradadas.

La reducción de los impactos generados por la Travesía de la carretera de Coria. A-8058.

La necesaria reducción de los impactos por efecto barrera, emisiones de gases, y ruido para la población generados por la travesía de la autovía A-8058. Necesaria reconversión urbana, posible tras la construcción del puente de la SE-40, y reducción parcial del tráfico metropolitano de paso. Reducción de impactos y recuperación del espacio urbano, para mejora de la reordenación de la estructura urbana, a nivel de viario, y a nivel de espacio urbano, mas cualificado.

INFRAESTRUCTURAS URBANAS

Abastecimiento. Gestionado por Aljarafe. Redes e Infraestructuras de Abastecimiento de Agua, y capacidad de suministro en Depósitos, suficientes.

Saneamiento. Conducciones unitarias de fecales y pluviales, en el suelo urbano, a mejorar . Establecimiento de redes separativas en nuevos desarrollos suelo urbanizable.

Energía eléctrica. Se necesita suelo y construcción de nueva subestación para suministro de potencia a los futuros nuevos desarrollos previstos. Es necesario desvío o soterramiento línea de Alta Tensión, que cruza sectores suelo urbanizable.

Residuos Urbanos. Necesidad de suelo para construcción de Punto Limpio , mejora de clasificación previa y recogida RSU.

PATRIMONIO

La Cornisa del Aljarafe y el Río Guadalquivir, espacios naturales de especial relevancia., Tratamiento como espacios naturales protegidos. No se usan de forma positiva. Falta de tratamiento y función urbana, escasa accesibilidad.

Propuesta de **nueva incoación de expediente de Declaración de BIC, para protección especial Hacienda Torquemada**. Inclusión en el Catálogo General de Patrimonio de la Junta de Andalucía. Inclusión como elemento de Protección Especial en el PGOM. Protección adicional paisajística sobre su entorno. protección sobre las Afecciones SE-40 y posibles alteraciones por sustitución del olivar.

Otros elementos patrimoniales a definir en Catalogo ordenación detallada. Yacimientos arqueológicos, y edificaciones. A incluir en el documento de POU, Catalogo urbanístico.

MOVILIDAD

MOVILIDAD METROPOLITANA.

A-8058. fragmentación y segregación total entre las zonas urbanas del núcleo, situadas a un lado y al otro de la carretera. Dependencia de movilidad interna sobre este eje, con limitación de las conexiones viarias e intersecciones con el resto de viario. Contaminación ambiental. Ocupación de suelo central de la ciudad

SE-40, incidencia favorable por reducción parcial del tráfico de paso , por construcción del Puente sobre el Guadalquivir. Desviación parcial del tráfico de Coria y Palomares con destino al este y sur de Sevilla. Mantenimiento del tráfico de paso con destino al Centro y oeste de Sevilla. Afección e impacto paisajístico sobre el entorno de Torquemada,

SE-35, propuesta de viario metropolitano que ha quedado anulada en su función de paso territorial por el Río. No obstante, es necesario conectar una carretera local directamente con Mairena, municipio metropolitano más próximo, que junto a San Juan que genera más movilidad interna. Acceso directo al Intercambiador de Metro en Mairena, por la población de Gelves, y también por la población externa (Coria y Puebla), evitando cruzar Gelves. Existencia de SG viario ya definido y previsto en el PGOU, para facilitar esta conexión, ente los sectores de Suelo urbanizable. Construcción fuera de los límites del término municipal sobre termino de Mairena. (Actuación también prevista en el PGOU de Mairena).

SE-657, carretera a Palomares, posibilidad de impulsar su completa urbanización como carretera de conexión directa a Palomares. Menos necesaria que la conexión anterior, existe alternativa por carretera situada más al sur. Posibilidad de mantenimiento como eje de circulación metropolitana no rodada. (corredor verde metropolitano)

MOVILIDAD INTERNA

Falta de conexión red viaria interna. Insuficiente sección y jerarquía del viario urbano, falta de formación de trama urbana articulada y continua, falta de jerarquía y discontinuidad de trazados

Dependencia funcional de la carretera de Coria, para la continuidad del viario interno, conexiones y cruces insuficientes.

Dificultad de conexión casco Histórico con Simón Verde. Dificultad topográfica, y deficiente articulación del único viario de conexión de la cornisa, con el viario del Centro Histórico.

Tratamiento y terminación de **viales de servicio en sectores urbanizables**, para no contaminar tráfico de paso, autovía de Coria

MOVILIDAD CICLISTA Y PEATONAL

Deficiencias de accesibilidad peatonal, fundamentalmente en Centro Histórico, secciones reducidas de viario y acerado. Barreras arquitectónicas, rampas y escaleras en desniveles. Posibilidades de mejoras

peatonales recorridos y supresiones barreras. Mejoras de accesibilidad peatonal y ampliación de accesos en dotaciones equipamientos más importantes, centros escolares, polideportivos y otros.

Sistema de carril bici muy poco desarrollado e incompleto. Ejecución aislada de tramos discontinuos en vías de servicio paralelas a la travesía. Dificultad de dar continuidad al trazado por la zona central de la Travesía, más estrecha. Necesidad de potenciar movilidad en bici , eje norte sur. Posibilidad de desarrollo si se realiza actuación de transformación urbana de la travesía. Posibilidad de desarrollo de otros dos ejes de circulación en bici, por la cornisa, (corredor verde) ,o por la ribera del Río (ZDPM) . posibles conexiones transversales .

APARCAMIENTOS

Dotación de aparcamiento suficiente en ensanches. **Déficit de aparcamiento en Centro Histórico y Zona suburbana.** Viario de sección muy reducida, falta de aparcamiento privado en parcelas unifamiliares. Necesidad mejora aparcamiento en el centro.

TRANSPORTE PÚBLICO

Insuficiente conexión de Gelves con la red de transporte Metropolitano, Metro. Dificultad de acceso a Estaciones Línea 1. (A Mairena sin carretera directa por el Porzuna), (a San Juan, es necesario atravesar el casco urbano). La futura prolongación de la Línea 1 (mediante tranvía), discurre directamente hacia Palomares y Coria. Posibilidad de implantar Intercambiador de Transportes en Gelves. (Dudosa utilidad).

El transporte en Autobús, se desarrolla en recorrido lineal por la travesía, que posibilita bien su accesibilidad por la reducida distancia de desplazamientos transversales, y disposición lineal del núcleo urbano .Puede ser mejorado según las demandas de usuarios, generando mas paradas en su recorrido , y mejorando su accesibilidad peatonal, y mejorando información y horarios de servicio. El POTAUS establece la A-8508 como reserva para plataforma de transporte. (difícil ejecución, combinándose además con trafico de paso metropolitano y con necesaria remodelación para enlazar el viario urbano interno).

A.11.2. PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO URBANO

DEFICITS DE FUNCIONAMIENTO DE LA ESTRUCTURA URBANA

Excesiva dependencia en la conformación de la estructura urbana del eje lineal de la travesía de la A-8058. La estructura urbana de Gelves se articula sobre un único eje viario que la recorre por el medio en toda su dimensión de norte a sur, la carretera de Coria A-8058. Realmente no es un elemento de la red viaria urbana, sino un importante eje viario de carácter territorial. Genera una gran barrera, para la comunicación de las zonas residenciales a ambos lados de la misma, y genera además otros problemas de tipo ambiental, ruido, emisiones de contaminación, impacto paisajístico, etc

Formalización del viario perpendicular local apoyado sobre vías de servicio laterales, con muy escasos cruces o conexiones transversales sobre la travesía, y reducida capacidad de penetración y articulación con el resto de viario local, de trazado discontinuo y poco articulado.

Inexistencia de viario secundario o distribuidores urbanos alternativos a la travesía para la movilidad longitudinal norte-sur. Inexistencia de suelo disponible para trazado de viarios alternativos. Deficiente articulación norte sur de los distintos tejidos urbanos situados entre la travesía y la ribera del Río. La trama urbana y las edificaciones se conforman de espaldas al Río Guadalquivir. Necesidad de prolongar accesos transversales desde la travesía al Río.

Deficiente terminación de la malla urbana en la zona trasera del núcleo urbano, en contacto con la parte baja de la cornisa. Especialmente en el tejido mas antiguo correspondiente al centro histórico. Manzanas sin terminación de sus bordes traseros muy degradados y sin accesibilidad. Degradación espacial y paisajística del entorno de la zona más baja de la Cornisa, y del sector de la Iglesia.

Existencia de fuertes desniveles en el trazado de calles de la parte trasera del casco antiguo, que originan calles insuficientemente articuladas, con fondos de saco, escaleras pronunciadas, y secciones reducidas. Dificultad de movilidad y accesibilidad, genera degradación del tejido residencial y progresivo abandono del mismo. Necesidad de rehabilitación.

Deficiente articulación y conexión de la zona trasera el centro Histórico con el sector residencial de Simón Verde situado en la meseta superior. Dificultad de conexión del único viario de enlace de Simón Verde, (C/ Joaquín Benavente Molina), con el viario principal del núcleo urbano, que conecta con la travesía. (Calles Agustín Chávez, y Avda. Matías Vela).

Dentro de la Estructura Urbana **destacar la función e importancia en la conformación del paisaje urbano de los espacios libres de la Cornisa de Gelves**, tanto los suelos rústicos del escarpe, como el Parque de la Cornisa, (limitado en su uso ciudadano por la dificultad de accesos desde el núcleo urbano). También hay que **destacar la potencialidad como recurso de espacios libres** de importancia ambiental y paisajística en la estructura urbana, **los suelos de la ribera del Guadalquivir**, (escasamente utilizados).

DEFICITS DE DOTACIONES, EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES

Nivel de dotaciones de espacios libres y equipamientos suficientes con carácter general. Estándares elevados tanto en SGEL como en SG de Equipamientos.

El único Sistema General de Espacios Libres existente es el Parque de la Cornisa. Con gran superficie y potencialidad paisajística, pero con escaso uso urbano por las dificultades de acceso. Insuficiente nivel de urbanización y de servicios y equipamientos para potenciar mas su uso. No se incluyen como SSGG los parques de El Pandro y de los Manantiales. Con escaso nivel de urbanización y equipamientos, en posiciones traseras no centrales, aunque accesibles.

Inclusión del espacio rustico del Escarpe de la Cornisa, como parte del cómputo del Estandar del Sistema General de Espacios libres, aunque su función y posibilidades de uso no son aptas como Parque Urbano, sino como espacio natural. Se genera una distorsión con un estándar objetivo erróneo y excesivamente alto. Necesidad de evaluar con mayor precisión el estándar de SGEL de la población, diferenciando estándar existente y estándar objetivo (conforme a Reg. Lista). Conveniencia de reducción del estándar SGEL

Posibilidad de mayor utilización y desarrollo de Parques Urbanos, más accesibles en situación de singularidad paisajística en la ribera del Río. Utilización en positivo de los elementos naturales a proteger y conservar.

Déficit de superficie del espacio libre destinado a la Feria. Posibilidad de nueva ubicación.

Dificultad de distinción y jerarquización entre SG y SL del conjunto de Equipamientos. Necesario ajuste de la jerarquización del Sistema de Equipamientos.

La mayor parte de los SG de **equipamientos más importantes, Educativos y Deportivos se concentra en el ensanche al norte del Casco Antiguo**. Posible déficit de dotaciones educativas y deportivas en el ensanche sur, Posibilidad de reequilibrio con nuevos sistemas de equipamiento en reservas de suelo generadas en los sectores de suelo urbanizable

El conjunto de piezas de las distintos equipamientos calificados como **SIPS, se distribuye en piezas más pequeñas, distribuidas de forma más homogénea por el núcleo urbano**, incluyendo el Centro Histórico. El principal déficit de este tipo de Equipamientos es el sanitario. Existe ya proyecto de nuevo Centro de Salud, con cambio de uso deportivo por sanitario, en parcela colindante con el campo de fútbol.

Existen otras parcelas vacantes, calificadas como Equipamiento Público, de titularidad municipal en suelo urbano , que pueden cubrir otras necesidades, tanto de nuevos equipamientos, como con posible destino a vivienda protegida. además, existen mas reservas de suelo de equipamiento previstas por las cesiones de los 4 sectores de suelo urbanizable.

En cuanto a **Equipamientos de Servicios urbanos**, se presenta la necesidad de **ampliación del Cementerio**, sobre suelos del Parque de la Cornisa. A definir la orientación de la ampliación y la mejora de accesos. Y la **necesidad de implantación de Punto limpio**, para clasificación y recogida de RSU, y de una **nueva subestación eléctrica**, para la demanda de potencia de los nuevos sectores de suelo urbanizable.

La reservas de suelo de **SG viario y SG de Espacios Libres, dimensionadas por el PGOU entre los sectores SUO-1 y SUO-2 , pueden considerarse excesivas**, al desaparecer la función territorial de la carretera de conexión con Mairena. Es posible una reordenación de los mismos, redefiniendo los usos y calificación final de estos suelo públicos, reduciendo la superficie destinada a viario y a espacios libres, y aumentando el suelo destinado a equipamientos, o a otras funciones de servicios ,o de vivienda pública.

A.11.3. DIMENSIONAMIENTO Y POSIBLE LOCALIZACIÓN DE NUEVOS DESARROLLO URBANÍSTICOS.

El PGOU de 2006 completa la estructura urbana del núcleo urbano, desarrollando cuatro nuevos sectores de uso residencial que completan el suelo disponible hasta el límite sur del término, con el mismo modelo de extensión sobre ambas márgenes de la A-8058, y generan importantes piezas de SG Viario y de Espacios libres, que completan la estructura del núcleo.

El PGOU define con mucha nitidez una Estructura Urbana finalista o terminada del municipio. La capacidad residencial de los 4 Sectores de suelo Urbanizable, permite tener reservas de suelo suficientes, para el desarrollo urbano de Gelves a medio y largo plazo, manteniendo el ritmo de crecimiento poblacional de los últimos años. También existen reservas de suelo terciario, que pueden garantizar la implantación de nuevos usos productivos a corto y medio plazo. (Usos terciarios complementarios con los usos globales residenciales). El desarrollo de estos sectores deberá ajustarse a las limitaciones de uso que se establecen por su afección como Zonas de Flujo Preferente (RDPH Art. 9 quater)

El resto de los suelos del término tienen unas características y afecciones claras para su mantenimiento como Suelo Rustico, no siendo en principio razonable que esta Estructura deba sufrir modificación en cuanto a su posible ampliación o extensión.

A.11.4. PROBLEMÁTICA ESPECIFICA DEL SUELO RÚSTICO

El Suelo Rustico del término municipal de Gelves, está claramente identificado en cinco ámbitos territoriales, claramente definidos.

El espacio agrícola de Torrequemada, que forma parte del territorio agrícola de la meseta del aljarafe, caracterizado, por sus valores agrícolas y paisajísticos y por el cultivo de Olivar tradicional, y como suelo de especial protección, (inclusión como Espacio Agrario de interés, en el POTAUS), además de los valores patrimoniales de la Hacienda, citados en epígrafes anteriores, que requiere para evitar su descontextualización, del mantenimiento del entorno agrícola del olivar.

La Vega agrícola de Gelves, espacio inundable de importante valor agrícola, por su configuración geológica y rendimiento productivo. Espacio a conservar y proteger, incluido en el POTAUS, como Espacio Agrario de interés.

La ribera del Guadalquivir, espacio natural singular, afectado por distintas normativas sectoriales, Zona de Dominio Público Marítimo Terrestre, y su Zona de Servidumbre, Zona de Servidumbre de Cauces, , y protecciones específicas del planeamiento supramunicipal , por su valor ecológico y territorial, (Red Natura 2000 y Zona ZEC). Aplicación de las distintas normativas de protección. Y posibilidades de regeneración de riberas del río , con incorporación de usos positivos compatibles con la legislación, en el tramo urbano. Parque fluvial.

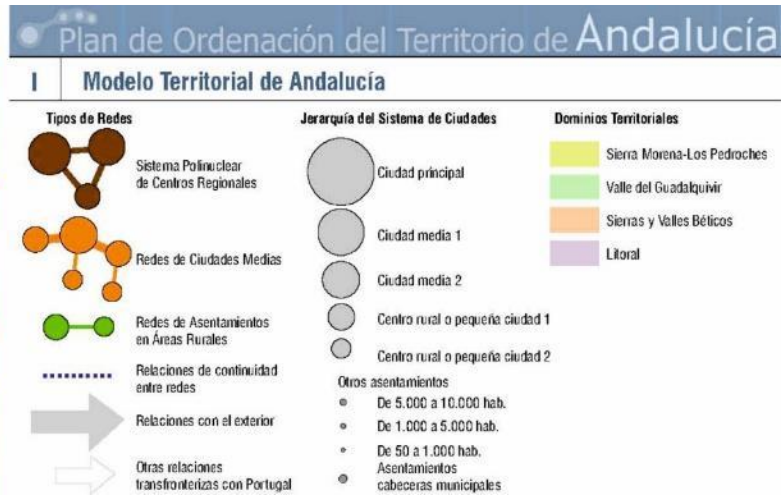
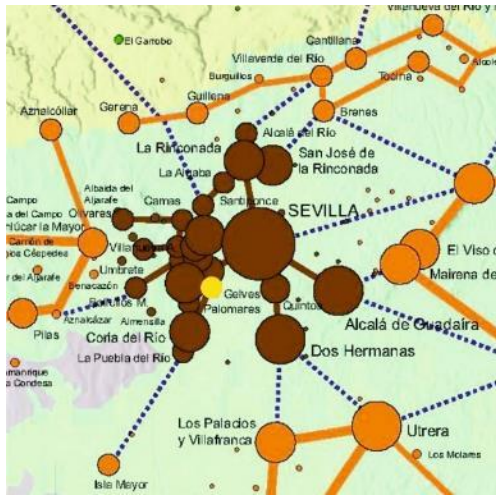
Isla del Betón. Puerto Sevilla. Esclusa. Espacio natural singular, afectado por distintas alteraciones del curso del Guadalquivir, y en parte segregado del resto de Gelves. Afectado por el Plan espacial del Puerto de Sevilla. Normativas específica, para funcionamiento del Puerto. Posibilidad de reforestación prevista por el municipio vecino de Sevilla.

La Cornisa del Aljarafe, elemento natural y singular a proteger, definido por el planeamiento supramunicipal, PEMFS y POTAUS. Zona de Protección Territorial. Este espacio presenta claras funciones paisajísticas, ambientales, y recreativas, además de presentar valores de interés hidrogeológico, geomorfológico y cultural: borde estructural del Aljarafe, fuentes naturales. Integración de Gelves en el Corredor Verde Metropolitano No está suficientemente desarrollado, como elemento singular de Gelves. Propuesta de inclusión en el Catálogo de Monte Públicos, con carácter patrimonial del municipio de Gelves.

A.12. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

A.12.1. EL CONTEXTO TERRITORIAL DE GELVES EN LA ESTRUCTURA DE MOVILIDAD

Según el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía, establece para todo el territorio un Modelo Territorial que configura diferentes tipos de redes, en el que el municipio de Gelves se encuadra como una **Pequeña ciudad 1** dentro del **Sistema Polinuclear de Centros Regionales**.



Detalle del Plano 01. de Modelo Territorial de Andalucía – Fuente: POTA

La cercanía del municipio con Sevilla, lo enmarcan dentro del Sistema de Articulación Regional y en concreto del Sistema Intermodal de Transportes y Comunicaciones en un **Nodo urbano nivel 2** dentro de **Nivel regional, en los que Gelves**, al igual que las ciudades del entorno actúa como centro de intersección de redes de transporte de nivel regional.

Este esquema de Nudo urbano se concibe como punto de interconexión de las redes de transporte de primer nivel, en este caso de Sevilla, y que, por tanto, cuentan con posibilidades de actuar como puntos de intercambio en los flujos de transporte para lo que requieren las infraestructuras oportunas (estaciones de autobuses).



Detalle del Plano 09. de Sistema Intermodal de transportes y Comunicaciones – Fuente: POTA

En ese posicionamiento territorial con relación al sistema viario, según el POTA, Gelves se enmarca en el entorno inmediato de un eje viario regional de 1º nivel – SE-40, aún en desarrollo, en conexión con el eje viario A-8058 que atraviesa el municipio por su núcleo urbano.

A.12. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO



Detalle del Plano 11. Estrategias y Prioridades Territoriales para el Sistema Viario – Fuente: POTA

Así mismo, dentro de la Estrategia y Prioridades territoriales, Gelves cuenta con un elemento importante como es Puerto Gelves que se articula con la red de Sistema viario.



Detalle del Plano 12. Estrategias y Prioridades Territoriales para el Sistema Portuario – Fuente: POTA

INCIDENCIA EN LA MOVILIDAD DEL SISTEMA GENERAL VIARIO

SE-40

El trazado de la SE-40 en el término municipal de Gelves tiene como objetivo mejorar la conectividad y descongestionar el tráfico en la zona sur del área metropolitana de Sevilla. En particular, se espera que la SE-40 alivie la carga vehicular de la carretera A-8058, que actualmente conecta Coria del Río con San Juan de Aznalfarache y atraviesa Gelves.

La SE-40 está diseñada para captar los recorridos transversales de la provincia de Sevilla, evitando que circulen por el casco urbano de la capital y sus inmediaciones, y aligerando la SE-30, que soporta cierto grado de saturación de tráfico.

El tramo que cierra el sector sur de la SE-40 abarca aproximadamente 5 kilómetros entre los enlaces de Dos Hermanas y Coria del Río, con una sección tipo de cuatro carriles por calzada. De este trazado, 3.230 metros se proyectan en un viaducto sobre el río Guadalquivir.

Con la entrada en servicio de este tramo, se espera una redistribución del tráfico en la zona. Los vehículos que actualmente utilizan la A-8058 para desplazarse entre Coria del Río y San Juan de Aznalfarache podrían optar por la SE-40 como ruta alternativa, especialmente para trayectos de largo recorrido o para evitar congestiones en la A-8058. Esto podría resultar en una disminución del tráfico en la A-8058, mejorando la fluidez y reduciendo los tiempos de viaje para los usuarios locales.

Sin embargo, es importante considerar que la SE-40 también podría atraer nuevo tráfico a la zona, especialmente de vehículos pesados o de largo recorrido que anteriormente no transitaban por la A-8058. Esto podría compensar parcialmente la reducción del tráfico local en la A-8058.

A- 8058

La carretera A-8058 es un elemento del sistema viario principal que recorre el término municipal de forma longitudinal de Norte a Sur, desde Coria a San Juan de Aznalfarache, con una sección de una vía de dos carriles a ambos lados del doble sentido, con mediana y arcén, y cuenta en determinados tramos con un viario de servicio, así como aparcamientos.



Tal y como reflejan los datos del Plan General de Aforos de 2022 de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Junta de Andalucía, la intensidad de tráfico es elevada, ascendiendo a una media de **25.415 vehículos diarios**.

Por tanto, tanto la configuración y esquema como su intensidad de tráfico diaria produce una segregación total del casco urbano. Tan solo, a modo de conexión transversal tan solo aparecen cuatro pasos peatonales:



A.12. . DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

- Semáforo en el encuentro con el Callejón el Pandero.
- Semáforo en el encuentro con la Calle Agustín Chaves González y Calle el Río.
- Semáforo en el encuentro con la calle Camino de las Huertas y la Avda. / Matías Vela.
- Semáforo frente al mercado Municipal.



A.12.2.2. SISTEMA VIARIO URBANO

La **trama viaria** que componen este sistema viario urbano se presenta, principalmente, de manera lineal y paralela al eje de la A-8058 y acorde a la propia forma longitudinal del núcleo urbano.

Por zonas:

- En el **casco histórico** el trazado del viario es irregular con calles, en muchas ocasiones, muy estrechas, con pendiente, e incluso, sin salida.

El casco original de Gelves se encuentra en la ladera de la cornisa, expandiéndose hacia la vega. La parte más elevada alberga edificaciones más dispersas, con la Iglesia como punto de referencia en el extremo norte. El resto del casco está formado por manzanas más grandes limitadas por calles paralelas a las curvas de nivel, perdiendo compacidad hacia la carretera de Sevilla a La Puebla del Río.

- **La cornisa**, esta zona delimitada por el escarpe de la cornisa al Este y el límite del término municipal con Mairena, donde la trama urbana responde a urbanizaciones de viviendas unifamiliares aisladas y a la propia topografía. Calles sinuosas, todas con dirección dominante Norte-Sur, paralelas al talud, de doble sentido, que se ven reducidas por la aparición de vehículos estacionados a un lado de la calle, y Acerados a ambos lados.
- **Barriadas**: Los primeros crecimientos adyacentes al casco, como el barrio de Ntra. Sra. de Gracia y la barriada de Andalucía, donde se mezclan viviendas en hilera y bloques aislados plurifamiliares. En el primero de ellos las calles interiores son peatonales y las de borde calles de doble sentido y zonas con aparcamiento. En la barriada de Andalucía las calles son de sentido único con bandas de aparcamientos a un lado de la vía. La trama puede considerarse como regular, cuyas vías de principales tienen una dirección predominante en sentido norte-sur.
- **Zona baja de la Cornisa**: Los crecimientos de viviendas unifamiliares en hilera principalmente, al norte de las barriadas y sur del núcleo principal, en la franja entre la carretera y la cornisa. Aunque con grandes superficies para equipamiento la ocupación referida a las manzanas residenciales es elevada.
- **Puerto deportivo**: con edificaciones de tipología de bloques de apartamentos, es un área adosada a la A-8058 por la calle de servicio paralela a esta, la calle Teniente Alcalde Rafael Zamora, con sección que incluye la zona de rodadura de sentido único, dos bandas de aparcamiento y carril bici y Acerado a uno de sus lados, y las calles perpendiculares y paralelas a esta. La trama es muy regular.

RED VIARIA URBANA

Las condiciones específicas para la urbanización que condiciona el diseño de viarios viene definido en los artículos 6.3 y 6.4 de las Normas urbanísticas, donde se definen los anchos mínimos entre alineaciones exteriores ya sean calles peatonales, en zonas residenciales o en zonas industriales y terciarias, así como los anchos mínimos de los elementos que conforman la sección de los viarios.

Las secciones de viarios se presentan dentro de la trama urbana de muy diferentes maneras, ya que existen anchos muy diferentes entre sí, especialmente entre las calles del casco histórico y las de las zonas del ensanche con las nuevas barriadas y las zonas de ciudad jardín.

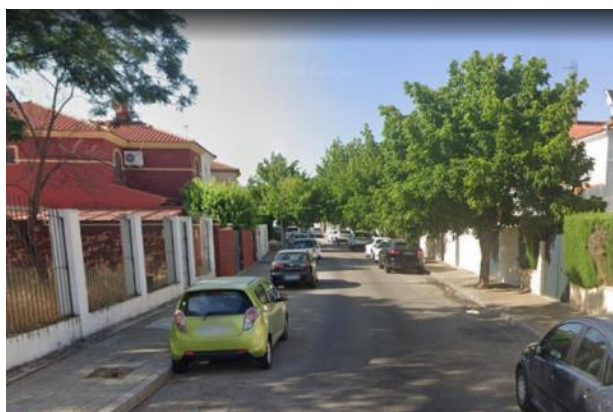
Estos son algunos ejemplos:



Calle Abajo (Zona Casco histórico)



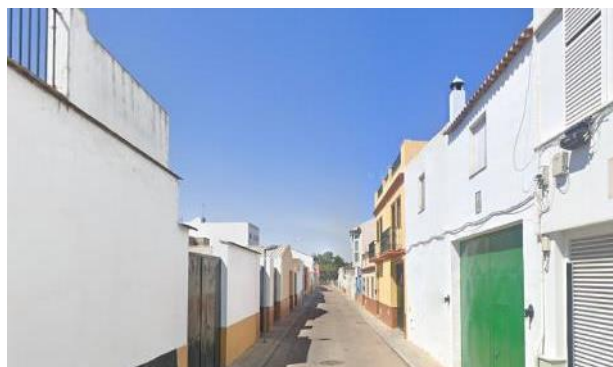
Calle Prado del Cañuelo (Zona ensanche)



Av. Acebuche (Zona ciudad jardín)



Calle Huerta Europa (Zona ensanche).



*Calle El Gramola (Zona suburbana).
Fuente Google Earth*

A.12. . DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

En las Normas Urbanísticas se especifica, además, que las calles tienen que tener entrada y salida, y en caso de no ser posible, al menos que las calles en lo que nos sea posible se ubique una glorieta de 12m de diámetro mínimo, hecho que en la actualidad no se cumple en algunas zonas en el contacto de la ladera como la Calle José Quesada Funes que no se conecta con la Calle Joaquín Bazo Campos. También es una calle sin salida un tramo de la Calle José Domínguez Burquillo y la Calle Antonio Abad Lora cuyo acceso está restringido solo a los residentes.



Calle José Quesada Funes.



Calle José Domínguez Burquillo.



Calle Antonio Abad Lora.
Fuente Google Earth

VÍAS PEATONALES

Como se ha comentado anteriormente en la Barriada de Andalucía las calles interiores son peatonales frente a las calles perimetrales que son las que se presentan con zonas de aparcamiento que dé servicio a los residentes.



Barriada de Andalucía. Fuente Google Earth

En el casco histórico no existe una zona peatonalizada. Lo que sí existe son callejones de conexión entre algunas calles de los ámbitos más cercanos a la ladera que, debido al desnivel existente, se traducen en calles, a veces escalonadas, de conexión entre calles no peatonales, como por ejemplo la Calle Alto de la Fuente, la Calle Joaquín Benavente Molina, la Av. Don Pedro Cíaurriz, la Calle Gelduba, la Calle Algarrobo o calles estrechas como la Calle Antonio Moreno, Calle Capataz Pepe Díaz.



Calle Alto de la Fuente.

Fuente: Google Earth



Calle Joaquín Benavente Molina.



Av. Don Pedro Ciaurriz.



Calle Gelduba.



Calle Algarrobo.

Fuente Google Earth

MOVILIDAD PEATONAL

Los residentes del municipio realizan numerosos trayectos peatonales, principalmente en la zona del casco histórico.

El diagnóstico de la movilidad a pie en Gelves identifica varias cuestiones clave respecto a cómo los peatones interactúan con el entorno urbano.

Se observa que en algunos viarios el **ancho de las aceras** ronda los 1,50-1,20 m las nuevas y los 0,40-0,80m las calles más antiguas, no ajustándose a los anchos recomendables que garanticen una accesibilidad adecuada según las necesidades del peatón.

Existe un escaso nivel de peatonalización.

Existe una alta ocupación del espacio viario por parte del vehículo privado, provocando aceras estrechas, y la alta contaminación.

Existe una demanda por parte de la ciudadanía para la creación de rutas seguras para llegar a los colegios, que garanticen itinerarios más seguros y cómodos para los peatones y para las bicicletas, potenciándose de esta manera la movilidad alternativa frente al vehículo privado.

Como se ha mencionado anteriormente, el núcleo urbano de Gelves **se separa en dos niveles**, la zona baja, donde se encuentra el casco histórico y su posterior crecimiento, y la zona alta de la urbanización Simón

Verde. Al ser dos zonas con altitudes muy diferenciadas solo se dispone de un punto de conexión en el núcleo urbano que salva la pendiente, tanto para el peatón como para los vehículos. Se ha detectado que el trazado peatonal consta de unas características deficientes ya que dispone de barreras arquitectónicas que lo hace un camino no accesible y exclusivo. Tampoco hay continuidad en el tramo peatonal, lo que obliga al peatón a invadir la zona de vehículos, añadiendo a este tramo la característica de inseguro para los peatones.



Conexión del Casco Histórico con la zona alta a través de C/ Joaquín Benavente Molina. Fuente: Google Earth y elaboración propia

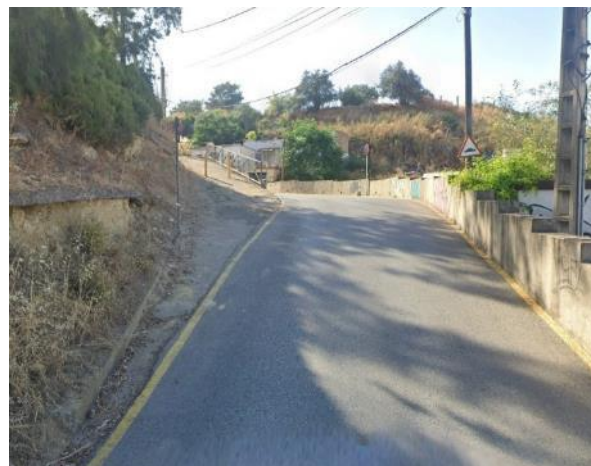


Esquema de altitud y comunicación zona baja-alta de Gelves- Elaboración propia

En la zona de Simón Verde, aunque el estado general de los acerados es adecuado, se producen tramos puntuales donde las aceras se encuentran en mal estado, por levantamiento de solerías o por el levantamiento de las raíces de algunos árboles, provocándose una discontinuidad peatonal que compromete la seguridad de los usuarios.



C. Joaquín Benavente Molina, desde parte alta.
Fuente: Google Earth



C. Joaquín Benavente Molina, desde parte baja.
Fuente: Google Earth

VÍAS CICLISTAS EXISTENTES

Las condiciones en Gelves brindan un entorno propicio para el fomento de la bicicleta como medio de transporte habitual. El municipio presenta dimensiones adecuadas para el uso de la bicicleta, con una estructura urbana compacta. Esta alternativa no solo puede contribuir al transporte urbano, sino que su posición como núcleo de centralidad, también puede servir como medio para conectar el núcleo urbano con los municipios limítrofes y constituir una red que se extienden en el ámbito supramunicipal, comunicando transversalmente la Comarca del Aljarafe y siendo una alternativa viable para la comunicación con Sevilla capital. A pesar de estas ventajas, el uso de la bicicleta como medio de transporte no ha sido ampliamente adoptado hasta el momento debido principalmente a la discontinuidad de la red ciclista en el entorno urbano. Las carencias en esta infraestructura han limitado el estímulo para que los residentes opten por la bicicleta como una forma viable de movilidad.

Tan solo existen carriles bici en las calles:

- C/ teniente alcalde Rafael Zamora,
- C/ Marinero Sebastián Ortiz,
- Avda. Primer Teniente Alcalde José Garrido
- Avda. América (dentro de la urbanización Simón Verde)

Este último tramo de red ciclista se conecta con la red de Corredor verde metropolitano que recorre la parte de la zona de la Cornisa



Calle Teniente Alcalde Rafael Zamora. Fuente Google Earth



Calle Marinero Sebastián Ortiz. Fuente Google Earth



Avda. / Primer Teniente Alcalde José Garrido. Fuente Google Earth



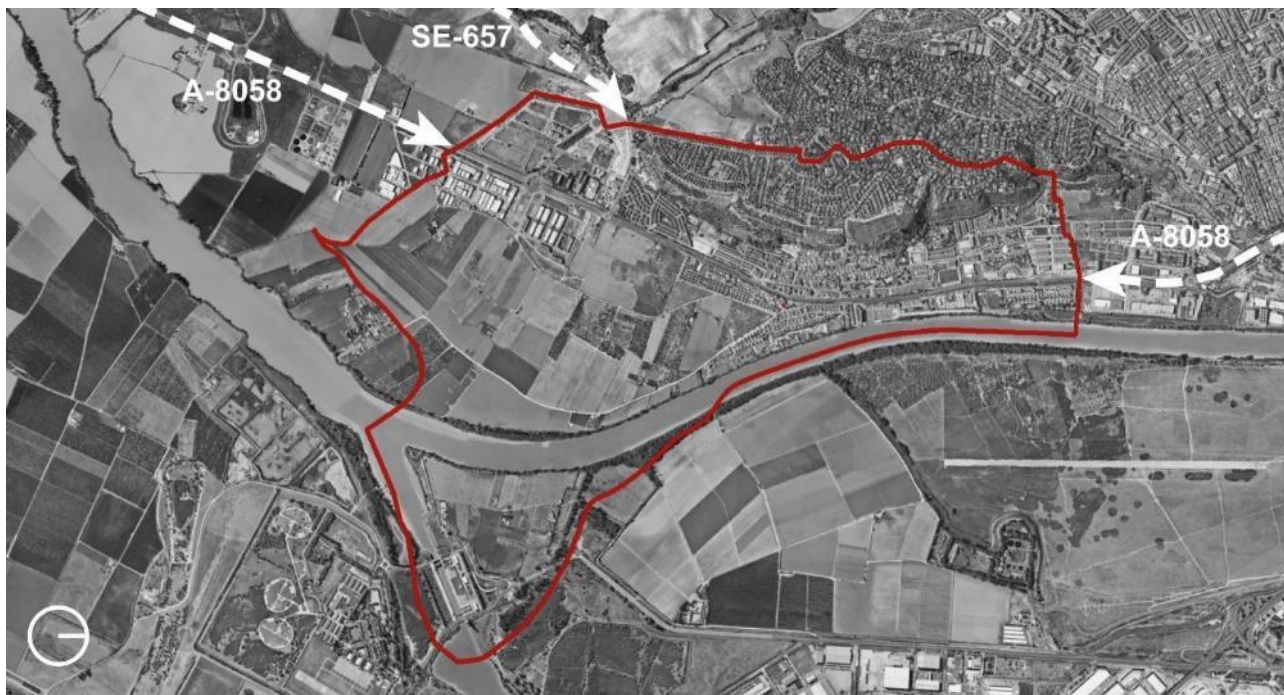
Avda. América. Fuente Google Earth

A.12.2.3. ACCESOS PRINCIPALES AL MUNICIPIO

Al municipio de Gelves preferentemente se accede a través de carretera A-8058:

- Al norte el acceso al municipio San Juan de Aznalfarache.
- Al sur, desde el municipio de Coria del Río.

Al suroeste, desde el municipio de Palomares del Río, se identifica la SE-657 que se configura con un carácter de acceso principal pero sus características actuales no propician esta función.



Esquema de accesos. Elaboración propia

Dispone de una sección insuficiente para el paso de vehículos en doble sentido y las condiciones del pavimento son muy deficientes como se observa en las imágenes a continuación. Desde el municipio de Gelves encontramos una señal de 'Carretera cortada'.

A.12.2.4. APARCAMIENTOS

El viario urbano de Gelves dispone en su mayoría de áreas destinadas al estacionamiento, garantizando ampliamente la cobertura de la demanda ciudadana. No obstante, esta configuración otorga un predominio excesivo al vehículo motorizado, limitando la disponibilidad de espacios que podrían destinarse a la movilidad peatonal y la integración de elementos vegetales.

En el núcleo central del casco urbano de Gelves, la elevada densidad edificatoria limita la disponibilidad de plazas de estacionamiento, lo que dificulta la incorporación de nuevas bandas de aparcamiento y restringe la capacidad de redistribución del espacio viario en favor de modos de transporte más sostenibles.

El municipio presenta una escasez de estacionamientos disuasorios. En respuesta a esta problemática, el Ayuntamiento de Gelves ha habilitado recientemente un aparcamiento provisional en la calle Sevilla, con una superficie de 700 m² y capacidad para 22 plazas, incluyendo una adaptada para personas con movilidad reducida y un área específica para motocicletas, atendiendo así a las necesidades de los residentes de la zona.



Asimismo, se está desarrollando de manera temporal un proyecto de estacionamiento en la calle Cigüeñas, sobre una parcela municipal de uso docente actualmente en desuso. Este espacio permitirá la habilitación de estacionamiento en paralelo, optimizando la sección viaria y contribuyendo a la mejora del entorno urbano.

Ambas actuaciones provisionales se ubican en el entorno inmediato del casco histórico, facilitando la accesibilidad y complementando la oferta de aparcamiento en áreas de mayor demanda.

A.12.2.5. TRANSPORTE PÚBLICO

Las conexiones intermunicipales del transporte público en el municipio de Gelves son diversas debido a la cercanía al núcleo de la capital. Las líneas de autobús disponibles en el municipio son las siguientes:

- **M-140. Línea Sevilla – Puebla del Río (por Peña Bética)** (Sevilla – San Juan de Aznalfarache – Gelves – Coria del Río – Puebla del Río)
 - Con varias paradas dentro del municipio en la Rotonda Marina y en la Avda./ de Coria (ITV, Ayuntamiento de Gelves, la venta Mapfre, Urb. Maestranza, Polígono Guadalquivir)
- **M-141. Línea Sevilla – Puebla del Río** (Sevilla – Camas – San Juan de Aznalfarache – Gelves – Coria del Río – Puebla del Río)
 - Con varias paradas dentro del municipio en la Rotonda Marina y en la Avda./ de Coria (ITV, Ayuntamiento de Gelves, la venta Mapfre, Urb. Maestranza, Polígono Guadalquivir)
- **M-143. Línea Sevilla – Isla Mayor** (Sevilla – San Juan de Aznalfarache – Coria del Río – Puebla del Río – Isla Mayor)
 - Con varias paradas dentro del municipio en la Rotonda Marina y en la Avda./ de Coria (ITV, Ayuntamiento de Gelves, la venta Mapfre, Urb. Maestranza, Polígono Guadalquivir)

A pesar de la existencia de estas líneas, los vecinos consideran que la comunicación con los municipios colindantes es muy deficiente, sumado a una inadecuada conexión de transportes interurbanos y dentro del propio núcleo urbano. Además, las paradas de autobús son escasas. Esto trae aparejado el uso masivo del vehículo particular.

A.12.3. ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

En esta fase de diagnóstico previo para conocer la Demanda de Movilidad que incide de forma interna y externa al término municipal, principalmente en su ámbito principal se recurre a una fuente oficial como es el Instituto Estadístico Español y en concreto un *Estudio piloto sobre movilidad a partir del posicionamiento de teléfonos móviles* que el INE viene desarrollando desde 2019, con el objeto de es el estudio de una fuente alternativa sobre movilidad cotidiana de la población, a partir de datos de posicionamiento de teléfonos móviles. A partir del cual se ofrecen flujos entre áreas y entre ciudades o regiones administrativas.

En 2019 el INE realizó un primer estudio de movilidad 2019 a partir de datos de la telefonía móvil dentro de los trabajos preparatorios del Censo de Población y Viviendas 2021, y posteriormente se realizó un segundo trabajo con motivo del brote de COVID-19 en marzo de 2020, para medir la movilidad durante el estado de alarma que fue renovándose en distintas etapas. Así, el estudio de movilidad 2020-2021 se mantuvo desde marzo de 2020 hasta diciembre de 2021.

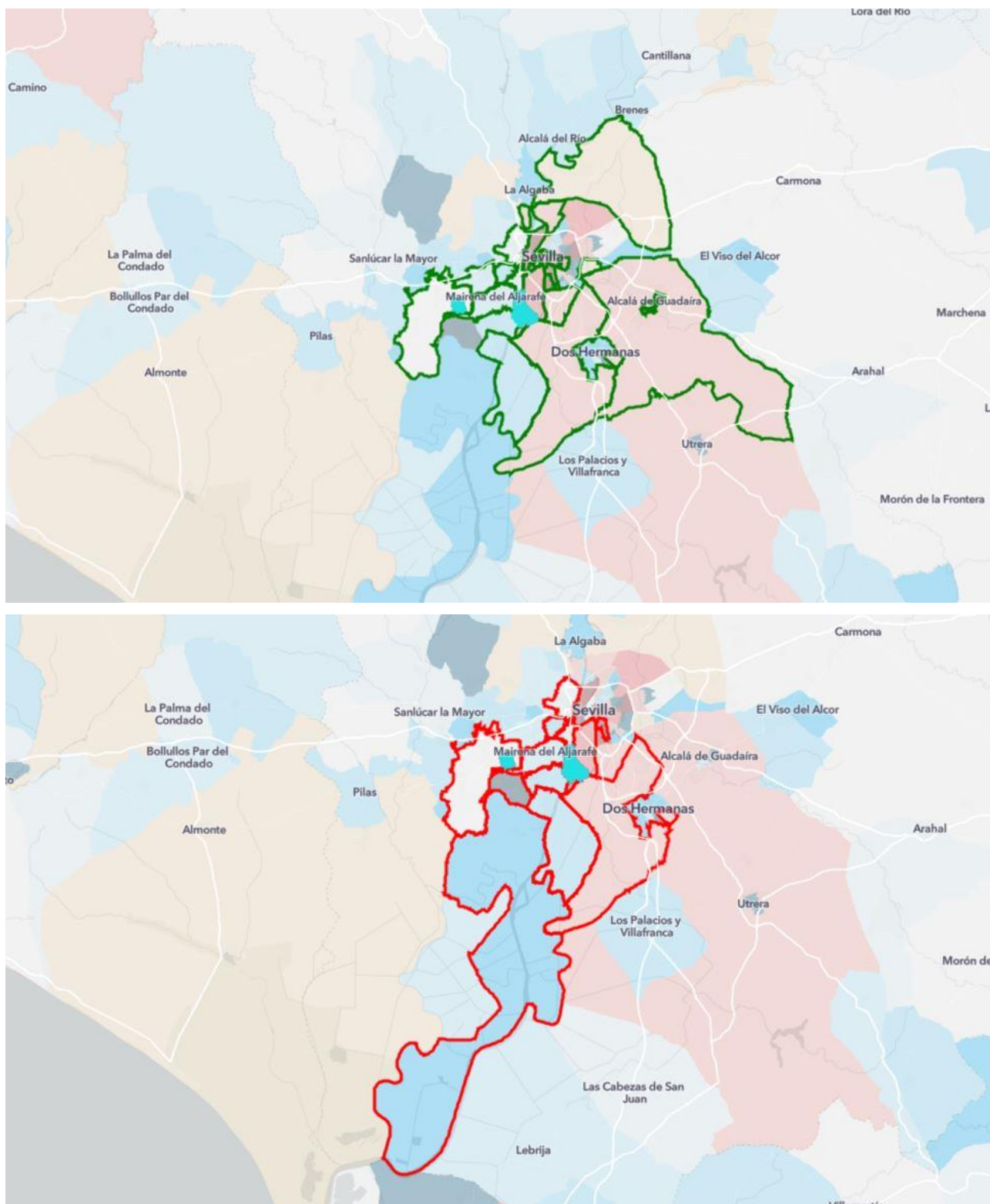
En el caso de nuestro análisis, hemos determinado tomar como base el primer estudio, dada la incidencia en la movilidad que provocó la emergencia sanitaria que pudo distorsionó los parámetros vinculados a los desplazamientos durante dicha etapa.

Fuente: https://www.ine.es/experimental/movilidad/exp_em_proyecto.pdf

Los desplazamientos:

Gelves			
Destino	Flujo movimiento (personas)	Origen	Flujo movimiento (personas)
San Juan de Aznalfarache	321	San Juan de Aznalfarache	218
Mairena del Aljarafe	296	Mairena del Aljarafe	207
Dos Hermanas (distrito 05)	75	Coria del Río	145
Tomares	71	Puebla del Río, La	82
Coria del Río	69	Bollullos de la Mitación	75
Alcalá de Guadaíra (distrito 04)	57	Tomares	40
Rinconada, La	46	Palomares del Río	25
Camas	41	Camas	25
Bormujos	38	Dos Hermanas (distrito 05)	24
Bollullos de la Mitación	30	Sevilla	51
Sevilla	823		
TOTAL	1867		892

A.12. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO



Esquema de destinos y orígenes para Gelves – Fuente: INE

A.12. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

Los siguientes municipios que se apoyan en la A-8058 y que aportan tráfico son Coria del Río, Palomares y la Puebla del Río:

Coria del río

Desde Coria a donde van		Desde dónde vienen a Coria	
Destino	Flujo movimiento (personas)	Origen	Flujo movimiento (personas)
Palomares del Río	585	Puebla del Río	1203
Puebla del Río	420	Palomares del Río	258
Dos Hermanas (distrito 05)	401	Mairena del Aljarafe	209
Mairena del Aljarafe	385	Almensilla	111
Bollullos de la Mitación	189	Gelves	91
Tomares	176	San Juan de Aznalfarache	80
Gelves	160	Almonte	38
Alcalá de Guadaira (distrito 04)	151	Camas	27
San Juan de Aznalfarache	132	Sevilla (SCD Number 10-B)	27
Almensilla	97	Tomares	23
Isla Mayor	92	Isla Mayor	23
Rinconada	74	Bormujos	21
Bormujos	68	Sevilla (SCD Number 8-A)	16
Camas	64	Dos Hermanas (distrito 05)	128
Dos Hermanas (distrito 04)	23	Dos Hermanas (distrito 03)	42
Salteras	19	Dos Hermanas (distrito 04)	42
Sevilla	1668		
TOTAL	4704		2339

Palomares del río

Desde Palomares a dónde van		Desde dónde vienen a Palomares	
Destino	Flujo movimiento (personas)	Origen	Flujo movimiento (personas)
Mairena del Aljarafe	557	Coria del río	585
Coria del Río	258	Mairena del Aljarafe	371
Gelves	149	Almensilla	106
Almensilla	101	Puebla del río	38
Dos Hermanas (distrito 05)	74	San Juan de Aznalfarache	37
San Juan de Aznalfarache	59	Gelves	31
Tomares	58		



A.12. . DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

Alcalá de Guadaíra (distrito 04)	40	
Bollullos de la Mitación	31	
Bormujos	26	
Rinconada	21	
Castilleja de la Cuesta	16	
Sevilla	578	
TOTAL	1968	1168

Puebla del río		
Destino	Flujo movimiento de (personas)	Origen
Isla Mayor	124	Coria del Río
Bollullos de la Mitación	117	Isla mayor
Utrera (distrito 05) y otros municipios	106	Mairena del Aljarafe
Mairena del Aljarafe	100	Bollullos de la Mitación
Dos Hermanas (distrito 05)	99	
Almensilla	71	
Gelves	46	
San Juan de Aznalfarache	46	
Tomares	41	
Palomares del Río	38	
Alcalá de Guadaíra (distrito 04)	30	
Rinconada	25	
Hinojos y Chucena	16	
Sevilla	419	
TOTAL	1697	679

IMPACTO DE LA SE-40 SOBRE LA A-8058

Para analizar el impacto de la puesta en marcha de la SE-40 sobre la A-8058, en un primer acercamiento, en el contexto de un análisis de diagnóstico previo, podemos plantear varias hipótesis de tráfico basadas en distintos escenarios:

- Hipótesis 1: Reducción significativa del tráfico en la A-8058
- Hipótesis 2: Redistribución del tráfico sin cambios significativos en la A-8058
- Hipótesis 3: Incremento del tráfico en la A-8058 debido a la mejora de la conectividad

Estas tres hipótesis tendrán como puntos claves los siguientes supuestos.

Hipótesis 1: Reducción significativa del tráfico en la A-8058	
SUPUESTOS:	• La SE-40 se convierte en la alternativa preferida para desplazamientos de largo recorrido y tráfico de paso. • Los vehículos que utilizan la A-8058 para evitar la congestión en la SE-30 migran a la SE-40. • Mejora la fluidez en la A-8058, especialmente en horas punta.

Hipótesis 2: Redistribución del tráfico sin cambios significativos en la A-8058	
SUPUESTOS:	• La SE-40 capta solo una parte del tráfico de la A-8058, principalmente de largo recorrido. • El tráfico local sigue utilizando la A-8058 porque es la opción más directa. • Un pequeño aumento en la movilidad debido a la reducción de la congestión incentiva nuevos desplazamientos

Hipótesis 3: Incremento del tráfico en la A-8058 debido a la mejora de la conectividad	
SUPUESTOS:	• La SE-40 mejora la accesibilidad y genera un aumento en la movilidad en la zona. • La menor congestión inicial en la A-8058 incentiva un mayor uso de esta vía para desplazamientos internos. • El desarrollo urbano y económico en los municipios beneficiados por la SE-40 genera un incremento del tráfico total.

Si estos supuestos toman como base que la A-8058 conecta Coria del Río con San Juan de Aznalfarache y es utilizada por el tráfico de Coria, Puebla del Río, Palomares del Río y Gelves, con una intensidad media diaria de 25.415 vehículos y un 3% de tráfico pesado, se espera que la SE-40 altere la distribución de estos flujos.

Hipótesis 1: Reducción significativa del tráfico en la A-8058

CONSECUENCIAS:	- Disminución del tiempo de viaje entre Coria del Río y San Juan de Aznalfarache. - Menos presión sobre las travesías urbanas y una mejora en la calidad del aire y reducción del ruido.
-----------------------	---

Reducción del tráfico de largo recorrido

Hipótesis 2: Redistribución del tráfico sin cambios significativos en la A-8058

CONSECUENCIAS:	- La carga vehicular en la A-8058 sigue siendo elevada, aunque con menor porcentaje de vehículos pesados. - Se mejora ligeramente la fluidez, pero sin una reducción drástica del tráfico.
-----------------------	---

Mantenimiento del tráfico local en la A-8058

Hipótesis 3: Incremento del tráfico en la A-8058 debido a la mejora de la conectividad

CONSECUENCIAS:	- Aumento del tráfico a medio plazo, compensando la descarga inicial que aportó la SE-40. - Posible necesidad de nuevas medidas de regulación del tráfico en la A-8058 (ampliaciones, mejoras en intersecciones, transporte público).
-----------------------	--

Posible incremento del tráfico inducido

En un primer acercamiento a la incidencia de la puesta en carga de la SE-40 se podría concluir, sin tener un detalle técnico específico que la puesta en marcha de la SE-40 tendrá un **impacto directo en la distribución del tráfico en la A-8058**, dependiendo de cuál de las hipótesis analizadas prevalezca. Este impacto puede manifestarse en una reducción del tráfico, una redistribución sin cambios significativos o, incluso, en un incremento de los desplazamientos debido a una mejora de la conectividad regional.

El escenario más beneficioso sería aquel en el que la SE-40 logre captar una proporción significativa del tráfico de largo recorrido que actualmente transita por la A-8058, permitiendo descongestionar esta vía y mejorar la fluidez en los desplazamientos locales. Esta reducción del tráfico conllevaría múltiples ventajas para los municipios afectados, como la disminución de la contaminación atmosférica y acústica, la reducción del tiempo de viaje y una mayor seguridad vial, especialmente en los tramos urbanos de la carretera.

Además, la menor presión motorizada en la A-8058 abriría oportunidades para una reconfiguración del viario, priorizando la movilidad sostenible con mejoras en el transporte público, la ampliación de espacios peatonales y la promoción de la movilidad ciclista. Esto no solo contribuiría a la mejora de la calidad de vida de los habitantes de municipios como Gelves, Coria del Río y Palomares del Río, sino que también favorecería el desarrollo urbano y económico del área, al crear un entorno más accesible y habitable.

A.12.4. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD LOCAL

En base a los análisis realizados sobre la realidad actual y los diferentes planes que se han desarrollado podemos identificar una serie de anotaciones relativas a la movilidad que ayudarán a una futura propuesta de ordenación estructural del municipio.

MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

- **Uso predominante del vehículo privado:** La cultura del vehículo privado es predominante en la movilidad urbana del municipio, lo que conduce a una ocupación excesiva del espacio público por automóviles. Los motivos principales para el uso del vehículo privado incluyen la rapidez en llegar al destino, la comodidad y la distancia.
- **A-8058:** provoca una división del núcleo urbano sumado a la inseguridad y contaminación acústica. Desde el Ayuntamiento existe una intención de soterramiento de parte de esta vía en su trayecto interior al núcleo urbano para solventar los problemas de inseguridad y de desconexión que se produce entre las dos zonas definidas por su situación. Esta actuación de desarrollaría entre las calles Feria y la calle Duque de Montoro generándose un bulevar intermedio con zona de juegos infantiles, zonas ajardinadas, carril bici y banda de aparcamiento, y se reorganiza del viario que garantiza la conexión entre las dos zonas del núcleo de manera transversal.
- **Problemas de Aparcamiento:** Principalmente se producen problemas de aparcamiento en la zona central del casco urbano de Gelves, al tratarse de una zona muy colmatada, donde no es posible la inclusión de bandas de aparcamientos, ni carriles bici.

MOVILIDAD PEATONAL

- **Demandas del peatón insuficientemente atendidas:** A pesar de la alta proporción de desplazamientos a pie, se observa que las necesidades de los peatones a menudo son las menos atendidas dentro del plan de movilidad del municipio.
- **Conexión de la zona alta-baja,** Calle Joaquín Benavente Molina: es la única conexión existente en el núcleo urbano entre estas dos zonas del municipio y el trazado peatonal no es accesible ni continuo, presentando importantes barreras arquitectónicas. Existe la necesidad de darle una solución a este punto de conexión para fomentar la cohesión del núcleo urbano.
- **Recuperación del espacio urbano para los peatones:** Existe una necesidad significativa de recuperar el espacio urbano para los peatones, permitiendo que sus desplazamientos puedan realizarse de manera cómoda y agradable. Por tanto, la red peatonal debería cumplir unos mínimos de calidad referentes sobre todo a la anchura libre de paso de las aceras, sería una anchura tal que permitiera el cruce cómodo de dos parejas de peatones
- **Resistencia inicial a cambios:** Cuando se han implementado iniciativas similares en otros municipios, a menudo han enfrentado resistencias iniciales, especialmente por parte del sector comercial. Sin embargo, con el tiempo, aquellos que inicialmente se opusieron a las medidas, terminaron siendo algunos de sus mayores defensores.
- La idea de los itinerarios peatonales no excluye la presencia en la misma calle de otros medios de transporte, sino que subraya las exigencias de **comodidad y seguridad de la circulación peatonal**.
- **Accesibilidad:** las secciones de las calles del municipio condicionan la correcta accesibilidad. Recientemente el Ayuntamiento ha avanzado en un proyecto integral "Por un Gelves más accesible" cuya intención es, además de la concienciación de distintos colectivos, detectar todas las carencias y necesidades de mejora que existen en la localidad, y que padecen tanto personas con discapacidad, como personas mayores, o quienes portan carritos de bebé, etc.

Tras este estudio inicial se pretende ir tomando las medidas oportunas para mejorar de forma escalonada. Se contemplan tanto pequeños arreglos que serán realizados a corto plazo, como otros de mayor envergadura que se solucionarán a medio-largo plazo, debido a su mayor dificultad y la inversión necesaria para atenderlos. De hecho, algunas mejoras ya se vienen llevando a cabo en las últimas obras municipales, como en el rebaje de acerado, la utilización de losetas podotáctiles para personas invidentes, la reserva y señalización de plazas reservadas a personas con movilidad reducida, etc.

Además, es interesante atender a lo que la Memoria del Plan vigente identifica respecto al **Plan de Recuperación Ambiental y Adecuación para el Uso Público de La Cornisa del Aljarafe**. Este Plan que

delimitaba su ámbito en los municipios de Palomares del Río, Mairena del Aljarafe, Castilleja de la Cuesta, Castilleja de Guzmán, Gelves, Tomares, San Juan de Aznalfarache y Camas, realizaba un diagnóstico y un programa de actuaciones concretas para la cornisa. En su diagnóstico detectaba una serie de problemas, tales como la erosión y pérdidas de suelo, la extensa urbanización en detrimento de las zonas verdes, la ausencia de vías peatonales y carriles-bici acondicionados, la dispersión de los vertederos, la alta densidad demográfica y la escasez de equipamientos públicos. Como actuaciones prioritarias para la zona señala la creación de un carril bici / sendero peatonal (con conexión a infraestructuras existentes), la conservación de zonas verdes, las actuaciones para parques públicos y jardines botánicos, la forestación, la protección frente a impactos (conservación de taludes, recuperación de cauces, retirada de escombros) y la creación de ciertos elementos de uso público (miradores, circuitos deportivos, quioscos-bar, etc.).

Según se recoge, además, en el estudio de evaluación del estado de conservación de la Zona Alta de Gelves ya redactado, en esta zona se reconocen tramos de viario donde las aceras están en un estado de deterioro, por levantamiento parcial de solería, falta de bordillos, e incluso zonas donde el suministro de agua queda a la vista, que puede condicionar la movilidad peatonal. En algunas zonas, además, los acerados son antiguos, estrechos y el arbolado reduce mucho el espacio libre de paso del peatón o, incluso, se presenta con raíces fuera impidiendo el tránsito normal y la seguridad de los vecinos.

MOVILIDAD CICLISTA

- **Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis:** Se debe proponer una mejora en la accesibilidad y aumentar el uso de la bicicleta mediante la creación de infraestructura específica para ciclistas. Se debería incrementar la superficie peatonalizada y mejorar la satisfacción ciudadana respecto al uso de la bicicleta.
- **Análisis y diagnóstico:** El análisis destaca problemas como la falta de infraestructura dedicada para bicicletas, y un uso excesivo del espacio público por automóviles, lo cual limita la movilidad ciclista y peatonal.
- Considerar completar la red ciclista y potenciar su conexión con las localidades vecinas.

MOVILIDAD A TRAVÉS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se identifican varios aspectos clave que afectan la eficiencia y la utilización del servicio en la región:

- **Problemas de accesibilidad y conectividad:** Existen problemas significativos de accesibilidad y conectividad en las paradas de autobús y las rutas, lo que dificulta el uso del transporte público. Las paradas actuales son insuficientes.
- **Los horarios** no se adaptan con regularidad a las demandas de los usuarios en horas punta de ida y vuelta.
- **Infrautilización de las infraestructuras y falta de información:** La falta de información adecuada sobre horarios y rutas en tiempo real contribuye a la infrautilización del transporte público. Los tiempos de espera elevados y los recorridos largos desincentivan su uso, empujando a los residentes a preferir el transporte privado.
- **La inexistencia de una conexión directa entre Gelves y la Línea 1 del Metro de Sevilla** supone una limitación en la movilidad de los residentes, afectando la eficiencia del transporte público y aumentando la dependencia del vehículo privado. Para solventar esta problemática, es necesario analizar soluciones que optimicen la intermodalidad del transporte, permitiendo una conexión rápida, accesible y sostenible con la red metropolitana. Para dar una solución a este aspecto se plantean dos estrategias principales para mejorar la conectividad de Gelves con la Línea 1 del Metro de Sevilla:
- **Desarrollo de un Sistema de Transporte Lanzadera** Se propone la implementación de un **servicio de autobuses lanzadera que conecte Gelves con las estaciones más cercanas de la Línea 1, como San Juan Bajo o San Juan Alto.**
- **Desarrollo de una alternativa a través de una Infraestructura Vial y de Movilidad Sostenible que favorezca favorecer la conexión con la red metropolitana, buscando una conexión ágil y eficaz.**
- **Desarrollo de un Sistema de Transporte Lanzadera** Se propone la implementación de un **servicio de autobuses lanzadera que conecte Gelves con la estación más cercana de la Línea 1, de San Juan Bajo, para evitar desplazamiento adicional de vehículo privado. esta estrategia se podría complementar con un trazado directo y protegido de carril bici desde Gelves a la Estación de San Juan Bajo.**

A.12. . DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

- **Desarrollo de una alternativa a través de una Infraestructura Vial y de Movilidad Sostenible que favorezca favorecer la conexión con la red metropolitana, buscando una conexión ágil y eficaz, de acceso en vehículo privado al Intercambiador de Mairena del Aljarafe y la Estación de la Línea 1, con construcción del viario de conexión entre ambos municipios, (antigua SE-35)**

A.12.5. DIRECTRICES Y PROPUESTAS DE MEJORA EN LA MOVILIDAD**Propuestas para mejorar la movilidad a pie**

- Peatonalización Pura y Mixta: Se propone llevar a cabo medidas de peatonalización pura y mixta para mejorar la comodidad y seguridad de la circulación peatonal.
- Continuidad y Priorización semafórica: Asegurar la continuidad en los itinerarios peatonales y priorizar el paso de peatones en los semáforos.
- Confortabilidad: Mejorar la anchura libre de paso en las aceras para permitir el cruce cómodo de peatones, con un mínimo de 3 metros.
- Fomentar la reurbanización de las calles estrechas mediante la utilización de plataforma única, de calzada y acera, que fomente la seguridad de los viandantes.

Propuestas sobre el transporte público

- Mejorar la accesibilidad de las paradas y su entorno, aumentar la señalización, y asegurar itinerarios peatonales adecuados hacia estas paradas.
- Programa sobre las paradas de autobús: instalación de marquesinas que asegure la comodidad de espera de los viajeros en todo el recorrido de las líneas. Modernización de las paradas para disponer de información sobre los tiempos de espera en las paradas y así otorgar un mayor nivel de servicio al usuario.
- Aumentar el número de paradas a lo largo de su trayecto.

Propuestas de Mejora en la red ciclista

- Se deberá contemplar la creación de una red de carriles bici más extensa y una red de aparcamientos para bicicletas, buscando un alto impacto en la reducción de emisiones y fomentando el cambio hacia modos de transporte más sostenibles.
- Las medidas a implantar reflejarán un enfoque integral para potenciar la movilidad ciclista en el municipio buscando no solo facilitar el uso de bicicletas mediante infraestructura adecuada, sino también mejorar la interacción con otros modos de transporte y el espacio público en general.
- La estrategia a proponer debe incluir la mejorar la accesibilidad universal, con especial enfoque en la movilidad no motorizada para promover un entorno más seguro y sostenible.

Propuestas de Mejora en la movilidad motorizada privada

En consonancia con las medidas que fomentan el transporte sostenible, el municipio a través del PGOM, deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental. Tales como:

- La implementación de una red de aparcamientos disuasorios para reducir el número de vehículos en el centro.
- Regulación del estacionamiento en superficie.
- Localización de aparcamientos disuasorios. Deben ser aparcamientos gratuitos o que prioricen las estancias prolongadas, por lo tanto, su acceso debe estar restringido al uso designado, evitando que sean utilizados como estacionamientos para viviendas o comercios cercanos. Además, se procurará ubicarlos a corta distancia de las principales vías de entrada a la ciudad.
- Reordenación del viario para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir los congestionamientos.
- **Propuesto de control de tráfico pesado**

Para minimizar la repercusión que tiene la carga y descarga dentro del núcleo se proponen:

- Control de la circulación de vehículos pesados, impidiendo la circulación de vehículos pesados dentro del área urbana.
- Regulación del estacionamiento, para evitar que los vehículos pesados aparquen en cualquier lugar, y que lo hagan en espacios especialmente diseñados para ello.
- Existencia de itinerarios para los vehículos pesados en determinadas área o vías del municipio.

A.12. . DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

- Limitación de horarios en que se puede realizar a tener en cuenta para el control de la carga y descarga, y así que no coincidan con la hora punta de tráfico de la mañana.

A.13. DESCRIPCIÓN DE LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN

Garantizar e impulsar el ejercicio del derecho a participar de la ciudadanía, de los las entidades representativas de los intereses de la ciudadanía y, en su caso, de las entidades de participación ciudadana durante la elaboración, tramitación y aprobación del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gelves es un mandato legal, un objetivo específico definido en la Agenda Urbana Española y un reto en materia de planificación urbanística que abarca al ciclo completo de planificación del Nuevo Plan, cuya correcta atención dará como resultado un instrumento de planeamiento general más consensuado y mejor adaptado a las necesidades urbanísticas del municipio.

La importancia de integrar, mediante la participación, en las fases tempranas de la planificación urbana, el punto de vista de los diferentes agentes sociales radica, no solo en que es un ejercicio de transparencia y buena gobernanza por parte de la Administración Local, sino que además permite al Ayuntamiento anticipar los posibles conflictos, identificar oportunidades y adoptar soluciones más eficaces. Por esta razón, es conveniente conocer desde las fases iniciales, y a lo largo de todo el proceso, las ideas y posiciones de la ciudadanía y los distintos agentes con respecto al Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gelves para evitar encontrar grandes problemas a la hora de su aplicación. Además, participar en la toma de decisiones ayuda a los diferentes agentes sociales a entender la complejidad del funcionamiento del propio proceso de planificación urbanística.

La participación ciudadana es un proceso de mejora continua que se retroalimenta de información, participación y de análisis de las aportaciones realizadas, a través de los distintos cauces y herramientas de participación. Esta contribución modela, en cierta medida, los documentos técnicos (el propio Avance del PGOM y el DIE), se da cuenta del mismo en una Memoria de Participación y culmina, en esta fase, con la información pública del Avance del PGOM y su DIE.

Las fases en las que se producirá participación ciudadana son las recogidas en el siguiente esquema:



A.14. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. IMPACTO ACÚSTICO

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental estableció la siguiente definición de mapa estratégico de ruido:

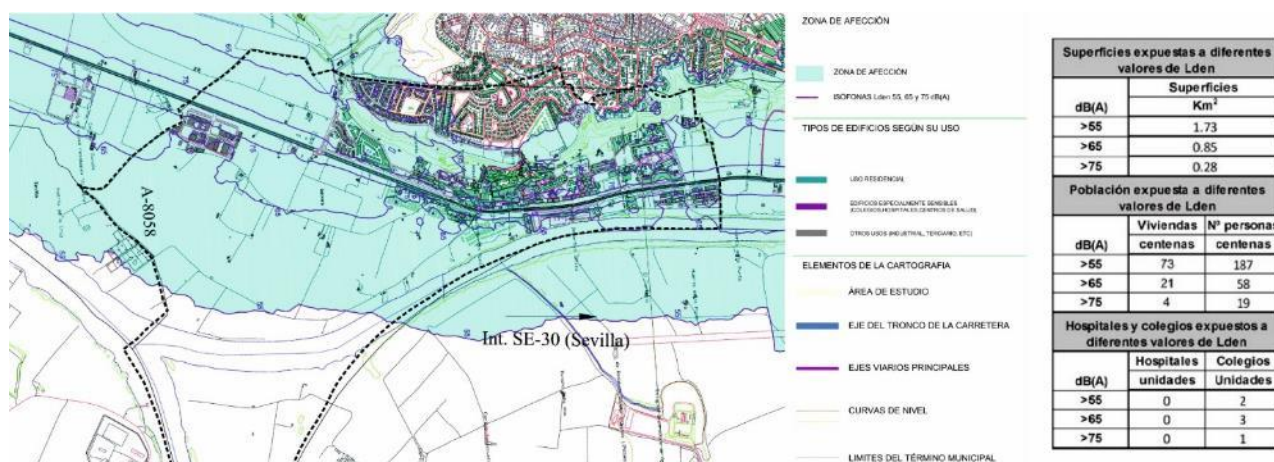
Mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona.

De acuerdo con esta definición, un mapa estratégico de ruido es, por lo tanto, un instrumento diseñado para evaluar la exposición al ruido, es decir, es diferente a lo que se ha venido denominando mapa de ruido o mapa de niveles sonoros.

Por lo tanto, los mapas estratégicos de ruido contienen información sobre niveles sonoros y sobre la población expuesta a determinados intervalos de esos niveles de ruido, además de otros datos exigidos por la Directiva 2002/49/CE y la Ley del Ruido. En cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003 del Ruido, y de acuerdo con los plazos establecidos en la misma, las administraciones competentes deberán elaborar mapas de ruido correspondientes a:

- Aglomeraciones urbanas de más de 250.000 habitantes
- Grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año
- Grandes ejes ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 trenes al año
- Grandes aeropuertos

La **carretera A-8058 Sevilla-Puebla del Río** es un **gran eje viario** donde el tráfico supera los seis millones de vehículos al año lo que se deberá tener en cuenta los niveles de contaminación acústica para la totalidad del territorio.



En los mapas estratégicos de infraestructuras (carreteras, ferrocarriles y aeropuertos), se incluye además un mapa específico denominado Mapa de Zona de Afección, que contiene datos sobre superficies, viviendas y población afectada por distintos niveles de Lden.

La Zona de Afección de la carretera A-8058 así como la población afectada se muestra en la figura siguiente.

Como se deduce de la figura prácticamente todo el casco urbano situado en la vega está expuesto a niveles de ruido superiores a 55 dB(A). De la tabla, aunque se refiere a todo el tramo estudiado, también se deduce una elevada población afectada que supera, en el año 2012, los 20000 habitantes, y unos 2000 habitantes con valores superiores a 75 db(A).

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE

B. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN



**PGOM
GELVES**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Se
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

28613680R
RAMON DE
LOS
SANTOS
CUEVAS (R:
B91588426)

Firmado digitalmente
por28613680R RAMON DE
LOS SANTOS CUEVAS (R:
B91588426)
DN: cn=28613680R
RAMON DE LOS SANTOS
CUEVAS (R: B91588426)
gn=RAMON DE LOS
SANTOS c=ES o=BURO 4
ARQUITECTOS SLP
Motivo:Soy el autor de este
documento
Ubicaci- n:
Fecha:2025-11-18
19:21+01:00

FERRAL
SEVILLA
JORGE -
3169943
1A

Firmado digitalmente
porFERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
DN: cn=FERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
gn=JORGE c=ES
Motivo:
Ubicaci- n:
Fecha:2025-11-18
19:21+01:00

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE- B. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN** 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 María

Valdivieso Navarro, LADE Economía

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 Motilla 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

C. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	7
C.1. INTRODUCCIÓN	8
C.2. MARCO NORMATIVO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA	9
C.3. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA	16
C.3.1. ¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (PPC)?	17
C.3.2.	18
C.3.3. ¿EN QUÉ MOMENTOS SE EJERCE EL DERECHO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA? 18	
C.3.4. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	19
C.3.5. LOS ACTORES PRINCIPALES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA: ACTORES TERRITORIALES, AGENTES SOCIALES Y CIUDADANÍA	20
C.4. DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO.....	21
C.4.1. HERRAMIENTAS Y CANALES UTILIZADOS	21
C.4.2. ACCIONES DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN	26
C.4.3. IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS	29
C.4.4. CONSULTA PÚBLICA PREVIA.	39
C.5. RESULTADOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO	40
C.5.1. ANÁLISIS DE APORTACIONES CIUDADANAS	40
C.5.2. PRINCIPALES DEMANDAS DETECTADAS	40

C. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La presente Memoria de Participación se enmarca en la Fase III del procedimiento de redacción del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de Gelves, correspondiente al Documento de Avance y Documento Inicial Estratégico. Este documento responde a lo establecido en el artículo 62.1.a.2 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), que obliga a incluir una memoria específica sobre participación ciudadana e información pública dentro del contenido documental del instrumento de planeamiento.

La participación ciudadana se concibe como un pilar fundamental del nuevo modelo de ordenación urbana que se quiere promover en el municipio, no solo como un requisito legal, sino como una herramienta de mejora de la calidad democrática, la eficacia del planeamiento y la cohesión social. En este contexto, el Ayuntamiento de Gelves, con el apoyo del equipo redactor, ha impulsado una estrategia de participación amplia, progresiva y estructurada, que se inicia desde las primeras fases del proceso.

Esta memoria da cuenta del diseño, ejecución y resultados del Programa de Participación Ciudadana puesto en marcha durante esta etapa de avance del PGOM. Asimismo, presenta las herramientas utilizadas, los canales habilitados, las actividades desarrolladas y el análisis de las principales aportaciones recibidas, con el objetivo de incorporar de forma efectiva la voz de la ciudadanía en el diseño del modelo territorial futuro del municipio.

C.1. INTRODUCCIÓN

El objeto de este documento es exponer de forma sistemática las actuaciones realizadas para fomentar la participación ciudadana en la elaboración del PGOM de Gelves, así como los resultados obtenidos hasta la fecha. Se trata de una memoria justificativa que acompaña al Documento de Avance y que refleja el compromiso institucional con un proceso de planificación abierto, transparente y participativo.

En concreto, el documento persigue los siguientes fines:

- Describir el marco normativo que fundamenta la participación ciudadana en el planeamiento urbanístico andaluz.
- Presentar el Programa de Participación Ciudadana diseñado para esta fase del proceso.
- Detallar las herramientas, canales y actuaciones desplegadas para facilitar el acceso de la ciudadanía a la información y su implicación activa.
- Analizar las aportaciones recibidas y extraer conclusiones útiles para la continuación del proceso.
- Sentar las bases para reforzar los mecanismos de participación en las fases posteriores del PGOM.

La elaboración de esta memoria responde también al principio de rendición de cuentas, permitiendo a la ciudadanía conocer cómo han sido valoradas sus contribuciones y en qué medida han influido en la definición de las estrategias y propuestas del nuevo planeamiento general.

C.2. MARCO NORMATIVO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La legislación española y andaluza vigentes establecen garantías de acceso a la información y participación de la ciudadanía en materias de urbanismo y medio ambiente.

Estas garantías se mencionan en la **Constitución Española**:

"Artículo 9.2: Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud, y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social."

Artículo 23.1. Los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes, libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal."

Con carácter general, la legislación estatal, en la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común**, en su artículo 133, establece lo siguiente:

"Artículo 133. Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos."

1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) Los objetivos de la norma.*
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.*

2. Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectado y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Asimismo, podrá también recabarse directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieren afectados por la norma y cuyos fines guarden relación directa con su objeto.

3. La consulta, audiencia e información públicas reguladas en este artículo deberán realizarse de forma tal que los potenciales destinatarios de la norma y quienes realicen aportaciones sobre ella tengan la posibilidad de emitir su opinión, para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia".

Son de cita igualmente obligada los artículos siguientes de la **Ley 7/2017, de 27 de diciembre, de Participación Ciudadana de Andalucía**:

"Artículo 2. Finalidades."

La ley tiene las siguientes finalidades:

- a) Promover e impulsar la participación ciudadana en los asuntos públicos, instaurando la cultura participativa en el funcionamiento de las Administraciones públicas andaluzas. b) Favorecer la mayor eficacia de la acción política y administrativa a través de la construcción colectiva, de forma que la elaboración de las políticas públicas y la valoración de los resultados alcanzados se beneficien de la riqueza que representan los conocimientos y experiencias de la ciudadanía.*
- c) Mejorar y fortalecer la comunicación entre la acción de gobierno y la ciudadanía.*
- d) Facilitar a las personas y a las entidades de participación ciudadana el ejercicio de la iniciativa para la propuesta de políticas públicas o de procesos de deliberación participativa.*

e) Establecer mecanismos de participación ciudadana en la rendición de cuentas a través de la evaluación de las políticas públicas, en la prestación de los servicios públicos, así como en el conocimiento de la opinión de la ciudadanía sobre determinados asuntos públicos.

f) Fomentar especialmente la participación social de las mujeres, de las personas menores de edad, de las personas mayores y de los colectivos en situación de vulnerabilidad.

g) Difundir la cultura y los hábitos participativos poniendo en marcha estrategias de sensibilización y formación desde la infancia.

h) Fortalecer la vertebración de la sociedad civil a través de las diversas formas de participación asociada como factor esencial de reconocimiento del derecho a la participación ciudadana.

i) Favorecer la colaboración entre la Administración autonómica y la local en el fomento de la participación ciudadana y en la realización de procesos de participación en sus actividades de gobierno y administración, preferentemente a través de los convenios de cooperación previstos en el artículo 83 de la Ley 5/2010, de 11 de junio.

Artículo 6. El derecho a la participación ciudadana.

1. Todos los ciudadanos y ciudadanas, con capacidad de obrar de acuerdo con la normativa básica de procedimiento administrativo común, que tengan la condición política de andaluces o andaluzas y las personas extranjeras residentes en Andalucía tienen derecho a participar en el proceso de dirección de los asuntos públicos que sean competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía y de las entidades locales andaluzas, en los términos recogidos en esta ley.

2. La participación ciudadana podrá ser ejercida, en los términos recogidos en esta ley, directamente o a través de las entidades de participación ciudadana.

3. A efectos de esta ley, tienen la consideración de entidades de participación ciudadana:

a) Las entidades privadas sin ánimo de lucro que:

1º. Estén válidamente constituidas, de acuerdo con la normativa que les sea de aplicación.

2º. Su actuación se desarrolle en el ámbito del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

3º. Tengan entre sus fines u objetivos, de acuerdo con sus estatutos o norma de creación, la participación ciudadana, o bien la materia objeto del proceso participativo de que se trate.

b) Las entidades representativas de intereses colectivos cuyo ámbito de actuación se desarrolle en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

c) Las agrupaciones de personas físicas o jurídicas que se conformen como plataformas, movimientos, foros o redes ciudadanas sin personalidad jurídica, incluso las constituidas circunstancialmente, cuya actuación se desarrolle en el ámbito del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, debiendo designarse una comisión y un representante de la misma. Las personas agrupadas, las que formen parte de la Comisión y el representante deberán acreditar su personalidad y el cumplimiento de los requisitos del apartado 1, así como la determinación de intereses, identificación, fines y objetivos concretos respecto al proceso participativo de que se trate, su carácter circunstancial o temporal, en su caso, y el resto de los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

d) Las organizaciones sindicales, empresariales, colegios profesionales y demás entidades representativas de intereses colectivos.

Artículo 9. Obligaciones de las Administraciones públicas andaluzas respecto a la participación ciudadana. En los procesos de participación que se lleven a cabo al amparo de la presente ley, las Administraciones públicas andaluzas tendrán las siguientes obligaciones:

a) Integrar la participación ciudadana en el conjunto de sus actuaciones para que esta pueda ser ejercida tanto individual como colectivamente, de forma real, efectiva, presencial o telemática.

b) *Potenciar, fomentar y garantizar el acceso a una efectiva participación ciudadana, a través de la adaptación de las estructuras administrativas y facilitando el acceso a los colectivos más vulnerables.*

c) *Establecer los medios pertinentes para la promoción del ejercicio efectivo del derecho a la participación ciudadana a través de tecnologías de la información y comunicación (TIC), especialmente a través de la configuración de espacios interactivos en sus sedes electrónicas, portales o páginas web, así como mediante la promoción de sistemas de votación y encuesta de carácter electrónico.*

d) *Fomentar el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) en el ámbito de aquellos colectivos sociales que tienen más dificultades en ello y disponer de cauces alternativos que garanticen el ejercicio de su derecho a la participación.* e) *Impulsar la suscripción de convenios y acuerdos con otras Administraciones públicas y entidades públicas o privadas, especialmente con organizaciones no gubernamentales y entidades de voluntariado, en los términos previstos en la legislación aplicable.*

f) *Garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de protección de datos de carácter personal en los procesos de participación ciudadana objeto de esta ley.*

g) *Establecer cauces de publicidad y fomento de la participación ciudadana con el fin de que esta sea efectiva y conocida.*

Artículo 13. Objeto de los procesos de participación ciudadana. *Los procesos de participación ciudadana se podrán desarrollar sobre los siguientes asuntos o materias, siempre que no sean contrarias al ordenamiento jurídico:*

a) *Proposición, adopción, seguimiento y evaluación de las políticas públicas con singular impacto o relevancia.*

b) *La elaboración de instrumentos de planificación para la determinación de políticas.*

c) *La priorización sobre aspectos puntuales del gasto.*

d) *La elaboración de leyes y reglamentos.*

e) *La prestación, seguimiento y evaluación de los servicios públicos.*

Artículo 17. Procesos de participación ciudadana en el ámbito local. *Cada entidad local determinará, por medio de reglamento u ordenanza, los requisitos y el procedimiento que regule estos procesos, de conformidad con las previsiones de esta ley y demás normativa aplicable."*

Por otro lado, a nivel estatal la **Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente** señala lo siguiente:

"Artículo 1. Objeto de la Ley.

1. Esta Ley tiene por objeto regular los siguientes derechos:

a) *A acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos que la posean en su nombre.*

b) *A participar en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en el medio ambiente, y cuya elaboración o aprobación corresponda a las Administraciones Públicas.*

c) *A instar la revisión administrativa y judicial de los actos y omisiones imputables a cualquiera de las autoridades públicas que supongan vulneraciones de la normativa medioambiental.*

2. Esta ley garantiza igualmente la difusión y puesta a disposición del público de la información ambiental, de manera paulatina y con el grado de amplitud, de sistemática y de tecnología lo más amplia posible.

Artículo 16. Participación del público en la elaboración de determinados planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente.

1. Para promover una participación real y efectiva del público en la elaboración, modificación y revisión de los planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente a los que se refieren los artículos 17 y 18 de esta Ley, las Administraciones Públicas, al establecer o tramitar los procedimientos que resulten de aplicación, velarán porque, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo:

a) Se informe al público, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, como los electrónicos, cuando se disponga de ellos, sobre cualesquiera propuestas de planes, programas o disposiciones de carácter general, o, en su caso, de su modificación o de su revisión, y porque la información pertinente sobre dichas propuestas sea inteligible y se ponga a disposición del público, incluida la relativa al derecho a la participación en los procesos decisorios y a la Administración pública competente a la que se pueden presentar comentarios o formular alegaciones.

b) El público tenga derecho a expresar observaciones y opiniones cuando estén abiertas todas las posibilidades, antes de que se adopten decisiones sobre el plan, programa o disposición de carácter general.

c) Al adoptar esas decisiones sean debidamente tenidos en cuenta los resultados de la participación pública.

d) Una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas por el público, se informará al público de las decisiones adoptadas y de los motivos y consideraciones en los que se basen dichas decisiones, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

2. Las Administraciones públicas competentes determinarán, con antelación suficiente para que pueda participar de manera efectiva en el proceso, qué miembros del público tienen la condición de persona interesada para participar en los procedimientos a los que se refiere el apartado anterior. Se entenderá que tienen esa condición, en todo caso, las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley.

3. Lo previsto en este artículo no sustituye en ningún caso cualquier otra disposición que amplíe los derechos reconocidos en esta Ley."

Mientras que, a nivel autonómico, la **Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la calidad ambiental** establece:

"Artículo 10. Participación pública en asuntos con incidencia medioambiental.

1. Para promover una participación real y efectiva de la ciudadanía en la elaboración, modificación y revisión de los planes y programas medioambientales, así como de disposiciones de carácter general en la materia, la Administración de la Junta de Andalucía velará porque:

a) La ciudadanía tenga acceso a la Red de Información Ambiental de Andalucía.

b) Se informe a la ciudadanía, a través de los medios apropiados, sobre cualquier iniciativa de elaboración de propuestas de planes y programas medioambientales, así como de disposiciones de carácter general en la materia, o, en su caso, de su modificación o de su revisión y se ponga a disposición de la misma la información pertinente sobre tales iniciativas.

c) Que la ciudadanía pueda formular observaciones y alegaciones antes de que se adopte la decisión sobre el plan, programa o disposición de carácter general, la forma en que lo pueden hacer y que éstas sean debidamente tenidas en cuenta por la Administración pública.

de los motivos y consideraciones en los que se basan las mismas. 2. Las Administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Andalucía garantizarán, a través de la información pública y la audiencia a las personas interesadas, la participación en los procedimientos administrativos de autorización ambiental integrada, autorización ambiental unificada, evaluación ambiental de planes y programas y calificación ambiental.

3. Las decisiones, acciones y omisiones que impidan o limiten la participación en los procedimientos de toma de decisiones medioambientales se podrán impugnar en los términos previstos en la normativa vigente. A tal fin, se pondrá a disposición de la ciudadanía la información relativa a los recursos tanto administrativos como judiciales que en cada caso procedan."

La legislación estatal vigente en materia de urbanismo, el **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**, hace varias menciones a la participación ciudadana. En su artículo 4.2 establece:

"2. La legislación sobre la ordenación territorial y urbanística garantizará: c) El derecho a la información de los ciudadanos y de las entidades representativas de los intereses afectados por los procesos urbanísticos, así como la participación ciudadana en la ordenación y gestión urbanísticas."

Así mismo, entre los derechos de los ciudadanos, relacionados en el artículo 5 del citado RDL 7/2015 se reconoce el derecho a:

"e) Participar efectivamente en los procedimientos de elaboración y aprobación de cualesquiera instrumentos de ordenación del territorio o de ordenación y ejecución urbanísticas y de su evaluación ambiental mediante la formulación de alegaciones, observaciones, propuestas, reclamaciones y quejas y a obtener de la Administración una respuesta motivada, conforme a la legislación reguladora del régimen jurídico de dicha Administración y del procedimiento de que se trate."

La **Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)** en su artículo 4, *Principios generales de la ordenación y de la actividad territorial y urbanística*, regula este derecho en los siguientes términos:

"2. Las actuaciones territoriales y urbanísticas deberán ajustarse al principio de desarrollo sostenible y a los siguientes principios generales de ordenación:

g) Gobernanza en la toma de decisiones: en la planificación territorial y urbanística se fomentará la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector privado, así como la transparencia y datos abiertos."

La citada LISTA dedica íntegramente el artículo 10 a la participación ciudadana

"1. La ciudadanía, las entidades representativas de los intereses de la ciudadanía y, en su caso, las entidades de participación ciudadana reguladas en la legislación en materia de participación ciudadana tienen derecho:

a) A participar en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación, gestión y ejecución territorial y urbanística. A tal fin, las Administraciones Públicas adoptarán cuantas medidas e iniciativas sean precisas para garantizar dicha participación y para velar por el derecho a la información y a la transparencia en dichos procesos. En todo caso, esos procesos participativos se acompañarán de las labores de difusión necesarias que garanticen el efectivo ejercicio del derecho. ...

3. La Administración Pública competente habilitará los medios y cauces necesarios para que los derechos a los que se hace referencia en el presente artículo puedan ejercerse por medios electrónicos, y facilitará y garantizará el acceso a los contenidos y documentos de los distintos procedimientos e instrumentos de ordenación en tramitación, a través de la publicación en su sede electrónica del instrumento de ordenación completo en cada una de las fases de tramitación. A efectos del ejercicio de estos derechos y de sus limitaciones, será de aplicación supletoria lo dispuesto en la legislación en materia de transparencia y acceso a la información pública y en la legislación sobre el procedimiento administrativo común..."

En su artículo 62, *contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística*, esta misma ley fija el contenido de la documentación de los instrumentos de ordenación urbanística, como el PGOM:

"1. Los instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, los siguientes documentos:

a) Memoria, que deberá contemplar los siguientes apartados:

2. Memoria de participación e información pública, que contendrá las medidas y actuaciones realizadas para el fomento de la participación ciudadana, el resultado de estas y de la información pública."

En relación a la tramitación, aprobación y vigencia de los instrumentos de ordenación urbanística, la LISTA regula el procedimiento de consulta pública previa en su artículo 77:

Artículo 77. Avance y consulta pública.

1. La Administración competente para la tramitación elaborará un Avance del instrumento de ordenación urbanística en el que se describa y justifique el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

El Avance será preceptivo en los instrumentos de ordenación urbanística general y en los restantes instrumentos, cuando éstos deban someterse a evaluación ambiental estratégica. En este caso, el Avance tendrá la consideración de borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente y se someterá a consulta pública, conforme a lo dispuesto en el apartado siguiente.

2. La Administración promoverá, a través de su portal web, una consulta pública con carácter previo a la elaboración del instrumento de ordenación urbanística, en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y del resto de potenciales interesados en participar en el proceso de elaboración, acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de tramitar el instrumento y los objetivos y alternativas propuestos para el mismo.

La consulta pública será necesaria para los instrumentos de ordenación urbanística en los que sea preceptiva la elaboración de un Avance y potestativa en los restantes instrumentos.

Durante el trámite de consulta se publicarán en el portal web los documentos que se estimen necesarios para dar a conocer la iniciativa y para promover la participación. Esta obligación se considerará cumplida mediante la publicación del Avance en los supuestos en los que resulta preceptiva su elaboración

Definiendo su desarrollo en el Artículo 100. Consultas públicas del Reglamento

1. La Administración urbanística promoverá, a través de su portal web, una consulta pública con carácter previo a la elaboración del instrumento de ordenación urbanística, en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y del resto de potenciales interesados en participar en el proceso de elaboración, acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de tramitar el instrumento y los objetivos y alternativas propuestos para el mismo.

2. Conforme al artículo 77 de la Ley, la consulta pública será preceptiva para los instrumentos de ordenación urbanística en los que sea preceptiva la elaboración de un Avance y potestativa en los restantes instrumentos.

3. Durante el trámite de consulta se publicarán en el portal web los documentos que se estimen necesarios para dar a conocer la iniciativa y para promover la participación. Esta obligación se considerará cumplida mediante la publicación del Avance en los supuestos en los que resulta preceptiva su elaboración conforme al artículo 101.



C.3. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana en el proceso de elaboración del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal constituye no solo una exigencia legal, establecida en el artículo 10 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), sino también un objetivo estratégico alineado con la Agenda Urbana Española y un desafío clave para la planificación urbanística contemporánea. Su adecuada integración en todas las fases del proceso —desde la fase inicial hasta su aprobación definitiva— permitirá avanzar hacia un modelo de planeamiento más consensuado, transparente y sensible a las verdaderas necesidades del municipio.

El diseño de este programa parte de la convicción de que una participación efectiva no puede limitarse a los trámites formales de información pública. Involucrar a la ciudadanía y a los agentes sociales desde las fases tempranas del proceso permite al Ayuntamiento anticipar conflictos, detectar oportunidades y proponer soluciones más eficaces y realistas. Además, abre un espacio para el aprendizaje mutuo, en el que los distintos actores pueden conocer la complejidad del planeamiento urbanístico y contribuir activamente a su desarrollo.

El PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA que aquí se presenta tiene como finalidad promover un marco de colaboración abierto, plural y continuado en el tiempo, que refuerce la calidad democrática del proceso de planificación y facilite la construcción de un modelo urbano compartido y sostenible para Gelves.

En el Programa de Participación Ciudadana se desarrollan los siguientes apartados:

1. ¿Qué es el Programa de Participación Ciudadana (PPC)?
2. Marco normativo de la Participación Ciudadana
3. ¿En qué momentos se ejerce el derecho a la participación ciudadana?
4. Objetivos del Programa de Participación Ciudadana
5. Los actores principales de la participación ciudadana: Actores Territoriales, Agentes Sociales y Ciudadanía.

C.3.1. ¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (PPC)?

La participación ciudadana, entendida en sentido amplio, como el involucramiento de la ciudadanía en los asuntos públicos, puede definirse como el proceso por el cual las personas toman parte en la resolución de los problemas, aportando sus puntos de vista, sus conocimientos y recursos, y compartiendo la responsabilidad en la toma de decisiones. Actualmente, el ejercicio de la planificación urbanística no se concibe sin el necesario acuerdo entre los diferentes intereses susceptibles de interactuar en el territorio, representados por los diversos agentes sociales y la población en general.

El Programa de Participación Ciudadana define las herramientas y acciones que se van poner en marcha por parte del Ayuntamiento para integrar la participación en el proceso de elaboración y aprobación del nuevo instrumento de planeamiento general con el que pretende dotarse el municipio. Su objetivo es garantizar el derecho a la participación de los ciudadanos y las entidades asociativas, abriendo la planificación urbanística general del municipio a la participación de toda la ciudadanía, en un momento previo al procedimiento formal de aprobación del Plan General de Ordenación Municipal.

Con el Programa de Participación Ciudadana se pretende sumar de manera ordenada y eficaz el conocimiento de la experiencia de toda la sociedad con el conocimiento técnico- administrativo para lograr que el Plan General de Ordenación Municipal sea un documento de todos, basado en el consenso y la satisfacción de sus destinatarios.

El Programa de Participación Ciudadana asume la participación ciudadana como un proceso de mejora continua que se retroalimenta de información, participación y de análisis de las aportaciones realizadas, a través de los distintos cauces y herramientas de participación, que da forma al proceso participativo, modela en cierta medida los documentos técnicos (el propio Avance del PGOM y el DIE), se da cuenta del mismo en una Memoria de Participación y culmina, en esta fase, con la información pública del Avance del PGOM y su DIE.

C.3.2.**C.3.3. ¿EN QUÉ MOMENTOS SE EJERCE EL DERECHO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA?**

La participación ciudadana en la planificación urbanística actual se ejerce a través de cauces reglados, previstos por la normativa, y de cauces no reglados, que refuerzan y abren las oportunidades de los ciudadanos, actores territoriales y agentes sociales para contribuir con sus aportaciones a mejorar los instrumentos de ordenación urbanística. Los cauces reglados o formales comprenden todo el proceso, pero circunscriben la participación a momentos concretos donde se expresa a través de la comunicación escrita y bilateral entre la administración local y los agentes sociales. Los cauces no reglados o informales, igualmente, se extienden desde la preparación hasta la aprobación definitiva del plan urbanístico, multiplican los canales de la participación y conciernen a comunicaciones verbales, presenciales y no presenciales, escritas, directas y multilaterales.

El Ayuntamiento es consciente de la importancia de contar con las opiniones del conjunto de la ciudadanía para generar un debate público que enriquezca las reflexiones sobre el futuro urbanístico del municipio y ayuden a encontrar las mejores soluciones a las necesidades de la población del municipio. Por ello, la participación reglada se refuerza con la no reglada y se acompaña con la difusión de la información que se pone a disposición de todas las personas interesadas.

Durante la primera fase de los trabajos para dotar al municipio de un PGOM, que termina con la emisión del Documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico por parte de la Consejería competente en medioambiente tras la Aprobación del Avance del PGOM y del DIE, se han llevado a cabo distintos procesos para encauzar la participación. En primer lugar, como uno de los primeros actos preparatorios del Avance del PGOM, se ha abierto una Consulta Pública Previa. En segundo lugar, se han desarrollado las actuaciones del Programa de Participación Ciudadana, que se describen en el presente documento. Una vez se produzca la aprobación del Avance del PGOM y del DIE, se abrirá un periodo de información pública para que la ciudadanía, agentes sociales y actores territoriales presenten las sugerencias que se consideren oportunas.

Otras actividades paralelas vendrán a completar y reforzar los cauces de participación durante la preparación, redacción, aprobación y tramitación del Avance del PGOM y del DIE, como las Consultas previstas tras la presentación de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica. Y todo ello acompañado de la difusión de los documentos a través de portales oficiales y de la web del PGOM.

C.3.4. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La integración temprana de la participación ciudadana en la elaboración, tramitación y aprobación del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves requiere de un esfuerzo de difusión y la apertura de los cauces a través de los que se organice y concrete dicha participación.

Durante la fase de Avance del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves, el PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA ha tenido y deberá tener los siguientes objetivos específicos:

- **Garantizar el ejercicio del derecho a la participación ciudadana**, fomentando una participación amplia, diversa y eficaz, con la finalidad de alcanzar a todos los colectivos y a los distintos actores sociales y económicos, mediante el uso de distintos recursos y actividades, con el fin de obtener información útil y valiosa para el diagnóstico, así como para la definición de los criterios y propuestas generales para la ordenación.
- **Fomentar la participación cualificada y el ejercicio efectivo del derecho a la información, informar y publicitar la participación:** bajo la premisa de que no es posible la participación sin información, se pretende difundir información sobre los distintos procesos que se lleven a cabo, creando puntos informativos en plataformas digitales u otros puntos, insistiendo en la importancia de la participación ciudadana. Se ha de Informar a la ciudadanía de manera clara y comprensible sobre el alcance, los contenidos y los procedimientos del nuevo PGOM. Con ello se fomenta la implicación y la corresponsabilidad en la toma de decisiones.
- **Garantizar la transparencia y el acceso a la información pública durante la preparación, elaboración, tramitación y aprobación** del Plan General ante los ciudadanos, legitimando la actuación de la Administración y democratizando el proceso.
- **Propiciar el máximo diálogo y consenso sobre el futuro PGOM** entre los distintos actores y agentes sociales interesados y de estos con la Administración, haciéndolos participe de la toma de decisiones, reforzando el sentimiento identitario de la ciudadanía y de pertenencia al municipio.

C.3.5. LOS ACTORES PRINCIPALES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA: ACTORES TERRITORIALES, AGENTES SOCIALES Y CIUDADANÍA

El Programa de participación ciudadana está dirigido a una pluralidad de agentes, asegurando la máxima representación, empezando por la población del municipio y por las personas, entidades y colectivos que se van a ver afectados por las decisiones que conlleva el PGOM.

En el Programa de participación ciudadana se propone reforzar la participación de cuatro grandes grupos de agentes sociales que serían los siguientes, sin que sea esta una relación cerrada:

a) Representantes de instituciones, personal técnico especializado, representantes del Consejo General de Participación Ciudadana, de los Consejos Sectoriales o de los Consejos de Distrito.

b) Las organizaciones sindicales, empresariales, colegios profesionales y demás entidades representativas de intereses colectivos.

c) Representantes del asociacionismo del municipio y representantes de asociaciones de vecinos, organizaciones que tengan entre sus fines acreditados en sus estatutos aquellos que coincidan con los fines y principios generales de la ordenación urbanística y, en particular, los siguientes:

- La protección del medio ambiente en general o la de alguno de sus elementos en particular, así como del patrimonio natural, cultural, histórico o paisajístico.
- El derecho a la vivienda.
- La igualdad de género.
- La igualdad de oportunidades y la protección de grupos vulnerables (personas mayores, discapacitados, jóvenes, desempleados, etc.)
- La perspectiva de la familia o la accesibilidad universal.
- La movilidad.

d) La población.

Se realizará a través de los mecanismos de participación existentes en el municipio, estableciendo los canales adecuados a través de la página web del Ayuntamiento, creando un espacio común de trabajo o foro temático que permita las aportaciones de ciudadanos y colectivos.

C.4. DESARROLLO DEL PROCESO PARTICIPATIVO

El proceso de participación ciudadana vinculado a la elaboración del Avance del PGOM de Gelves se ha estructurado en torno a una serie de herramientas, espacios y dinámicas orientadas a garantizar una implicación real, accesible y efectiva de la ciudadanía, agentes sociales y actores territoriales.

Conscientes de la importancia de abrir cauces de diálogo desde las fases tempranas de la planificación, el Ayuntamiento de Gelves y el equipo redactor han desplegado un conjunto de actuaciones destinadas a facilitar el conocimiento del planeamiento, fomentar la reflexión colectiva y recoger propuestas concretas que puedan contribuir a la definición del modelo de desarrollo urbano del municipio.

Este apartado recoge de forma sistemática las principales herramientas puestas en marcha, como la web específica del PGOM y el buzón de sugerencias, las mesas de participación temática, los cuestionarios ciudadanos o las acciones de comunicación y difusión, destacando su alcance, funcionamiento y resultados preliminares. Todo ello con el objetivo de construir una base sólida de participación continuada a lo largo de todo el proceso de redacción y aprobación del plan

C.4.1. HERRAMIENTAS Y CANALES UTILIZADOS

Con el objetivo de garantizar una participación ciudadana efectiva, inclusiva y transparente en el proceso de elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gelves, se han habilitado diversas herramientas y canales de comunicación adaptados a diferentes perfiles de la población. Estas herramientas han permitido tanto la difusión de información como la recogida de aportaciones, promoviendo una implicación activa de la ciudadanía en la definición del modelo de ciudad.

Las actuaciones se han diseñado con un enfoque mixto, combinando canales digitales y presenciales, formales e informales, con el fin de maximizar el alcance y facilitar la accesibilidad de la participación. Entre las herramientas principales destacan:

- **Página web del PGOM:** Espacio digital de referencia alojado en la web municipal, con información actualizada sobre el proceso de planeamiento, acceso a documentos, noticias relevantes y enlaces directos a instrumentos de participación.
- **Buzón de participación:** Canal digital habilitado para el envío directo de aportaciones, inquietudes o propuestas por parte de ciudadanos y entidades, operativo de forma permanente durante la fase de avance.
- **Cuestionario ciudadano:** Documento estructurado con preguntas sobre aspectos clave del municipio y su desarrollo, diseñado para recoger la visión de la población sobre temas territoriales, sociales, económicos y ambientales. Disponible tanto en formato digital como físico.
- **Reuniones presenciales y mesas temáticas:** Espacios de encuentro directo entre ciudadanía, agentes sociales, representantes políticos y equipo redactor. Han permitido el debate abierto, el contraste de propuestas y la recogida de información cualitativa clave para la planificación.
- **Acciones de difusión y materiales informativos:** Folletos divulgativos, notas de prensa y contenidos adaptados que han servido para explicar el proceso del PGOM de manera clara y comprensible, reforzando el principio de transparencia.

En conjunto, estas herramientas han constituido la base del proceso participativo desarrollado hasta la fecha, aportando un marco flexible y accesible para canalizar la colaboración de la ciudadanía y fortalecer el carácter abierto y democrático del planeamiento urbanístico en Gelves.

C.4.1.1. PÁGINA WEB

En el marco del proceso de redacción del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), se ha habilitado a través de una web un espacio específico destinado a centralizar toda la información relacionada con dicho instrumento de planeamiento, con acceso desde la página web del Ayuntamiento.

El portal web está alojado sobre el dominio web <https://gelves.nuevoplan.es/>



Este apartado se actualiza con noticias relevantes sobre el desarrollo del PGOM, documentos divulgativos y materiales de interés para la ciudadanía. Asimismo, se han incorporado dos herramientas clave para fomentar la participación pública:

- **Cuestionario ciudadano**, disponible en formato descargable (PDF) y editable directamente en línea, mediante el cual se recaba la opinión de la población sobre aspectos estratégicos del municipio.
- **Buzón de participación**, que permite remitir de manera ágil y sencilla comentarios, propuestas o sugerencias relacionadas con el contenido del Plan.

Además, se contempla la posibilidad de presentar sugerencias a través del registro municipal, garantizando su análisis y su consideración dentro del procedimiento de elaboración del PGOM.



Estas actuaciones se orientan a favorecer la implicación activa de la ciudadanía —tanto a título individual como a través de asociaciones, colectivos u otros agentes sociales— en el proceso de planificación urbana. Con ello, se refuerza el principio de transparencia administrativa y se impulsa la participación ciudadana como eje vertebrador del modelo de desarrollo territorial.

Las aportaciones que se realizan a través de estos medios son analizadas y tenidas en cuenta para la cualificación del diagnóstico y la formulación de propuestas en el Avance del PGOM, favoreciendo una planificación más ajustada a las necesidades y expectativas del conjunto de la población.

C.4.1.2. CUESTIONARIO CIUDADANO

El cuestionario publicado cuenta con un total de 50 preguntas desarrolladas en cuatro grandes apartados,

- **EL MUNICIPIO EN SU CONTEXTO TERRITORIAL**
- **LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL MUNICIPIO**
- **EL PATRIMONIO**
- **LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE Y DE LAS CUESTIONES AMBIENTALES**

La finalidad de este instrumento es recabar información cualitativa y cuantitativa sobre la visión que tiene la ciudadanía respecto a diversos aspectos clave del municipio, de manera que puedan incorporarse al análisis previo y a la formulación de propuestas del Plan. El diseño del cuestionario busca facilitar una reflexión estructurada y ordenada sobre el territorio, su evolución y sus potencialidades, desde la perspectiva de los vecinos y vecinas del municipio.

A la fecha de redacción del presente documento, considerando como referencia la fecha de entrega del documento de Avance en su versión borrador (19 de junio de 2025), se han recibido únicamente 14 cuestionarios debidamente cumplimentados a través del canal habilitado para tal fin.

Este dato pone de manifiesto un bajo nivel de participación ciudadana mediante esta herramienta específica. Si se toma como referencia la población total del término municipal, cifrada en 10.491 habitantes, el número de respuestas recogidas representa un porcentaje residual e insuficiente para considerar los resultados obtenidos como estadísticamente representativos del conjunto de la población.

Esta limitada respuesta evidencia la necesidad de reforzar y diversificar las estrategias de comunicación y participación, con el fin de promover una mayor implicación ciudadana en el proceso de elaboración del PGOM.

En conjunto, las respuestas al cuestionario revelan un deseo generalizado de mejora urbana y social. Se demanda una planificación más ambiciosa, equilibrada y sostenible, que atienda tanto a los déficits existentes como a las oportunidades de futuro. Además, la ciudadanía muestra una actitud constructiva, con propuestas realistas y una clara disposición a participar en la definición del modelo de municipio deseado.

Estos resultados, aunque parciales, constituyen una base de partida valiosa para el diseño de las estrategias del nuevo PGOM, que deberá integrar de forma activa y continua la participación ciudadana a lo largo de todo el proceso de planificación.

Se detallan a continuación algunos puntos relevantes en referencia a los apartados planteados.

Principales desafíos urbanos detectados

Las respuestas apuntan a un diagnóstico compartido sobre la necesidad de revitalizar Gelves, tanto desde el punto de vista urbano como funcional. La ciudadanía identifica una serie de carencias estructurales: falta de equipamientos públicos suficientes, deterioro o abandono de determinadas zonas urbanas, y escasa continuidad y conexión entre barrios. Además, se destaca la ausencia de un crecimiento planificado en los últimos años, en parte atribuible a la falta de un PGOM actualizado.

En términos de movilidad, se señala que el tráfico presenta problemas y que el trazado de la A-8058 representa una barrera física y acústica importante, afectando a la seguridad y calidad de vida del entorno urbano. Se propone revisar esta infraestructura, mejorar los pasos peatonales y reforzar las medidas de protección frente al ruido.

Economía local y usos productivos



La mayoría de las personas encuestadas coinciden en que Gelves necesita impulsar su actividad económica. Se percibe una falta de dinamismo en el tejido comercial y empresarial, con un excesivo protagonismo del Puerto de Gelves, mientras que otras zonas del municipio permanecen infrautilizadas. Se reclaman más comercios de proximidad, una diversificación de los servicios y un mejor aprovechamiento de suelos productivos.

Entre las propuestas para revitalizar la economía local, destacan la mejora de las infraestructuras urbanas, el apoyo a iniciativas turísticas sostenibles y el desarrollo de actividades compatibles con el entorno residencial. Se subraya la importancia de una gestión más eficaz de los servicios públicos, la limpieza, la seguridad y el mantenimiento del espacio público como factores clave para atraer inversión y actividad económica.

Patrimonio, paisaje y medio ambiente

En relación con el patrimonio y el entorno paisajístico, existe una valoración positiva hacia espacios emblemáticos como la Cornisa del Aljarafe, el río Guadalquivir y el casco histórico. No obstante, también se manifiestan preocupaciones en cuanto a su conservación, señalando problemas como la falta de mantenimiento, la sobreexplotación del entorno fluvial o la presencia de elementos arquitectónicos abandonados.

Asimismo, se expresan propuestas para mejorar la percepción del paisaje urbano, entre ellas, la ampliación de zonas verdes, la mejora de las calles y del mobiliario urbano, y la integración de criterios ambientales en el diseño urbano. También se propone limitar la construcción de edificios que no respeten la identidad arquitectónica local.

C.4.1.3. BUZÓN DE PARTICIPACIÓN

Dentro del marco de herramientas habilitadas para canalizar la participación activa de la ciudadanía, se incluyó un buzón de sugerencias como canal abierto y permanente para recoger aportaciones, inquietudes o propuestas concretas relativas al proceso de redacción del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gelves.

Hasta la fecha, no se han registrado propuestas ciudadanas a través de este canal. No obstante, se mantiene operativo como mecanismo de participación continua a lo largo de todo el proceso, reforzando el compromiso del Ayuntamiento con una planificación abierta, accesible y receptiva a las aportaciones ciudadanas. Su mantenimiento responde al principio de transparencia y al objetivo de promover una cultura participativa en la gestión urbanística del municipio.

En adelante, se reforzará la difusión de este canal para fomentar su utilización y se valorará, en función del avance del proceso, la implementación de nuevas vías complementarias que favorezcan el acceso de todos los sectores de la población a los espacios de consulta y decisión.

BUZÓN DE PARTICIPACIÓN

Participa de forma rápida y sencilla
a través del siguiente formulario.

NOTA: (Para alegaciones y sugerencias de información pública deben realizarse mediante las formas previstas en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.)

Asunto (*)

Mensaje (*)

Documento adjunto (opcional)

Límite 5 Mb en formato jpg o pdf

Seleccionar archivo

Ningún archivo seleccionado

Para enviar el formulario debe marcar la casilla, aceptando las condiciones que se indican en el pie de formulario.

☐

Sí acepto (*)

ENVIAR

C.4.2. ACCIONES DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN

La estrategia de participación ciudadana del PGOM de Gelves se ha apoyado en una serie de acciones de difusión y comunicación orientadas a garantizar el acceso a la información, fomentar la implicación social y visibilizar el proceso de planeamiento desde sus fases más tempranas.

Estas actuaciones han tenido como objetivo principal informar de manera clara, comprensible y accesible sobre el contenido del Plan, sus fases de desarrollo, los canales de participación habilitados y los plazos para realizar aportaciones. De este modo, se pretende no solo dar cumplimiento a las obligaciones legales en materia de transparencia, sino también promover una cultura participativa más activa y continuada en el ámbito local.

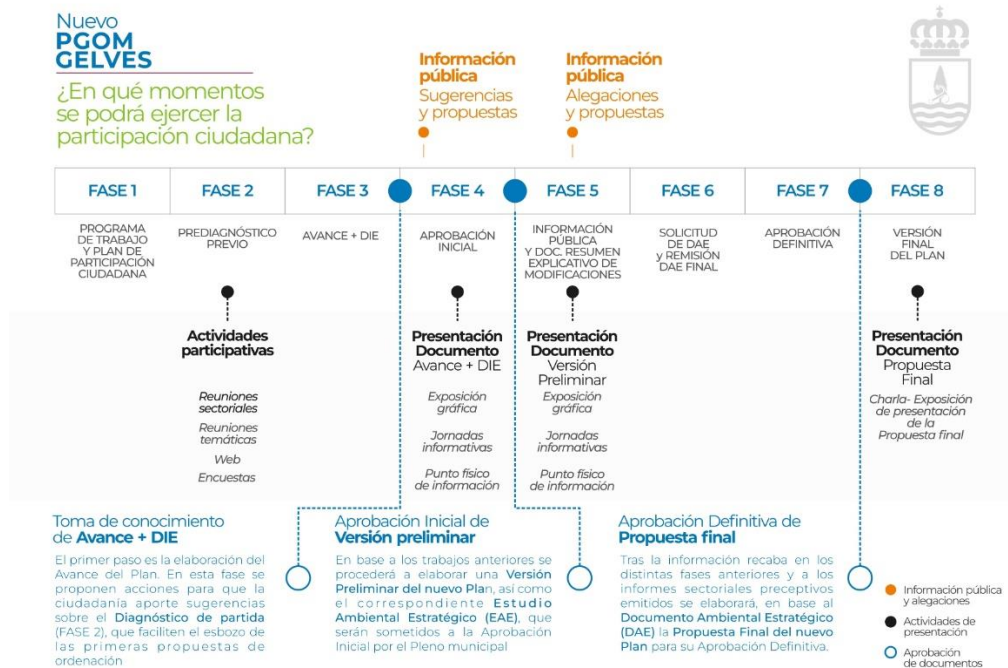
Entre las principales acciones de comunicación desarrolladas hasta la fecha destacan:

- **Creación de una página web específica:** Se ha habilitado el sitio <https://gelves.nuevoplan.es>, vinculado a la web institucional del Ayuntamiento, como espacio de referencia para el proceso de planeamiento. Esta plataforma incluye noticias, documentos clave, cuestionarios, enlaces de interés y un buzón de sugerencias, ofreciendo una interfaz accesible y actualizada.
- **Materiales informativos:** Se han elaborado y distribuido diferentes documentos divulgativos, entre ellos un folleto-tríptico explicativo del PGOM, orientado a sintetizar de forma gráfica y sencilla los objetivos del plan, su proceso de tramitación y los mecanismos de participación abiertos. Estos materiales han sido difundidos tanto en formato impreso como digital.
- **Notas de prensa y publicaciones en redes sociales:** A través de los canales oficiales del Ayuntamiento, se han publicado comunicaciones periódicas dirigidas a informar a la ciudadanía sobre las fases del PGOM, el inicio de la participación, los plazos de aportaciones o la celebración de mesas temáticas, entre otros aspectos relevantes.
- **Colaboración con medios locales:** Se ha contado con el apoyo de la emisora municipal de radio y otros canales de comunicación local para ampliar el alcance de la información y facilitar su llegada a distintos perfiles de población, incluyendo a aquellos con menor acceso a medios digitales.

Estas acciones han buscado garantizar que cualquier persona interesada, independientemente de su edad, nivel formativo o acceso tecnológico, pueda conocer el contenido del proceso, comprender su importancia y participar de forma informada en él. En fases posteriores del PGOM, se prevé ampliar y diversificar las estrategias de comunicación para reforzar la implicación ciudadana y consolidar la planificación participativa como práctica habitual en la gestión urbanística del municipio.

Folleto-tríptico divulgativo

Se ha diseñado un folleto-tríptico dirigido a la población en general, el cual está a disposición actualmente en la página web del Plan con el que se pretende hacer más comprensible la naturaleza y fin de los trabajos que se están llevando a cabo. La finalidad es acercar el proceso de redacción y tramitación del Plan General a los/as vecinos/as, con la intención de facilitar la comprensión y la participación en la definición del modelo urbano más adecuado para el término municipal.



Cartel informativo de la sesión de participación ciudadana

Se ha diseñado un cartel informativo anunciando e invitando a participar, a toda la ciudadanía, en las mesas de participación ciudadana previstas. Dicho cartel, permanece aún en la página web del Ayuntamiento.

¿Por qué un nuevo Plan?
¿En qué me afecta?
¿Cómo participar en el nuevo Plan?
¿Qué tramitación tiene?
¿Quién interviene en el proceso?

Te invitamos
a participar en las

MESAS DE PARTICIPACIÓN ciudadana

PGOM GELVES
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

MIÉRCOLES 06
DE NOVIEMBRE 2024
19:00h. (DE LA TARDE)

SALÓN DE PLENOS
AYUNTAMIENTO

Mesa 1 | Modelo de ciudad
Mesa 2 | Suelo Rústico

Diseñemos
nuestro futuro
juntos
¡Participa!

 **PGOM GELVES**
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
www.gelves.nuevoplan.es

  **DIPUTACIÓN DE SEVILLA**

Ayuntamiento de Gelves
Promotor

Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**
Buró 4 Arquitectos, S.L.P.
Equipo redactor

C.4.3. IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS

Con la finalidad de profundizar en el conocimiento de la realidad urbana y territorial de Gelves y obtener una imagen lo más completa, contrastada y representativa posible, se han llevado a cabo reuniones presenciales con técnicos municipales y representantes políticos del Ayuntamiento. Estos encuentros han permitido recoger aportaciones cualificadas desde el conocimiento experto y desde la experiencia directa en la gestión del territorio, aspectos fundamentales para fundamentar la estrategia del nuevo Plan General.

Estas reuniones se han desarrollado de forma continua desde el inicio de la Fase II del proceso (Diagnóstico previo) y se han mantenido activas durante toda la redacción del Documento de Avance, constituyéndose en uno de los pilares técnicos del proceso participativo institucional. Su finalidad principal ha sido identificar problemas urbanos, detectar limitaciones derivadas de la normativa sectorial, valorar oportunidades de desarrollo y contrastar propuestas estructurantes del nuevo modelo territorial.

El equipo redactor, en coordinación con los responsables municipales, ha sistematizado la información recibida para incorporar dichas aportaciones a los trabajos técnicos del PGOM, con especial atención a:

- El impacto de las infraestructuras existentes, como la A-8058 o las afecciones por la normativa de costas, hidráulica así como otras sectoriales.
- La identificación de déficits de suelo productivo o terciario, frente al predominio de suelo residencial, así como las limitaciones para la implantación de nuevas infraestructuras básicas (como subestaciones eléctricas).
- La evaluación del estado de los equipamientos públicos, las necesidades de conexión urbana y la integración del medio natural y el patrimonio local como piezas claves del modelo de ciudad.
- El impulso de propuestas estratégicas, como el soterramiento parcial de la A-8058, la mejora de la conectividad transversal del municipio, la creación de espacios verdes urbanos o la integración de criterios de igualdad y sostenibilidad en el nuevo planeamiento.

Estas sesiones han sido esenciales para alinear los contenidos técnicos del Avance del PGOM con la realidad administrativa y operativa del municipio, generando una base sólida y realista sobre la que apoyar las futuras fases del planeamiento.

C.4.3.1. REUNIONES CON TÉCNICOS Y POLÍTICOS MUNICIPALES

Previamente a la redacción del presente documento, el Ayuntamiento de Gelves impulsó un conjunto de mesas de participación con el fin de informar de manera directa y cercana a los distintos colectivos implicados en el municipio sobre el proceso de elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM). El objetivo principal de estas sesiones fue ofrecer un espacio de diálogo abierto, en el que los asistentes pudieran plantear dudas, trasladar inquietudes y realizar propuestas relevantes para el futuro urbanístico del municipio.

Estas mesas, presididas por Alcaldía o por representantes municipales, fueron codirigidas por el equipo redactor del PGOM, Buró4 Arquitectos, y se desarrollaron en sesiones diferenciadas, según la tipología de los agentes convocados:

- **Mesa 1: Técnicos municipales.**

Orientada a los servicios técnicos del Ayuntamiento, con el fin de conocer de primera mano las problemáticas urbanas identificadas por el personal técnico, así como para coordinar criterios internos que faciliten una implementación coherente del nuevo planeamiento.

- **Mesa 2: Corporación Municipal.**

Dirigida a todos los miembros de la Corporación, promoviendo el intercambio institucional de ideas y la búsqueda de consensos básicos en torno a los objetivos y retos del nuevo PGOM.

MESA 1	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE GELVES		
	FASE 2	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
TEMA DE LA REUNIÓN	1ª Reunión Técnica		
FECHA	29-10-2024	LUGAR	Ayuntamiento de Gelves

ASUNTO	Primera toma de contacto y recopilación de la situación actual, así como de problemáticas.
---------------	--

PARTICIPANTES / ASISTENTES**Por parte del Ayuntamiento:**

- Esperanza Caso Vázquez (Arquitecta Municipal)
- Manuel Ramón Lara (Delineante)

Por parte del Equipo Redactor:

- Javier López Ruiz
- Lidia Berdonces Machío
- Alicia Gómez del Castillo
- Álvaro Pérez Sarabia

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El equipo redactor y los técnicos del Ayuntamiento tienen una toma de contacto. Se tratan las siguientes cuestiones:

- Revisión de los límites del término municipal y colindancia con términos municipales vecinos.
- Problemáticas originadas por las legislaciones sectoriales, tales como Costas, Servidumbres Aeronáuticas, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir...
- En lo referente a Costas, existen problemáticas originadas de la aplicación de la servidumbre de protección del Dominio Público Marítimo y Terrestre, de 100 metros desde la ribera del Río, que dejaría promociones ya ejecutadas y consolidadas "fuera de ordenación", así como dejaría muy poca superficie efectiva en los casos de desarrollos aún no ejecutados, como es el caso de la UE-2. La ley de Costas no permite el uso residencial en la zona de protección, por lo que los terrenos de uso residencial en suelo urbano, ya consolidados y con licencia anterior al trazado de la nueva línea de costa actual, se quedarían "fuera de ordenación".
- Hay un intento de deslinde del DPMT que reduciría la línea de superficie de protección de costas a 20 metros, pero aún no se ha hecho efectivo.
- En conclusión, existen discrepancias entre el planeamiento vigente y la línea de servidumbre de protección del DPMT y la legislación de Costas.
- Existe servidumbre aeronáutica por la proximidad con Tablada, que habrá de tenerse en cuenta.
- En cuanto a la Confederación Hidrológica del Guadalquivir, mucho terreno del término municipal se ve afectado por la Zona de Flujo Preferente y por zona T-500. Esto limita las posibilidades de desarrollo, entre otros, por la imposibilidad de hacer subestaciones eléctricas ni centros de transformación en la zona de flujo preferente, por lo que los sectores desarrollados en 2005 y los que están aún sin desarrollar, que necesitan de esta subestación, carecen de ella en la actualidad.
- Se están estudiando diferentes posibilidades para la ejecución de esta instalación en lugares seguros y adecuados, así como la posibilidad de revisar las ordenanzas de la zona para posibilitar la conciliación entre el desarrollo del planeamiento y la normativa sectorial.

- Se nos informa de la existencia de una Entidad Urbanística de Compensación EUC de gran parte de los sectores al sur del municipio, que ha puesto en marcha numerosos proyectos de infraestructuras, obras de colectores, obras hidráulicas, carreteras, rotondas, etc., mediante el pago a medias.
- Se pone de manifiesto la gran problemática del municipio, el paso de la Autovía A-8058 por el núcleo urbano, la segregación y desfragmentación que supone en el núcleo y el alto grado de peligrosidad, contaminación y tráfico que provoca. Se plantea la opción de un posible soterramiento de la misma.
- En cuanto a Vías Pecuarias, se está tramitando un deslinde, desafectación y cambio de trazado del Camino de San Francisco.
- Se plantea la necesidad de ampliar el Cementerio.
- Nos plantean la necesidad de prolongar un tramo de viario paralelo a la cornisa, como SGV, para mejorar la conexión urbana y la conexión con el parque de los Manantiales, así como la creación de una conexión peatonal entre la cornisa y la zona del casco urbano.

MESA 2	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE GELVES		
	FASE 2	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
TEMA DE LA REUNIÓN	1ª Reunión Corporación Municipal		
FECHA	06-11-2024	LUGAR	Ayuntamiento de Gelves

ASUNTO	Explicación del proceso que comienza y recopilación de demandas de las diferentes áreas municipales
--------	---

PARTICIPANTES / ASISTENTES**Por parte del Ayuntamiento:**

- Isabel Herrera Segura (Alcaldesa)
- Sandra Domínguez Carretero (Delegada de Urbanismo)
- Esperanza Caso Vázquez (Arquitecta Municipal)
- Dolores García Medravilla (Arquitecta Técnica Municipal)
- David Mir Solís (Delegado de RRHH)
- Rebeca Libertad Aibar Palma (Delegada de Salud y Empleo)
- Isabel García Cardoso (Delegada de Desarrollo Local y Turismo)
- Manuel Ramos Lara (Delineante)
- Lucía Ribera García (Secretaria General del Ayuntamiento)
- María José Rodríguez Fernández (Responsable del Departamento de Comunicación y Directora de la Emisora Municipal de Radio)
- Rafael García Villa (Delegado de Seguridad, Fiestas y Eventos)
- Mariló Gómez Ávalos (Delegada de Cultura, Juventud y Participación Ciudadana)

Por parte del Equipo Redactor:

- Ramón Cuevas Rebollo
- Javier López Ruiz
- Alicia Gómez del Castillo

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El equipo redactor hace una breve exposición del proceso y del PGOM en redacción, presentando el cambio normativo de la LISTA y su inclusión en el PGOM.

Tras esto, el equipo de gobierno y los servicios municipales comentan las siguientes cuestiones y problemáticas:

- Impacto de la nueva SE-40: Se destaca la necesidad de revisar los informes previos para evaluar cómo esta infraestructura afectará al término municipal.
- Inundabilidad: Se solicita proporcionar a los vecinos información clara sobre dónde pueden consultar las zonas potencialmente afectadas en caso de catástrofes.
- La alcaldesa propone la creación de mesas de trabajo organizadas por áreas del ayuntamiento, con el fin de canalizar las iniciativas y demandas de la corporación municipal, y evaluar su posible inclusión en el documento del PGOM.

- Adicionalmente, se traslada al equipo redactor la necesidad de revisar el déficit de suelo terciario frente al exceso de suelo residencial existente, un aspecto que requiere una nueva evaluación.
- Se expresa la preocupación por los problemas relacionados con el transporte público, ya que las distancias internas dentro del núcleo urbano son de aproximadamente de 3 km, lo que fomenta el uso de vehículos privados.
- Finalmente, se destaca la importancia de incorporar una perspectiva de género e igualdad en la redacción del nuevo PGOM.

C.4.3.2. MESAS TEMÁTICAS

En el marco del proceso participativo vinculado a la elaboración del PGOM de Gelves, se celebró una mesa temática abierta a la ciudadanía, concebida como un espacio de diálogo directo, libre y accesible para vecinos y vecinas del municipio, asociaciones, colectivos sociales y cualquier persona interesada en el desarrollo urbanístico de la localidad.

Esta sesión tuvo un doble objetivo: por un lado, informar de forma clara y accesible sobre el alcance del nuevo planeamiento, sus fases y los canales habilitados para la participación; y por otro, recoger aportaciones, preocupaciones y propuestas concretas por parte de la población, contribuyendo así a una planificación más ajustada a la realidad social del municipio.

La sesión fue moderada por el equipo redactor y contó con la presencia de representantes políticos y técnicos del Ayuntamiento, quienes introdujeron brevemente el proceso de elaboración del PGOM y respondieron a las consultas planteadas. Posteriormente, se abrió un turno de intervenciones en el que se expusieron diferentes puntos de vista sobre el modelo de ciudad deseado, los principales retos urbanísticos del municipio y las prioridades ciudadanas en materia de dotaciones, movilidad, patrimonio y sostenibilidad.

A modo de síntesis, las principales cuestiones abordadas durante la sesión fueron:

- Preocupación generalizada por el crecimiento urbano desordenado y la ausencia de un planeamiento actualizado que permita orientar el desarrollo futuro del municipio de manera coherente y sostenible.
- Necesidad de reordenar zonas urbanas degradadas, mejorar la accesibilidad peatonal, reducir la fragmentación urbana y resolver los problemas derivados del tráfico, especialmente en torno a la A-8058.
- Demanda de más dotaciones públicas, entre ellas zonas verdes, instalaciones deportivas, servicios sanitarios y equipamientos de barrio, especialmente en las zonas de expansión residencial.
- Interés en preservar el patrimonio histórico y natural, destacando la importancia de proteger la Cornisa del Aljarafe y el entorno fluvial del Guadalquivir como elementos identitarios y paisajísticos clave.
- Reivindicación de una economía local más diversa, que reduzca la dependencia del entorno portuario y promueva el pequeño comercio, los servicios de proximidad y las actividades compatibles con el carácter residencial del municipio.
- Valoración positiva del proceso participativo, con el reconocimiento explícito de varios asistentes sobre la oportunidad de ser escuchados e involucrarse activamente en el diseño del futuro urbano de Gelves.

La celebración de esta mesa ha resultado esencial para incorporar una visión plural, directa y representativa al proceso de planificación, sentando las bases para una participación continuada y estructurada a lo largo de todo el ciclo de elaboración del PGOM. Asimismo, ha reforzado el compromiso del Ayuntamiento con una planificación cercana a la ciudadanía, basada en la escucha activa y en el principio de corresponsabilidad.

MESA CIUDADANA	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL DE GELVES		
	FASE 2	PARTICIPACIÓN CIUDADANA	
TEMA DE LA REUNIÓN	1ª Reunión Temática		
FECHA	06-11-2024	LUGAR	Ayuntamiento de Gelves

ASUNTO	Explicación del proceso que comienza y recopilación de demandas de los vecinos y vecinas.
---------------	---

PARTICIPANTES / ASISTENTES
<u>Por parte del Equipo de Gobierno:</u> - Sandra Domínguez Carretero (Delegada de Urbanismo) - Esperanza Caso Vázquez (Arquitecta Municipal) <u>Por parte de la Oposición de Gobierno:</u> - Álvaro de la Huerta Rodríguez (Concejal del PP) - Jesús Garrido Manosalvas (Concejal del PP) - Juan José Pineda Guillén (Concejal del partido Contigo Somos Democracia Gelves) <u>Vecinos:</u> - 7 asistentes a título particular <u>Por parte del Equipo Redactor:</u> - Javier López Ruiz - Lidia Berdonces Machío

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

El equipo redactor hace una breve exposición del proceso y del PGOM en redacción, ante los vecinos y vecinas asistentes a la mesa de participación. Tras esto, dan comienzo las mesas temáticas sobre “El Modelo de Ciudad” y sobre “Suelo Rústico”. Las cuestiones planteadas pueden resumirse en lo siguiente:

Movilidad y Accesibilidad

- Se pone de manifiesto el problema del paso de la Autovía A-8058 a través del núcleo urbano, como problema fundamental del municipio. Ocasiona fragmentación y segregación entre ambas zonas de la carretera, además de problemas de peligrosidad y contaminación. Se propone soterrar dicha travesía y generar un bulevar que conecte las dos zonas urbanas del núcleo y sea más amable, con disposición de zonas peatonales, carril bici, arbolado y zonas verdes.
- Existen problemas de aparcamiento en la zona central del casco urbano de Gelves. Se trata de una zona muy colmatada, donde no es posible la inclusión de aparcamientos, ni carril bici.
- Existe muy mala comunicación con los municipios vecinos, además de una mala conexión interurbana de transportes, así como en el interior del núcleo. Es difícil acceder a ciertas zonas del municipio y a ciertos servicios. Pocas paradas de autobús.
- Gran dependencia del vehículo privado.
- El proyecto para la construcción de un tranvía para el Aljarafe, está paralizado.
- Se plantea la posibilidad de crear un carril bus reservado en determinadas zonas, como el acceso a zonas industriales.
- Así mismo, se propone la creación de rutas seguras en los accesos a los colegios, con itinerarios más cómodos para la bici y el peatón, potenciando esta movilidad alternativa frente al vehículo privado.
- Los mayores desplazamientos al exterior del municipio se hacen a Sevilla y a Mairena.

Dotaciones y Equipamientos

- Existe una mala distribución de dotaciones y equipamientos. Mientras la parte central del casco urbano goza de numerosos servicios, comercios y dotaciones, los barrios más nuevos y alejados de la parte central no disponen de estos servicios y dotaciones mínimas de barrio, por lo que es necesario desplazarse en coche para acceder a ellos.
- Se propone la ampliación del Puerto hacia San Juan, integrando el espacio público de la ribera del río con el pueblo, e incluso conectarlo con el paseo de ribera de San Juan.
- Se demanda la mayor promoción del corredor verde y de la cornisa de Gelves. Para ello, se plantea la ejecución de carril bici en la zona del corredor verde y la conexión con el tramo existente en la zona de los Humedales. Se plantea también la posibilidad de hacer un parque en dicho barrio.

Vivienda

- Hay poca oferta de vivienda. Los precios son muy elevados y hay pocas.
- Hay numerosos bloques de viviendas con obras paralizadas y abandonadas.
- Se plantea, como mejor alternativa de crecimiento, las promociones de vivienda plurifamiliar en altura, que cree dinamismo de barrio y pequeño comercio cercano.

Actividades Económicas

- Es necesario potenciar los polígonos industriales y las actividades económicas. Sin embargo, los PI están muy desconectados del pueblo, con pocas paradas de autobús, difícil acceso y problemas de inseguridad.
- Los barrios nuevos alejados del casco histórico no disponen de servicios ni comercio de barrio.

Patrimonio

- La Cornisa del Aljarafe y el Río Guadalquivir, espacios naturales de especial relevancia en el término municipal, funcionan como “islas” independientes, sin estar debidamente entrelazadas con el pueblo. Son espacios de gran potencial, pero no hay conexión, por lo que no se aprovechan.

Turismo

- Se pone de manifiesto que uno de los principales atractivos turísticos de Gelves es el Río Guadalquivir. Sin embargo, este atractivo no se potencia. Se plantea la posibilidad de rodear el Puerto de Gelves de actividades y desarrollar toda la zona del entorno del Río, ponerla en carga y al servicio de los ciudadanos.
- Otro gran atractivo es la gran cantidad de parques tematizados que posee el municipio, cada uno con diferente carácter y diferente uso (parque de los monumentos, parque del baño, parque de merendero, parque de conciertos...). Esto habría que potenciarlo de cara al turismo y a la de concurrencia de gente. Sin embargo, el mantenimiento de los mismos es costoso y complicado.
- Comentan que la principal actividad económica en Gelves son los bares.



C.4.4. CONSULTA PÚBLICA PREVIA.

Una vez elaborados el Avance del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), el Documento Inicial Estratégico (DIE) y la Memoria Resumen de la Valoración de Impacto en la Salud, dichos documentos serán objeto de un procedimiento de Consulta Pública Previa, conforme a lo establecido en la normativa vigente.

Durante este periodo, los documentos estarán disponibles para su consulta presencial en la sede del Ayuntamiento de Gelves, facilitando así el acceso directo de la ciudadanía a la información clave del proceso de planeamiento. Además, y con el objetivo de garantizar una participación más amplia y accesible, se habilitará un espacio específico en el portal web municipal desde el cual podrán descargarse los documentos y enviarse observaciones o aportaciones.

La consulta pública previa tiene como finalidad recabar la opinión de la ciudadanía y de los potenciales agentes interesados sobre cuestiones como los problemas urbanos que se pretenden abordar, la necesidad y oportunidad de tramitar el nuevo instrumento de ordenación, así como los objetivos generales y las posibles alternativas que se proponen en esta fase inicial.

Este trámite resulta obligatorio para aquellos instrumentos de ordenación urbanística en los que sea preceptiva la elaboración de un Avance, como es el caso del PGOM, y se considerará cumplido mediante la publicación del propio Avance. No obstante, el Ayuntamiento promoverá activamente esta consulta a través de medios digitales y presenciales, reforzando así el carácter participativo del proceso.

La publicación digital incluirá todos los documentos necesarios para garantizar una comprensión adecuada de la iniciativa y fomentar una participación informada, reforzando los principios de transparencia, accesibilidad y gobernanza abierta en el marco del desarrollo urbanístico de Gelves.

C.5. RESULTADOS DEL PROCESO PARTICIPATIVO

La participación ciudadana ha constituido un eje fundamental en la fase de Avance del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) de Gelves. A través de diversas herramientas se ha promovido la implicación de la población, agentes sociales y técnicos municipales. Este apartado sintetiza el análisis de las aportaciones recibidas, las demandas principales detectadas y las lecciones aprendidas durante el proceso, con el fin de fortalecer la gobernanza democrática del planeamiento urbanístico.

C.5.1. ANÁLISIS DE APORTACIONES CIUDADANAS

A pesar de los esfuerzos desplegados para fomentar la participación, la respuesta ciudadana a las herramientas habilitadas ha sido desigual. Destaca el cuestionario ciudadano, con tan solo 14 respuestas recibidas, lo que representa una tasa de participación muy baja en relación con el total de habitantes (10.491). Esta limitada participación, aunque insuficiente desde el punto de vista cuantitativo, ha proporcionado aportaciones cualitativas de interés.

Las reuniones presenciales y mesas temáticas (especialmente la mesa ciudadana y los encuentros con técnicos y corporación municipal) han ofrecido una mayor riqueza en el contenido de las aportaciones, generando un espacio de diálogo y recogida directa de inquietudes. En conjunto, las aportaciones ciudadanas han sido analizadas y sistematizadas, contribuyendo a afinar el diagnóstico y a orientar las propuestas del Avance del PGOM.

Cabe señalar que el buzón de participación no ha registrado entradas hasta la fecha, lo que subraya la necesidad de reforzar su difusión y facilitar su uso por parte de la población.

C.5.2. PRINCIPALES DEMANDAS DETECTADAS

Las aportaciones ciudadanas, institucionales y técnicas recogidas a lo largo del proceso participativo han coincidido en una serie de demandas prioritarias para el futuro urbano de Gelves:

Movilidad y conectividad urbana

- Propuesta de Soterramiento de la A-8058 y transformación en bulvar amable y accesible.
- Creación de rutas seguras a pie y en bicicleta, especialmente hacia los colegios.
- Mejora del transporte público y conexión con municipios vecinos.

Dotaciones y servicios

- Necesidad de más dotaciones públicas y su correcta distribución territorial.
- Falta de equipamientos en barrios periféricos.
- Mejora del mantenimiento de parques y espacios públicos.

Modelo urbano y vivienda

- Déficit de vivienda accesible y oferta limitada.
- Desequilibrio entre suelo residencial y terciario.
- Propuesta de vivienda plurifamiliar para dinamizar zonas urbanas y fomentar comercio de proximidad.

Entorno natural, patrimonio y sostenibilidad

- Protección activa de la Cornisa del Aljarafe y del entorno del río Guadalquivir.
- Integración de zonas naturales con el casco urbano.
- Potenciación del corredor verde y del paisaje como elementos identitarios.

Economía local

- Diversificación de la actividad económica más allá del entorno portuario.
- Apoyo al comercio local y actividades compatibles con el entorno residencial.
- Conexión y seguridad en polígonos industriales.

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE

C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO



**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

28613680R
RAMON DE
LOS
SANTOS
CUEVAS (R:
B91588426)

Firmado digitalmente
por 28613680R RAMON DE
LOS SANTOS CUEVAS (R:
B91588426)
DN: cn=28613680R RAMON
DE LOS SANTOS CUEVAS
(R: B91588426) gn=RAMON
DE LOS SANTOS c=ES
o=BURO 4 ARQUITECTOS
SLP
Motivo: Soy el autor de este
documento
Ubicaci· n:
Fecha: 2025-11-18
19:21+01:00

FERRAL
SEVILLA
JORGE -
31699431
A

Firmado digitalmente
por FERRAL SEVILLA
JORGE - 31699431A
DN: cn=FERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
gn=JORGE c=ES
Motivo:
Ubicaci· n:
Fecha: 2025-11-18
19:21+01:00

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE- C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO** 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 María

Valdivieso Navarro, LADE Economía

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 Motilla 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

C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO.....	7
C.1. ANÁLISIS DAFO DEL MUNICIPIO DE GELVES	8
C.2. RESUMEN DE PROBLEMAS DETECTADOS	16



C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO

Una vez realizado el análisis exhaustivo del planeamiento vigente, de los instrumentos, los elementos y vinculaciones a tener en cuenta para la redacción de este Plan General de Ordenación Municipal de Gelves, detallaremos de forma sintetizada la información a través de un análisis DAFO con el objeto de puntualizar la cuestiones relevantes y dar paso a desarrollar con mayor detalle los principales problemas urbanísticos que serán objeto de planeamiento, así como las oportunidades y fortalezas con las que cuenta el término municipal



C.1. ANÁLISIS DAFO DEL MUNICIPIO DE GELVES

El análisis DAFO constituye una herramienta estratégica fundamental para el diagnóstico territorial del municipio de Gelves, permitiendo identificar los principales factores internos y externos que condicionan su desarrollo urbanístico. A través de este enfoque se examinan, de manera sistemática, las fortalezas y debilidades intrínsecas al sistema urbano local, así como las oportunidades y amenazas derivadas del entorno metropolitano y de las dinámicas territoriales supramunicipales.

Este análisis se integra en el proceso de reflexión del planeamiento urbanístico, proporcionando una base sólida para la formulación de criterios, estrategias y propuestas de ordenación. Su objetivo es establecer un marco comprensivo de las capacidades y limitaciones del municipio, atendiendo a aspectos clave como la morfología urbana, la movilidad, los valores ambientales y paisajísticos, la estructura socioeconómica, la accesibilidad y los equipamientos, entre otros elementos esenciales para la sostenibilidad del modelo territorial.

La identificación de estos vectores de análisis contribuye, en definitiva, a orientar la toma de decisiones en el futuro documento de planeamiento, permitiendo una intervención más eficiente, equilibrada y adaptada a las singularidades del municipio de Gelves dentro del área metropolitana de Sevilla.

FORTALEZAS

Ubicación metropolitana estratégica: Gelves forma parte del área metropolitana de Sevilla, lo que le confiere acceso cercano a la capital y a municipios prósperos del Aljarafe. Su posición sobre la autovía A-8058 facilita la comunicación con Sevilla y otras localidades, ofreciendo oportunidades de conectividad y desarrollo

Esta localización privilegiada permite a Gelves beneficiarse de las sinergias económicas y de servicios de la región, a la vez que mantiene un entorno más tranquilo que el de la gran ciudad.

Entorno natural y paisaje de valor: El municipio cuenta con importantes activos medioambientales, como la Cornisa del Aljarafe y la ribera del río Guadalquivir a su paso por Gelves. Estos elementos conforman un patrimonio natural destacado que realza el paisaje local

La cornisa ofrece vistas panorámicas y espacios verdes, mientras que el frente fluvial incluye el Puerto Deportivo de Gelves y zonas de vega. La presencia de estos entornos naturales brinda oportunidades de ocio al aire libre, turismo fluvial y disfrute paisajístico, a la par que constituye una fortaleza ecológica y cultural que se busca conservar y potenciar

Calidad de vida y perfil socioeconómico alto: Gelves presenta indicadores socioeconómicos favorables. El nivel de renta medio por hogar (en torno a 33.148 € anuales) y por persona (casi 11.900 €) sitúa al municipio en una posición acomodada dentro de la provincia

Este nivel de vida alto-aceptable, comparado con localidades vecinas y la propia capital, se traduce en una población con acceso a buenos servicios y capacidad de consumo local. La combinación de entorno residencial tranquilo, tamaño manejable (aprox. 10.500 habitantes) y cercanía a Sevilla hacen de Gelves un lugar atractivo para vivir, reforzando la cohesión social y la identidad local.

Diversidad residencial y patrimonio urbano: El tejido urbano de Gelves combina un casco histórico con identidad (entorno de la antigua iglesia y plazas centrales) y áreas residenciales de diversas tipologías. Existe una gran diversidad de viviendas, predominando la unifamiliar (adosada, pareada y aislada) junto con algunas promociones plurifamiliares, lo cual permite albergar distintos perfiles de población. Esta mezcla aporta vitalidad y carácter propio al municipio. Asimismo, Gelves cuenta con elementos de patrimonio cultural destacados, como la Hacienda de Torrequemada (antigua hacienda olivarera de valor histórico) y vestigios del antiguo tranvía, que forman parte de la identidad local. La preservación y puesta en valor de este patrimonio arquitectónico y arqueológico se reconoce como un activo importante para el municipio

Infraestructuras y equipamientos existentes: A pesar de su tamaño, Gelves dispone de ciertas infraestructuras que constituyen fortalezas. Destaca el Puerto Deportivo de Gelves, un puerto fluvial deportivo integrado en la red de puertos andaluces, con capacidad para unas 400 embarcaciones

Esta instalación única en el área metropolitana es un recurso con gran potencial recreativo y turístico. El municipio también cuenta con equipamientos básicos (educativos, deportivos, sanitarios) consolidados en el suelo urbano, y con suelos ya reservados en planeamiento para la expansión de dotaciones según crezca la población. Todo ello sienta una base sólida sobre la cual el nuevo plan puede apoyarse para mejorar y equilibrar la dotación de servicios en todo el término municipal.

DEBILIDADES

Dependencia funcional de Sevilla y municipios colindantes:

Gelves muestra una excesiva subordinación económica y de servicios respecto a Sevilla capital y a las localidades vecinas de Mairena del Aljarafe y San Juan de Aznalfarache. Gran parte de la población se desplaza diariamente fuera del municipio por trabajo, estudio o abastecimiento, generando fuertes demandas de movilidad. La conurbación física con San Juan y Mairena no se traduce en integración plena, sino en que zonas como la urbanización Simón Verde estén más vinculadas territorial y funcionalmente a Mairena que a Gelves. Esta dependencia implica que Gelves por sí solo tiene limitada oferta de empleo y servicios de rango superior, lo que debilita su autonomía funcional dentro del área metropolitana.

Déficit de conectividad interna (A-8058 como barrera):

La carretera A-8058 (autovía de Coria) que atraviesa Gelves de norte a sur actúa como una barrera que fragmenta el núcleo urbano y dificulta la movilidad transversal. Las zonas situadas a un lado y otro de esta vía se encuentran segregadas, con escasa permeabilidad para peatones y tráfico local. Esta fractura urbana afecta especialmente la conexión entre el casco antiguo (al pie de la cornisa) y los nuevos desarrollos al otro lado de la autovía. Además, la propia A-8058 genera impactos negativos de contaminación acústica y visual, y soporta un tráfico de paso intenso que tensiona la circulación interna. La insuficiente trama de vías secundarias y pasarelas que atraviesen o bordeen la autovía agrava este déficit de conectividad interna.

Dificultades de accesibilidad peatonal y ciclista:

Gelves presenta importantes carencias en movilidad sostenible, con desconexiones peatonales y ciclistas tanto dentro del casco urbano como hacia sus entornos cercanos. En el interior del pueblo existen calles cuyo recorrido peatonal no es accesible ni continuo, presentando barreras arquitectónicas significativas. La discontinuidad de aceras y la escasez de itinerarios adaptados dificultan los desplazamientos a pie, especialmente en el centro histórico, donde la topografía pronunciada y la estrechez de algunas vías añaden obstáculos. Igualmente, la falta de una red ciclista urbana es patente – no hay carriles bici conectando las diferentes zonas – lo que se traduce en un uso muy reducido de la bicicleta como medio de transporte habitual. Por otro lado, la conexión peatonal entre el casco bajo y la zona alta de la cornisa (Simón Verde) es deficiente; actualmente la separación entre ambas partes del municipio es muy acusada y resulta difícil acceder caminando o en bicicleta debido a la falta de itinerarios adecuados en la ladera. En suma, esta situación de accesibilidad limitada desalienta la movilidad no motorizada y refuerza la dependencia del vehículo privado para trayectos incluso cortos.

Trama urbana fragmentada y zonas degradadas en bordes urbanos:

El crecimiento urbanístico histórico de Gelves ha dado lugar a una morfología disgregada, con sectores residenciales aislados del casco principal y áreas intersticiales poco integradas. Por ejemplo, la zona norte de El Pandro se desarrolló de forma relativamente autónoma y permanece desconectada del resto del casco, evidenciando la falta de continuidad urbana entre los distintos barrios. De igual modo, las urbanizaciones en la cornisa (Simón Verde, Loma Verde, Coto Verde) surgieron sin planeamiento coordinado, orientándose más hacia Mairena, lo que generó crecimiento desordenado y una ruptura con el tejido tradicional de Gelves. Como resultado de estas fragmentaciones, existen espacios residuales y degradados en algunos bordes: traseras del casco histórico que dan hacia la cornisa o la vega, antiguas parcelas no edificadas o restos de construcciones abandonadas, etc. Estas áreas presentan problemas de integración paisajística y, en ciertos casos, albergan edificación envejecida o en mal estado. La falta de renovación urbana en dichos enclaves constituye una debilidad, ya que afea la imagen urbana y desaprovecha suelo ubicado en posiciones estratégicas dentro del municipio.

Déficit de vivienda protegida, equipamientos en ciertas zonas y problemas de movilidad cotidiana:

El análisis diagnóstico revela una oferta insuficiente de vivienda de protección oficial en Gelves, lo que dificulta el acceso a vivienda asequible para sectores de población como los jóvenes o las familias de menores ingresos. Hasta la fecha, el planeamiento anterior no obligaba a reservas significativas de suelo para vivienda protegida, traduciéndose en un parque de vivienda orientado sobre todo al mercado libre. Por otro lado, se detecta una carencia de equipamientos públicos de proximidad en algunas zonas de expansión, especialmente en los nuevos barrios al norte y sur del casco, lo que genera desequilibrios en la dotación de servicios. La distribución de equipamientos tiende a concentrarse en el núcleo tradicional, dejando áreas residenciales periféricas con menor acceso inmediato a dotaciones educativas, culturales o deportivas, a pesar de haberse previsto suelos para ello. Finalmente, la movilidad cotidiana se ve entorpecida por un transporte público insuficiente: Gelves carece de conexión directa a la red de metro y depende de líneas de

autobús de cobertura limitada. Las conexiones interurbanas de transporte público con Sevilla y municipios vecinos son mejorables, y el servicio de autobús urbano interno es escaso, con pocas paradas y frecuencias bajas. Esta situación obliga a muchos desplazamientos obligados en vehículo privado, incrementando los costes y empeorando la sostenibilidad de la movilidad diaria.

AMENAZAS

Riesgos de inundación y restricciones por normativa sectorial:

Más de la mitad del término municipal de Gelves se sitúa en zonas inundables de la llanura del Guadalquivir, en concreto en área de flujo preferente del río. Esta elevada susceptibilidad a inundaciones (el municipio ha sido identificado como Área de Riesgo Potencial Significativo de Inundación) impone fuertes limitaciones al desarrollo urbanístico y exige medidas especiales de prevención y protección. Cualquier crecimiento o actuación en las áreas bajas debe supeditarse a la normativa de aguas, lo que complica la disponibilidad de suelo seguro. Asimismo, la presencia del río y la ribera implica servidumbres del Dominio Público Hidráulico y Marítimo-Terrestre, bajo la tutela de confederaciones hidrográficas y la Demarcación de Costas, cuya legislación restringe usos en franjas de protección cercanas al cauce. A ello se suman otras normativas sectoriales aplicables en Gelves: la existencia de vías pecuarias atravesando el término (p.ej. la Cañada de San Juan, coincidente en parte con la A-8058) conlleva limitaciones legales en esos tramos, y la proximidad de infraestructuras viarias mayores (autovías, futuras rondas) impone zonas de afección donde el planeamiento municipal tiene menos margen. En conjunto, este entramado de condicionantes supone una amenaza para Gelves, ya que restringe considerablemente el suelo aprovechable y obliga a una compleja coordinación administrativa en el desarrollo urbano.

Degradación ambiental de espacios protegidos por desuso o falta de gestión:

Algunos de los espacios con mayor valor ambiental y paisajístico en Gelves podrían sufrir deterioro si no se integran en la dinámica urbana mediante usos adecuados o planes de manejo. La cornisa del Aljarafe, por ejemplo, cuenta con sectores calificados como parque periurbano o espacios libres en el planeamiento, pero que en la práctica pueden estar infrautilizados o con difícil acceso, lo que favorece su abandono y la aparición de vertidos incontrolados. De igual modo, la ribera del Guadalquivir y las vegas fluviales – protegidas en parte por la normativa de dominio público – corren el riesgo de degradarse si no se aprovechan para actividades recreativas, senderos verdes u otras funciones que permitan su vigilancia y mantenimiento. La falta de uso activo y vigilancia en estos espacios abiertos puede traducirse en pérdida de biodiversidad, acumulación de residuos o ocupaciones ilegales. La amenaza consiste en que un patrimonio natural valioso termine infrautilizado y deteriorado, privando al municipio de sus beneficios ambientales. Es imprescindible, tal como señala el diagnóstico, adoptar medidas de conservación y puesta en valor de estos entornos para evitar su degradación.

Impacto de nuevas infraestructuras de transporte (SE-40 y otras):

La construcción de grandes infraestructuras previstas en el entorno de Gelves plantea también amenazas. En particular, el trazado del cuarto cinturón SE-40 atravesará una parte del término municipal (zona oriental del enclave de Torrequemada) con impactos territoriales significativos. Esta autovía metropolitana podría generar barreras físicas adicionales, ruido e impactos visuales en áreas hasta ahora rurales, afectando a suelos de alto valor cultural y ambiental (olivares históricos de la Hacienda de Torrequemada). Asimismo, se proyecta un viario de enlace entre la A-8058 y la A-49 al sur de Gelves, atravesando la vega para conectar ambas autovías. Dicha infraestructura, si se ejecuta, implicará la ocupación de suelos agrarios y probablemente aumentará la presión urbanística en la zona baja, con posibles efectos adversos sobre el paisaje y los usos tradicionales. Por otro lado, la propia autovía A-8058 seguirá siendo una fuente de impactos mientras mantenga tráfico elevado: de no materializarse soluciones (desvíos, desdobles o soterramiento), el ruido y la contaminación que genera pueden intensificarse con el crecimiento metropolitano. La amenaza general radica en que Gelves sufra los perjuicios de infraestructuras supra-municipales (fragmentación del territorio, deterioro ambiental, servidumbres estrictas) sin obtener suficientes beneficios directos de las mismas.

Falta de integración y aprovechamiento de activos como el puerto deportivo y la Hacienda Torrequemada:

Gelves dispone de recursos singulares cuyo potencial no está plenamente explotado e cuya desarticulación del tejido urbano supone una amenaza de degradación. El Puerto Deportivo de Gelves, aunque es una instalación de relevancia regional, permanece relativamente aislado del casco urbano, con pobre integración urbana y escasa conectividad peatonal directa. Esto limita su contribución a la economía local y a la vida del municipio, reduciéndolo a un enclave especializado. Si no se desarrollan mejores accesos, usos complementarios (comercio, hostelería) o iniciativas turísticas, el puerto continuará infrautilizado respecto a lo que podría aportar, e incluso puede enfrentar falta de mantenimiento adecuado al no estar intensamente usado. Por otra parte, la Hacienda de Torrequemada (junto con su entorno de 167 ha de olivar) constituye un patrimonio cultural de gran interés que, sin embargo, se encuentra periférico y desconectado del núcleo urbano principal. La ausencia de una puesta en valor activa de esta hacienda – por ejemplo, como

equipamiento cultural, educativo o turístico rural – conlleva el riesgo de que su estado se deteriore con el tiempo. Además, la nueva infraestructura (SE-40) atravesará sus inmediaciones, lo que puede agravar la falta de integración de este enclave histórico. La amenaza es doble: perder la oportunidad de aprovechar estos recursos únicos y, peor aún, que su degradación ambiental o patrimonial termine restando valor al municipio en lugar de sumarlo.

OPORTUNIDADES

Desarrollo de nuevos sectores urbanizables con vivienda asequible:

Gelves aún dispone de varios ámbitos de suelo urbanizable no desarrollado que representan una oportunidad para orientar el crecimiento futuro de forma ordenada. En concreto, permanecen al menos cuatro sectores planificados pendientes de ejecución, los cuales podrían destinarse a nuevos proyectos residenciales incluyendo vivienda de protección pública o usos mixtos. La activación de estos sectores bajo el nuevo Plan General permitiría atender la demanda de vivienda local – especialmente para jóvenes y población con menos recursos – subsanando el déficit de vivienda protegida identificado. Al mismo tiempo, ofrece la posibilidad de equilibrar la estructura urbana, creando conexiones viales y peatonales que cosan las distintas partes del municipio. Con un diseño adecuado, estos desarrollos pueden integrar equipamientos y espacios verdes, mejorando la cohesión territorial. La planificación cuidadosa de estas bolsas de suelo es una oportunidad para corregir desequilibrios del pasado y satisfacer necesidades habitacionales presentes y futuras.

Mejora de la conectividad metropolitana y movilidad sostenible:

La posición de Gelves dentro del área metropolitana y las inversiones previstas en infraestructuras ofrecen oportunidades importantes de mejorar la accesibilidad del municipio. La construcción de la SE-40 y enlaces asociados, bien gestionada, podría facilitar conexiones más ágiles con otras localidades del Aljarafe y descongestionar la A-8058 del tráfico de paso, permitiendo transformar la travesía urbana en una vía más amable. Asimismo, la cercanía de Gelves a las estaciones de la Línea 1 del Metro (en San Juan Bajo y Cavaleri, Mairena) es una oportunidad para implantar sistemas de transporte complementarios (lanzaderas de autobús, carriles bici interurbanos, etc.) que vinculen el municipio con la red metropolitana de transporte. A nivel interno, existe la oportunidad de desarrollar una red de movilidad activa (sendas peatonales, ciclovías) aprovechando los corredores verdes naturales – la ribera y la cornisa – lo que incrementaría la calidad de vida y la sostenibilidad. En resumen, Gelves puede capitalizar su ubicación estratégica y las nuevas infraestructuras regionales para integrarse mejor en el sistema metropolitano, reduciendo su aislamiento en materia de transporte.

Valoración del puerto fluvial y el frente ribereño:

El Puerto Deportivo de Gelves y su entorno en la ribera del Guadalquivir constituyen una clara oportunidad de desarrollo turístico y recreativo. Integrar más el puerto con el municipio – mediante accesos peatonales directos, señalética, y promoción de actividades náuticas o eventos – podría atraer visitantes y dinamizar la economía local. Existe margen para crear en torno al puerto una oferta de ocio y restauración que aproveche el atractivo del río. Asimismo, la propia ribera y las islas fluviales cercanas (como la Isla del Betón) pueden incorporarse a itinerarios ambientales, deportes al aire libre o incluso a la ampliación del puerto de Sevilla hacia el sur, siempre que se haga de forma sostenible. La colaboración con la Autoridad Portuaria y la Junta de Andalucía en este ámbito podría brindar inversiones y proyectos beneficiosos para Gelves. En definitiva, reactivar el frente fluvial como espacio de encuentro, ocio y turismo náutico es una oportunidad única que diversificaría la oferta local más allá del carácter residencial del municipio.

Rehabilitación del patrimonio cultural y natural (Hacienda Torrequemada y cornisa):

La Hacienda de San Ignacio de Torrequemada y los extensos olivares históricos asociados representan una oportunidad de poner en valor el patrimonio cultural rural de Gelves. Su recuperación para algún uso público o colaborativo (por ejemplo, como museo agrario, centro de interpretación, complejo de turismo rural o equipamiento educativo) permitiría rescatar este monumento del olvido y conectarlo con la ciudadanía. Dado que esta finca es parte indisoluble de la historia local, su rehabilitación con apoyo institucional podría convertirse en proyecto emblemático, atrayendo financiación externa y expertos en conservación. Paralelamente, los espacios naturales como la cornisa del Aljarafe y las vegas del Guadalquivir ofrecen la oportunidad de desarrollar infraestructuras verdes y azules integradas en la planificación urbana. Proyectos de parques, senderos ecológicos y miradores en la cornisa, así como la restauración ambiental de la ribera, contribuirían a mejorar la resiliencia climática y la oferta de espacios de esparcimiento. Estas actuaciones, además de proteger el medio ambiente, reforzarían la identidad de Gelves como "ciudad panorámica y fluvial", singular dentro del área metropolitana.

Atracción de población joven gracias a la competitividad residencial:

Aunque los precios de la vivienda en Gelves se han elevado, el municipio sigue siendo una opción más accesible en el mercado inmobiliario en comparación con algunas localidades vecinas de mayor nivel económico (Mairena, Palomares). Esta relativa competitividad, unida a la calidad de vida local, supone una oportunidad para atraer y fijar población joven y activa. Muchos jóvenes de la comarca podrían optar por

residir en Gelves si encuentran oferta de vivienda asequible de buena calidad, tanto en compra como en alquiler. Este relevo generacional ayudaría a sostener los colegios, rejuvenecer la pirámide poblacional y aportar emprendedores al tejido productivo local. El nuevo planeamiento, promoviendo vivienda protegida y alquiler, puede aprovechar esta coyuntura para convertir a Gelves en un destino residencial atractivo dentro del mercado metropolitano, evitando la fuga de talento y revitalizando la demanda de comercio y servicios locales.

Cooperación supramunicipal y proyectos metropolitanos: Por último, la propia integración de Gelves en la corona metropolitana de Sevilla brinda oportunidades de cooperación con municipios vecinos. La coordinación en materias de transporte, redes de carriles bici, turismo (ruta del Guadalquivir), o compartición de equipamientos de ámbito supralocal (p.ej. un parque comarcal en la cornisa o instalaciones deportivas intermunicipales) puede aportar sinergias beneficiosas. Iniciativas como planes de movilidad conjuntos con San Juan/Mairena, o la participación en la Agenda Urbana metropolitana, podrían canalizar financiación europea y autonómica hacia proyectos en Gelves. Aprovechar estas redes de colaboración permitiría a Gelves acceder a recursos técnicos y económicos mayores de los que tendría individualmente, convirtiendo su pequeño tamaño en parte de una fortaleza colectiva a escala regional.

C.2. RESUMEN DE PROBLEMAS DETECTADOS

Aunque la Memoria de Información ha abordado con detalle la problemática existente en el municipio, se considera oportuno, en esta fase del trabajo, sistematizar y sintetizar dicha problemática de forma estructurada. Esta relación tiene como objetivo establecer una base argumentada que permita orientar y fundamentar las distintas alternativas de ordenación que se propongan a continuación, de manera que estas den una respuesta coherente, eficaz y adaptada a las necesidades detectadas.

En este sentido, se procederá a identificar y categorizar las principales disfuncionalidades, carencias o conflictos urbanísticos en ámbitos como el sistema de asentamientos, la movilidad, el medio ambiente, el espacio público, la dotación de equipamientos, la estructura productiva o el acceso a la vivienda, entre otros. A partir de este esquema, se podrán definir con mayor precisión los objetivos de ordenación y las estrategias territoriales que orienten las propuestas de planeamiento.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE

- La carretera A-8058 que atraviesa el término de Gelves ocasiona importantes problemas de fragmentación y segregación entre las zonas urbanas del núcleo situadas a un lado y al otro de la carretera, así como contaminación acústica, visual y excesivo tráfico.
- Mala conexión entre el casco tradicional y las urbanizaciones en la parte alta de la Cornisa. Separación entre ambas partes del pueblo.
- Insuficiente sección del viario actual, no sólo en el casco, sino también en las urbanizaciones más recientes.
- Construcción de la SE-40, que atraviesa la zona este de la Hacienda Torrequemada.
- Construcción de un arco de conexión entre la A-49 y A-8058, justo al sur del Puerto Deportivo de Gelves y atravesando La Vega.
- Falta de sección suficiente y de condiciones óptimas de la SE-657, vía que une Gelves con Palomares del Río.
- Necesidad de finalizar la ejecución de diferentes viales de servicio, en paralelo a la autovía de Coria.
- Mala conexión viaria, tanto motorizada como peatonal, entre la Cornisa del Aljarafe y el casco urbano histórico, así como con el parque de los Manantiales.
- Reducida zona de reserva para peatones y vegetación, en determinados viarios urbanos.
- Existencia de calles en las que el trazado peatonal no es accesible ni continuo, presentando importantes barreras arquitectónicas.
- Discontinuidad y falta de red ciclista en el entorno urbano. Escaso uso de la bicicleta.
- Problemas de aparcamiento, principalmente en la zona central del casco urbano, zona muy colmatada.
- Mala conexión interurbana de transporte público, así como escaso servicio de autobús urbano en el interior del núcleo. Escasas paradas de autobús.
- Falta de Pantallas acústicas que atenúen la incidencia del ruido provocado por la A-8058

VIVIENDA

- Oferta de vivienda escasa y precios elevados.
- Oferta insuficiente de vivienda protegida.
- Existencia de varios bloques de viviendas con obras paralizadas y abandonadas.
- Unidades de ejecución del planeamiento vigente, aún sin ejecutar.
- Deficiencias vinculadas a la eficiencia energética y la accesibilidad, en las viviendas del Casco Histórico
- Carencia de Plan de Vivienda Municipal

DOTACIONES, EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS LIBRES



- Distribución desigual de las dotaciones, equipamientos y espacios libres. Mientras que la zona central del casco urbano cuenta con una amplia dotación, los barrios más recientes y periféricos carecen de los equipamientos mínimos necesarios.
- Determinadas carencias en equipamientos culturales y sanitarios.(actualmente en desarrollo una innovación sobre el centro de salud)
- Parcela de geriátrico pendiente de resolver
- Necesidad de ampliación del actual Cementerio.

INFRAESTRUCTURAS URBANAS

- Pendiente de finalización de infraestructuras en general.
- Pendiente de resolver cuestión de localización de subestación para dar cobertura a las necesidades eléctricas de los ámbitos a desarrollar.
- Emasesa necesita la ejecución de nuevo ramal
- Soterramiento de líneas eléctricas aéreas

ACTIVIDADES ECONÓMICAS

- Falta de servicios y de actividades económicas en los barrios más nuevos y más alejados del casco histórico.
- Polígonos industriales y actividades económicas de media escala muy desconectados de la trama del pueblo, gozando de difícil acceso, problemas de inseguridad y mala conexión mediante el transporte público.
- Necesidad de dotar de comunicación de transporte público - parada bus- en la zona del CITEC

PATRIMONIO

- La Cornisa del Aljarafe y el Río Guadalquivir carecen de buena conexión, por lo que su aprovechamiento, uso y disfrute se ven altamente mermados.

TURISMO

- Uno de los grandes atractivos de Gelves es la gran cantidad de parques tematizados que posee. Sin embargo, éstos no se potencian debidamente. Su mantenimiento es costoso y complicado.
- De igual manera, otro de los grandes atractivos, el río Guadalquivir, no se potencian ni desarrolla debidamente. Está falto de actividad y puesta en carga.

LEGISLACIONES SECTORIALES

- Superposición, en el término municipal, de diferentes normativas sectoriales que limitan su capacidad de desarrollo y crecimiento y que incluyen directrices exhaustivas.
- Costas: Existen discrepancias entre el planeamiento vigente y la línea de servidumbre de protección del DPMT.
- Confederación Hidrológica del Guadalquivir: Mucho terreno del término municipal se ve afectado por la Zona de Flujo Preferente y por zona T-500.
- Necesidad de adaptar la normativa municipal a la nueva normativa sectorial. Especial incidencia en la inundabilidad
- Falta de seguridad jurídica por la indeterminación de órgano competente en materia de inundabilidad. Costa / Confederación Hidrográfica.
- Servidumbre aeronáutica: Por la proximidad con Tablada.
- Problemática de acceso a terrenos privados de la Isla del Betón a través de la infraestructura portuaria.

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE

D. MEMORIA DE ORDENACIÓN



**PGOM
GELVES**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Se
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

28613680R
RAMON DE
LOS
SANTOS
CUEVAS (R:
B91588426)

Firmado digitalmente
por28613680R RAMON DE
LOS SANTOS CUEVAS (R:
B91588426)
DN: cn=28613680R RAMON
DE LOS SANTOS CUEVAS
(R: B91588426) gn=RAMON
DE LOS SANTOS c=ES
o=BURO 4 ARQUITECTOS
SLP
Motivo:Soy el autor de este
documento
Ubicaci· n:
Fecha:2025-11-18
19:22+01:00

FERRAL
SEVILLA
JORGE -
3169943
1A

Firmado digitalmente
porFERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
DN: cn=FERRAL
SEVILLA JORGE -
31699431A
gn=JORGE c=ES
Motivo:
Ubicaci· n:
Fecha:2025-11-18
19:22+01:00

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **DOCUMENTO DE AVANCE- D. MEMORIA DE ORDENACIÓN** 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 Motilla 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

D. MEMORIA DE ORDENACIÓN.....	8
D.1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN.....	9
D.1.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS	10
D.1.2. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	11
D.1.3. JUSTIFICACION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA.....	51
D.2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO.....	56
D.2.1. ANTECEDENTES. MODELO TERRITORIAL DEL AREA METROPOLITANA DE SEVILLA.....	56
D.2.2. EL MODELO TERRITORIAL DE GELVES.....	58
D.2.3. POI Y POU, MECANISMO DE CONURBACIÓN	62
D.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN	63
D.3.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA	64
D.3.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PGOM DE GELVES	66
D.3.3. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES	66
D.4. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MUNICIPIOS COLINDANTES.....	68
D.4.1. CONTEXTO TERRITORIAL.....	68
D.4.2. COORDINACIÓN DE LA PROPUESTA DEL PGOM DE GELVES CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COLINDANTES Y EL PUERTO DE SEVILLA.....	70
D.5. AVANCE DE LA SITUACIÓN BÁSICA DE SUELO.....	81
D.5.1. LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO	81
D.5.2. SUELO URBANO.....	82
D.5.3. SUELO RUSTICO	84
D.5.4. RESUMEN DE SUPERFICIES.....	91
D.6. AVANCE SOBRE EL DIMENSIONAMIENTO DE SUELO.....	92
D.6.1. SUELO PARA USO RESIDENCIAL.....	92
D.6.2. SUELO PARA USOS PRODUCTIVOS	93
D.7. SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS	95
D.7.1. SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES. ESPACIOS LIBRES-zonas verdes Y EQUIPAMIENTOS	95
D.7.2. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES	98
D.7.3. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS.....	101
D.7.4. SISTEMA GENERAL DE SERVICIOS	105
D.7.5. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS	106
D.8. ACTUACIONES DE TRANSFORMACION URBANISTICA Y ACTUACIONES URBANISTICAS. DELIMITACION Y DIRECTRICES.	120
D.8.1. ACTUACIONES EN SUELO URBANO	120
D.8.2. ACTUACIONES EN SUELO RUSTICO.....	122
D.9. DIRECTRICES DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y PATRIMONIO HISTORICO ARTISTICO.....	124
D.9.1. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORA DEL RESILENCIA	125
D.9.2. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA EFICIENCIA ENÉRGICA Y USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS.	126



D.9.3.	DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO PARA DIFERENCIAR GELVES COMO REFERENTE EN CALIDAD DE VIDA.	127
D.9.4.	DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GELVES.....	129
D.9.5.	DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE GELVES.	130
D.10.	CRITERIOS DE URBANISMO INCLUSIVO EN ACCESIBILIDAD, DIVERSIDAD, GÉNERO, SEGURIDAD Y USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD.....	131
D.10.1.	CONTEXTO LEGISLATIVO ACTUAL	132
D.10.2.	CRITERIOS GENERALES	133
D.10.3.	PERSPECTIVA DE GÉNERO	133
D.10.4.	SEGURIDAD. CONSEGUIR ENTORNOS MÁS SEGUROS.....	135
D.10.5.	ACCESIBILIDAD	137
D.10.6.	DIVERSIDAD.....	139
D.10.7.	USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD	139
D.10.8.	LA INCORPORACIÓN DEL URBANISMO INCLUSIVO EN L NUEVO MODELO URBANO Y TERRITORIAL DE GELVES	140
D.11.	PROPUESTAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, LA DIVERSIDAD FUNCIONAL, Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL, Y LA MEJORA AMBIENTAL.....	142
D.12.	APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN.....	144
D.12.1.	JUSTIFICACIÓN	144
D.12.2.	ACTUACIONES ESTRATÉGICAS	147

D. MEMORIA DE ORDENACIÓN



D.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.

D.1.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Tradicionalmente, las alternativas de ordenación se han centrado principalmente en el crecimiento de la ciudad, siendo la alternativa 0 la única que suponía el "no crecimiento", o el crecimiento de los sectores ya previstos, pero no desarrollados. En el resto de las alternativas, el elemento principal del discurso suele ser dónde se ubican los nuevos crecimientos y cuánta extensión ocupan.

En el contexto actual, donde el marco estratégico de las agendas urbanas y los criterios generales de la LISTA (donde se pretende una ocupación sostenible del suelo, que promueva la regeneración de la ciudad existente frente a los nuevos crecimientos), discutir únicamente diferentes alternativas de actuaciones de nueva urbanización sería, cuanto menos, incompleto.

A ello se le suma un cambio de paradigma tras la promulgación de la LISTA, que concibe los instrumentos de planeamiento como herramientas más flexibles, permitiendo la delimitación de actuaciones de nueva urbanización (ANU) desde el propio planeamiento o a posteriori (siguiendo sus directrices).

Además, cabe recordar que la propuesta que finalmente se desarrolle en el PGOM establecerá normas y directrices para múltiples aspectos (y no solo para la delimitación de actuaciones de nueva urbanización) por lo que en las alternativas del avance del PGOM de Gelves se ha incluido la valoración de grandes aspectos que se consideran relevantes para la ciudadanía. Estos aspectos se engloban en cuatro grandes grupos:

- **01 Modelo de ocupación territorial, y Usos del suelo**
- **02 Sistemas Generales de dotaciones**
- **03 Articulación Territorial y Movilidad**
- **04 Sostenibilidad Ambiental**

En los cuales se describirán aspectos que se consideran relevantes para el municipio y la ciudadanía que ayudan a valorar su eficacia y determinación como son la Interconexión territorial. Fragmentación urbana. Movilidad alternativa sostenible, los Sistemas generales. Supramunicipales y municipales, Vivienda y actividades económicas y la Sensibilidad ambiental. Patrimonio y Recursos ambientales y paisajísticos

Se proponen 3 alternativas de ordenación en las que (a excepción de la alternativa 0, que supone mantener las condiciones urbanísticas actuales en contexto LISTA) se ha tratado de dar diferentes respuestas a la problemática detectada en la Memoria de Diagnóstico, permaneciendo dentro del marco estratégico propio del PGOM para alcanzar el modelo de ciudad que se pretende (y, por tanto, dando cumplimiento a los objetivos y líneas estratégicas de las diferentes agendas urbanas). El análisis de los impactos ambientales de cada una de las alternativas propuesta forma parte del Documento Inicial Estratégico (DIE). ALTERNATIVAS PROPUESTAS

En la LISTA, se establece en el artículo 77 que, en el documento de Avance del correspondiente instrumento de ordenación urbanística, se describirá y justificará:

"(...) el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas".

En paralelo, en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante GICA) se incluye la valoración de los potenciales impactos ambientales de estas alternativas como uno de los contenidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica (artículo 38), trámite al que deben someterse obligatoriamente los Planes Generales de Ordenación Municipal.

D.1.2. 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.

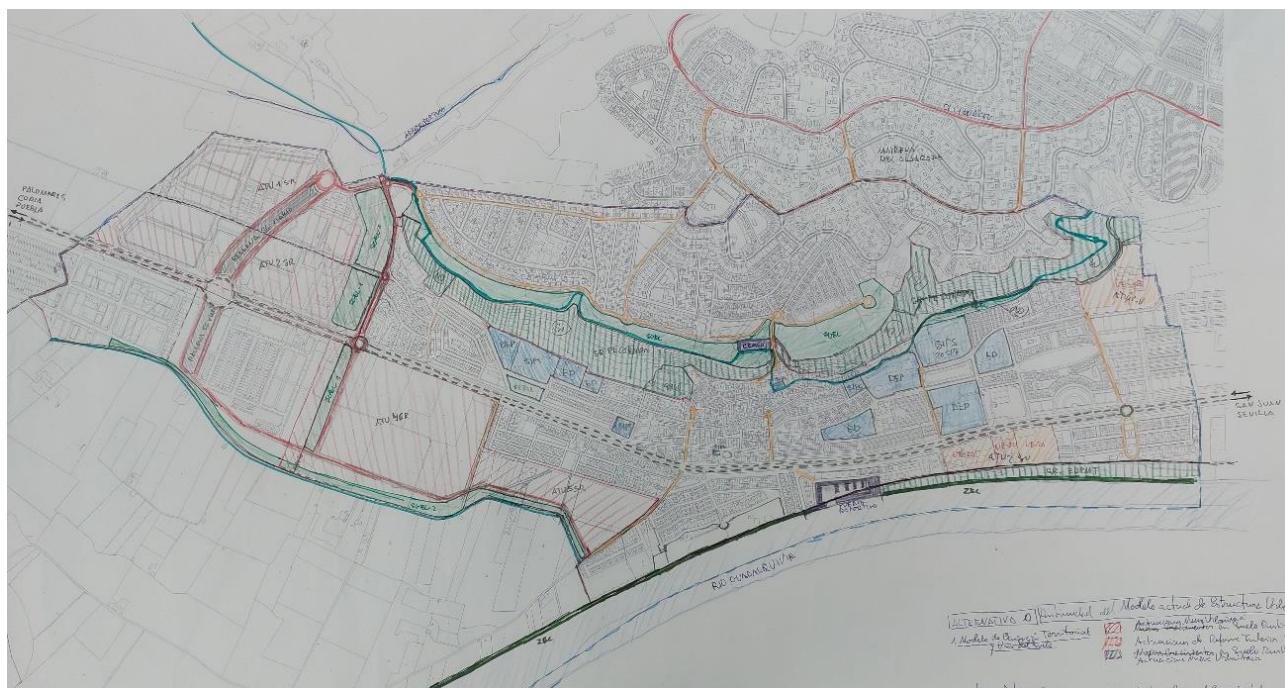
- **ALTERNATIVA 2.**

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

D.1.2.1. 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, 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
--	-----------------	-------------------	-----------------	--------------------

D.1. . ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

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	
TOTAL	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

D.1. . ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

	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 los 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 bulevar 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.

D.1.2.2. 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.

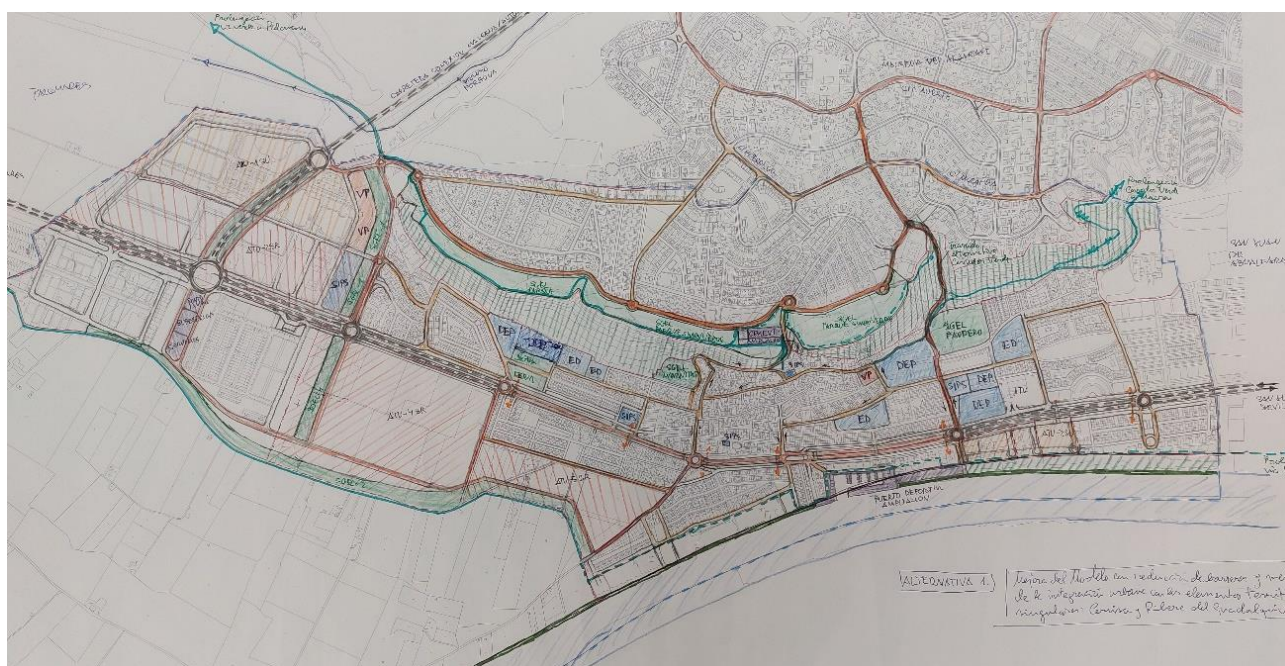
En cuanto al crecimiento residencial, y la conformación de la estructura urbana, se proyecta la expansión y consolidación del modelo residencial diseñado en el PGOU en los sectores situados al sur , a ambos lados de la A-8058 , hasta enlazar con los sectores industriales , manteniendo el límite físico 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 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 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 Joaquin 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,(vallados 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

D.1. . ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

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.

D.1.2.3. 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.

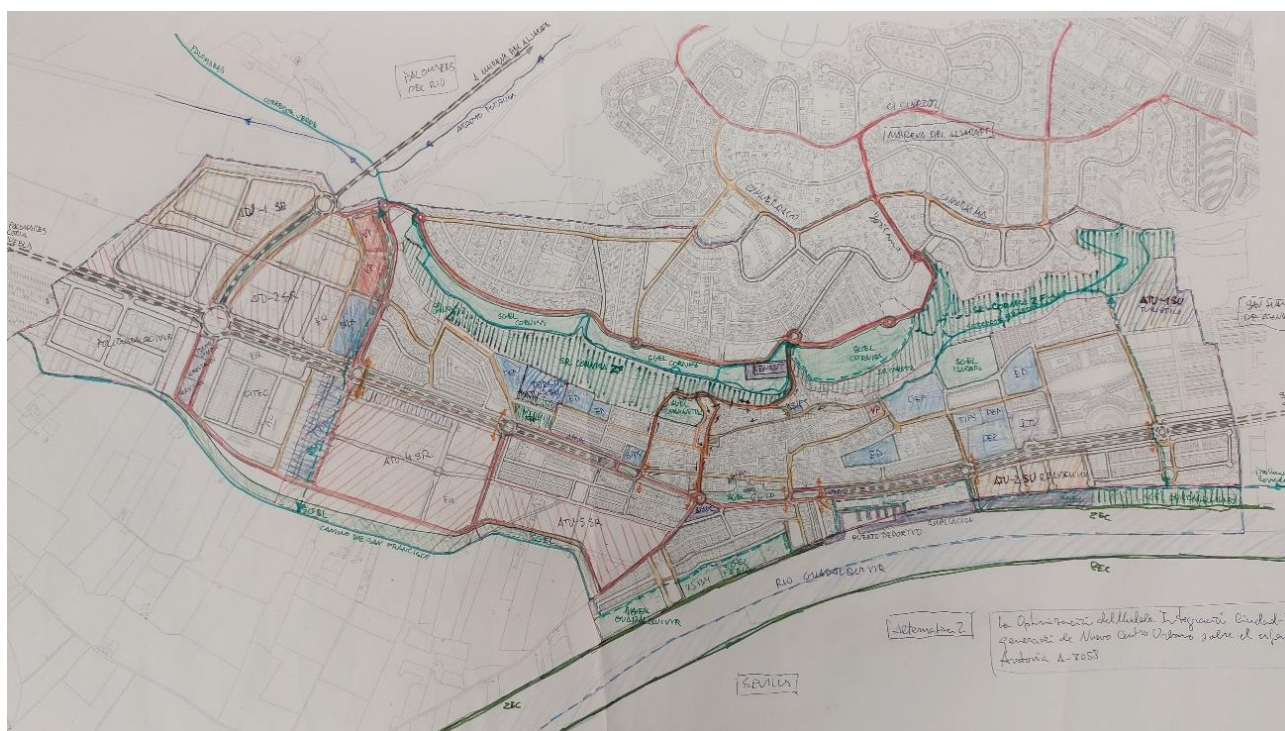
El sistema viario principal se completaría con la construcción de la carretera local del Porzuna , que desde la rotonda de la A-8058 situada en el Polígono Guadalquivir subiera desde Gelves hasta Mairena del Aljarafe, mejorando la articulación territorial entre ambos municipios, además de facilita una 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 rustico 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 Panderero 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 rustico 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 uso 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 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.

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 rustico, 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 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 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 de 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.

D.1.3. JUSTIFICACION DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

D.1.3.1. 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.

D.1.3.2. 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.

D.1.3.3. 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.

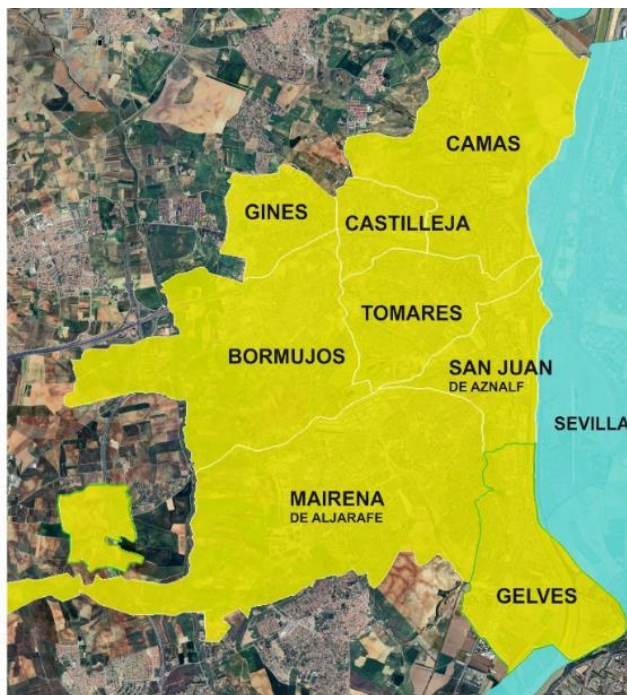
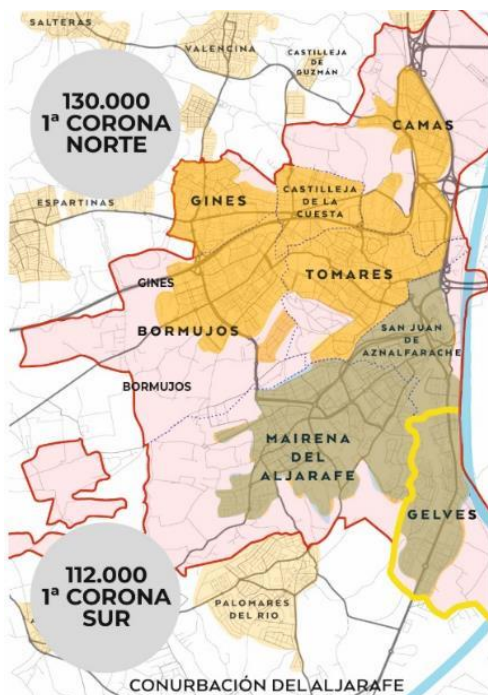
D.2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

D.2.1. ANTECEDENTES. MODELO TERRITORIAL DEL AREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Gelves está ubicada dentro de un área de conurbación dentro del área metropolitana de Sevilla, colindando con cinco municipios adyacentes: San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe, Palomares del Río, Dos Hermanas y Sevilla.

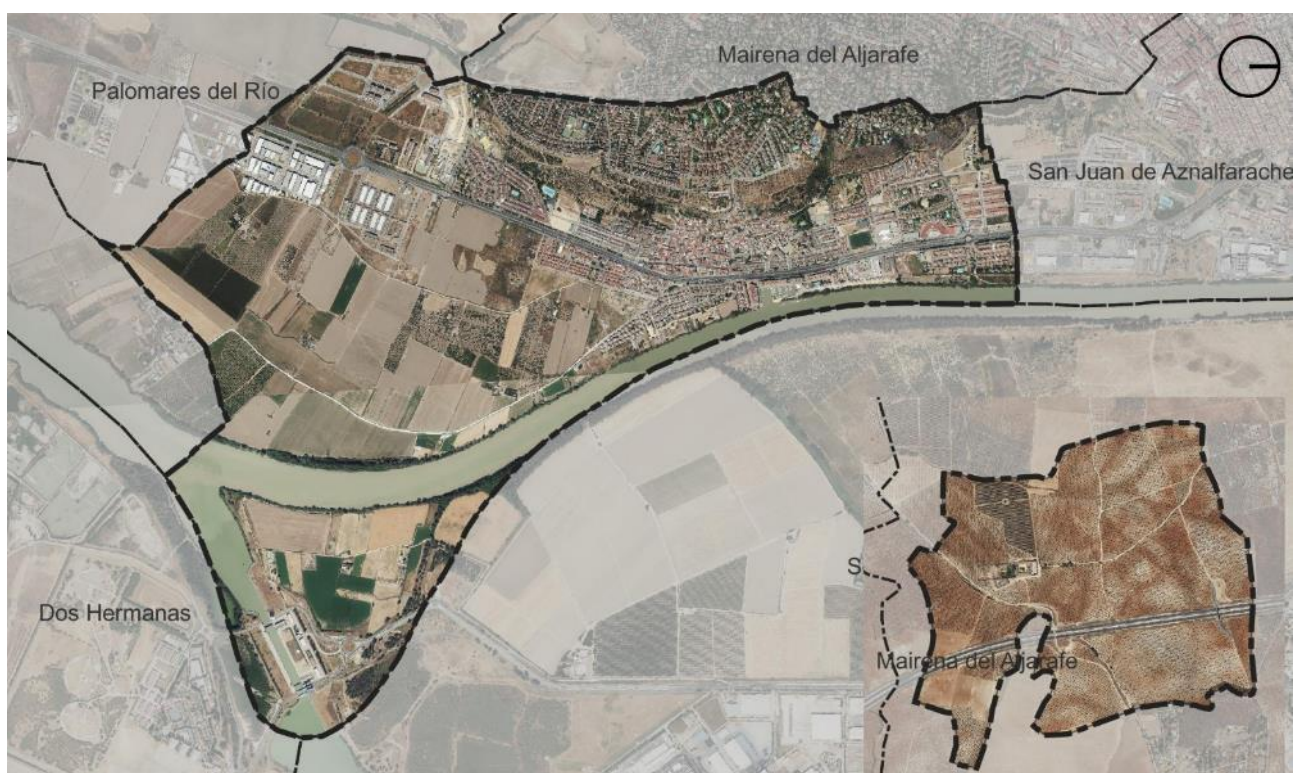
Esta situación geográfica plantea retos adicionales en términos de integración y coordinación territorial. La proximidad y la interconexión con los municipios vecinos no solo complica la gestión autónoma del territorio, sino que también demanda un elevado grado de cooperación y coordinación intermunicipal para abordar problemáticas comunes como la movilidad, la gestión de infraestructuras y el desarrollo económico. No obstante, este contexto de conurbación también abre la puerta a oportunidades significativas de colaboración intermunicipal que pueden ser explotadas para el beneficio mutuo de todas las entidades involucradas.

La comarca del Aljarafe alberga una población aproximada de 390.000 habitantes, concentrándose más de la mitad de estos en la primera corona metropolitana. Dentro de este primer perímetro, el municipio de Gelves asume una posición importante, por su posición en la primera línea del valle del Guadalquivir, entre Sevilla y el resto de municipios ubicados detrás en la meseta del Aljarafe, (situación singular igual que Camas o San Juan), como territorio de transición y tránsito, en términos de ordenación territorial, del resto de poblaciones ubicados al oeste hacia Sevilla. Asimismo, la A-8078 desempeña un papel estructurante clave, no solo actuando como eje de comunicación fundamental hacia el sur de la conurbación metropolitana en la margen oeste del Guadalquivir. (comunicación imprescindible con Sevilla de Palomares del Río, Coria y Puebla del río), sino también fragmentando el término municipal de Gelves.



El municipio de Gelves se enfrenta a un contexto territorial singular que presenta una serie de desafíos significativos en términos de planificación urbanística. Con una superficie total del término municipal muy reducida, la capacidad de expansión territorial es extremadamente limitada, lo que impone la necesidad de adoptar un enfoque de planificación que maximice la eficiencia en el uso del suelo disponible. Esta restricción espacial se ve exacerbada por una elevada densidad poblacional, lo que genera una intensa presión sobre los recursos urbanos, las infraestructuras y los servicios públicos, incrementando la urgencia de implementar soluciones innovadoras y eficientes que aseguren una calidad de vida óptima para la población residente.

Por otra parte, la reserva de suelo rústico dentro del municipio es muy limitada y fragmentada , (suelo segregado del enclave de Torrequemada, suelo de la Isla del Betón , o suelo de la Vega al sur de la población), y, en gran medida, se encuentra en colindancia o incluso integrada dentro de la trama urbana antropizadas (suelos de la Cornisa del Aljarafe y la Ribera del Guadalquivir).. Esta característica implica que la estrategia de desarrollo debe focalizarse en la optimización de estas áreas vacantes y en la intervención sobre el suelo urbano consolidado, buscando alternativas dentro del espacio urbano existente. Este escenario presenta un desafío considerable, ya que requiere la reconfiguración, optimización y revitalización del uso del suelo dentro de un marco ya altamente urbanizado, garantizando simultáneamente la sostenibilidad y la calidad de vida tanto para los habitantes actuales como para los futuros.



Situación del municipio de Gelves en su entorno más cercano. Esquema de elaboración propia.

D.2.2. EL MODELO TERRITORIAL DE GELVES

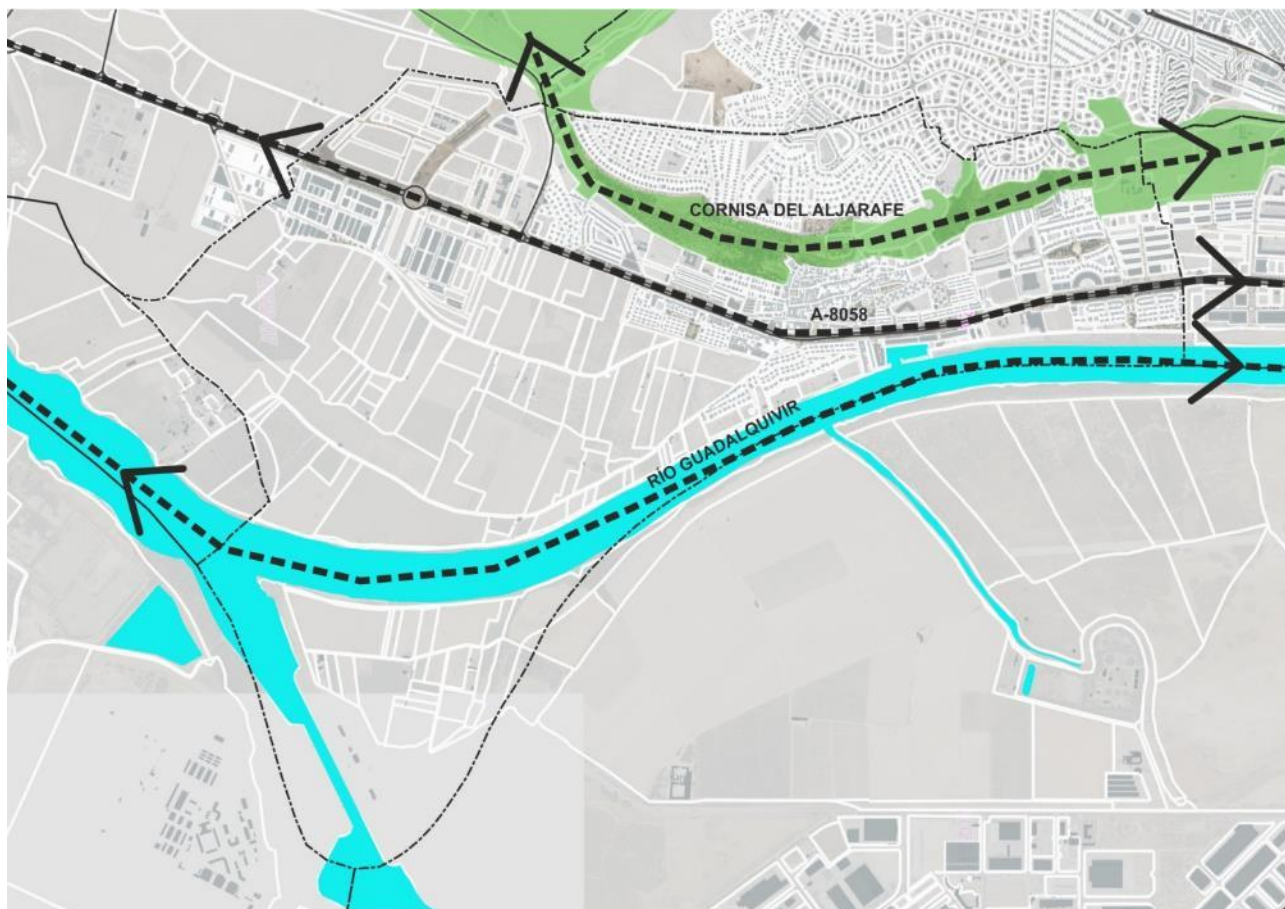
Teniendo en cuenta este contexto, se establecen una serie focos que de forma global conformarán el Modelo Territorial del municipio:

- 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

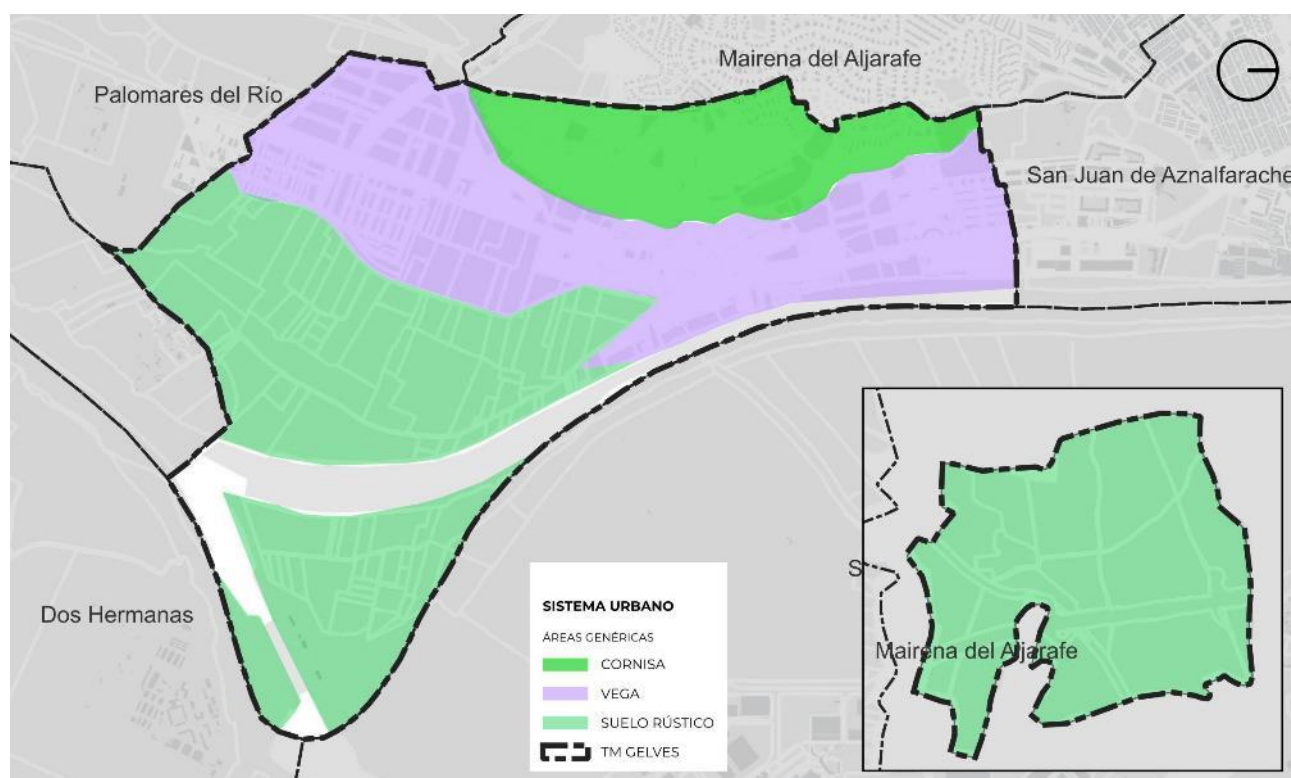
En el contexto territorial singular de Gelves, la consolidación y optimización del Modelo Urbano se presenta como un pilar fundamental para garantizar un desarrollo sostenible y eficiente. Dado que el municipio cuenta con una superficie extremadamente limitada, la planificación urbanística debe priorizar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

D.2.3. POI Y POU, MECANISMO DE CONURBACIÓN

En este contexto, en un entorno como el de Gelves, donde las restricciones espaciales del territorio y la situación de proximidad y conurbación con los municipios vecinos de Mairena y San Juan, constituyen desafíos significativos, se plantea la posibilidad de contar con dos figuras complementarias en la ordenación urbanística al PGOM, el Plan de Ordenación Urbana (POU) y el Plan de Ordenación Intermunicipal (POI)

El POU como herramienta esencial guía del desarrollo urbano de manera coherente y sostenible. El Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) deberá aportar las directrices necesarias para que su desarrollo a través de los Planes de Ordenación asegure que todas las intervenciones urbanísticas cumplan con los objetivos de eficiencia en el uso del suelo, integración territorial, sostenibilidad y mejora de la calidad de vida de los habitantes.

El POU, en el marco del PGOM, permitirá abordar de manera estratégica la reconfiguración, optimización y revitalización del espacio urbano existente, garantizando que el desarrollo del municipio no solo responda a las necesidades actuales, sino que también esté preparado para adaptarse a futuras demandas y desafíos.

Igualmente, otra figura de relevancia en este contexto es la ordenación mediante Planes de Ordenación Intermunicipal POI, la cual posibilita el desarrollo de actuaciones coordinadas con los municipios colindantes. Dada la conurbación y la proximidad de Gelves con otros cinco municipios en el área metropolitana de Sevilla, estos planes intermunicipales resultan fundamentales para enfrentar de manera conjunta desafíos compartidos, tales como la movilidad, la gestión de infraestructuras y el desarrollo económico

D.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

D.3.1. OBJETIVOS Y CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA

El planteamiento del nuevo modelo urbano-territorial de Gelves, además de responder a las circunstancias concretas del municipio, debe ir encaminado a dar respuesta a los principios generales de la ordenación establecidos en el artículo 4 de la LISTA, el cual establece que tienen carácter informador para la actividad territorial y urbanística y para los instrumentos de ordenación previstos en esta Ley, sin perjuicio de su aplicación directa en defecto de estos últimos.

Viabilidad social

Las actuaciones que se propongan deberán orientarse al interés general y estar dimensionadas en función de la demanda racionalmente previsible, cumpliendo con la función social del suelo, estableciendo los equipamientos y las dotaciones que sean necesarios.

Viabilidad ambiental y paisajística

La ordenación propuesta deberá justificar el respeto y protección al medio ambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico de Gelves, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Asimismo, deberá garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

Ocupación sostenible del suelo

Se deberán proponer nuevos crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con el núcleo urbano existente y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En el caso de Gelves los suelos vacantes destinados a nuevos crecimientos ya están previstos en su desarrollo, y en su modelo urbano, que se pretende mantener como criterio general, aunque se busca su optimización, y en este sentido se deberá proponer optimizar a las necesidades presentes y futuras del municipio.

Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética

Las actuaciones propuestas serán compatibles con una gestión sostenible e integral de los recursos naturales, en especial de los recursos hídricos, y se basarán en criterios de eficiencia energética, priorizando las energías renovables y la valorización de los residuos.

Resiliencia

El modelo propuesto deberá tener capacidad para resistir una amenaza y para absorber, adaptarse y recuperarse de sus efectos de manera oportuna y eficiente, incluyendo la preservación y restauración de sus estructuras y funciones básicas.

Viabilidad económica

Las actuaciones de transformación urbanística que se planteen tanto en suelo urbano como rústico a ejecutar por la iniciativa privada deberán justificar que disponen de los recursos económicos suficientes y necesarios para asumir las cargas y costes derivados de su ejecución y mantenimiento.

Gobernanza en la toma de decisiones

Toma de decisiones en la planificación territorial y urbanística se fomentará la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector privado. El nuevo planeamiento general deberá servir como marco para coordinar las políticas sectoriales sobre su ámbito de conformidad con lo dispuesto en la ordenación territorial, y concretamente en el POTAUS.

Por tanto, a modo resumen estos principios quedan sintetizados en:

El urbanismo y la ordenación territorial son funciones públicas.

La nueva ocupación del territorio debe ser sostenible: desarrollo ordenado, buscando la regeneración ambiental, la cohesión social y el equilibrio territorial.

La protección del medio ambiente y del patrimonio natural y cultural es parte sustantiva.

En base a los principios establecidos en la normativa autonómica, los objetivos generales con carácter genérico para la redacción de un nuevo instrumento de ordenación general sobre el municipio de Gelves son los siguientes:

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor, en 2006, del PGOU y su posterior Adaptación a la LOUA de 2008, han sido aprobadas distintas disposiciones legales y reglamentarias que afectan al régimen del suelo y planeamiento urbanístico, principalmente en el contexto regional con la nueva Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su Reglamento.
2. **Incidir en la mejoría de la calidad de vida.** A través de las posibilidades que ofrece el planeamiento urbanístico como marco regulador de intensa incidencia en la transformación física y funcional de la ciudad.
3. **Trabajar con el presente pensando en el futuro.** Planificar para los años venideros con políticas progresivas a implementar en el tiempo, que no sean contradictorias con poner en valor los territorios
4. **Aprovechar la experiencia en el proceso de implementación de otros planes.** El plan propone y, más allá de los acontecimientos del futuro, hay que implementarlo basado en la experiencia buscando la utilidad y servicio a las personas, generando un documento claro y accesible.
5. **Adecuarlo al dinamismo de las distintas zonas de Gelves** y de la totalidad del municipio con la flexibilidad necesaria para dar respuestas ágiles de manera no traumática.
6. **Tener en cuenta el Área Metropolitana de Sevilla.** El municipio, además, es parte del Área Metropolitana estando presente en el conjunto del plan.
7. **Modelo Territorial.** El que se deriva de las leyes, los planes supramunicipales y políticas sectoriales contando con la normativa urbanística vigente a revisar, y pasando por el modelo de desarrollo municipal.
8. **Incorporación de las energías alternativas.** Con objeto de ayudar en la crisis energética, y coadyuvar en la incorporación de instalaciones para energías verdes.
9. **Instrumentos que faciliten la gestión.** Que faciliten el acceso a la información disponible a técnicos municipales y demás usuarios.
10. **Cartografía actualizada, en base a cartografía catastral a fecha de redacción y la delimitación del Término Municipal marcada por el IECA,** órgano competente en esta materia. Esta actualización se realiza en base a que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales.

Respecto a la delimitación del Término Municipal hay que indicar:

La unidad administrativa-territorial donde es competente la propuesta del PGOM es el término municipal. Por tanto, uno de los aspectos esenciales para afrontar el nuevo PGOM es definir la línea límite del término municipal.

El órgano competente para el deslinde de los términos municipales en Andalucía conforme el Decreto 157/2016, de 4 de octubre, por el que se regula el deslinde de los términos municipales de Andalucía y se establecen determinadas disposiciones relativas a la demarcación municipal y al Registro Andaluz de Entidades Locales son el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) (órgano competente en materia de cartografía) y la Dirección General de Administración Local (órgano competente sobre régimen local).

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía y la Dirección General de Administración Local trabajan en la mejora geométrica de las líneas límite históricas con el fin de obtener una línea de mayor precisión dotada de coordenadas precisas. La información recogida en el Proyecto de Delimitaciones territoriales permite consultar la geometría de las líneas límite, su estado jurídico (definitiva, provisional o parcialmente definitiva), los documentos jurídicos que lo avalan y si la línea ha sido estudiada desde el punto de vista topográfico para mejorar su geometría. También permite consultar los cuadernos topográficos elaborados por las Brigadas de Topógrafos del Instituto Geográfico a finales del siglo XIX. De aquellas líneas que han sido replanteadas también se muestran los mojones de los que se han obtenido coordenadas precisas.

Cabe advertir que el análisis de la superposición de la delimitación del término municipal establecida por el órgano competente IECA muestra numerosos desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente. Estos desajustes pueden implicar conflictos en las parcelas afectadas en relación con los procedimientos de concesión de licencias urbanísticas y de ámbito competencial de actuación de los servicios municipales, así como en la coordinación catastro-registro.

Teniendo en cuenta la referida competencia de delimitación del Término Municipal por el IECA, será ésta la adoptada para los documentos del PGOM y en concreto para el presente Documento de Avance.

D.3.2. 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 .**

D.3.3. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES

El nuevo Plan debe establecer como eje central de su propuesta de ordenación una serie de actuaciones que faciliten un desarrollo urbano en sintonía con las exigencias y desafíos actuales de la planificación urbana y que desarrollen los objetivos estratégicos ambientales marcados. En este contexto, se plantean los denominados ejes/directrices estratégicos, los cuales se conciben como elementos claves entrelazados que no solo servirán de base para el impulso y desarrollo de nuevas operaciones urbanas, sino que también actuarán como catalizadores de una transformación integral del municipio.

Estos ejes/directrices estratégicos deberán promover un crecimiento sostenible y eficaz, adaptado a las necesidades contemporáneas de la comunidad, y orientado a generar nuevas oportunidades tanto en términos económicos como sociales. Al integrar elementos como la movilidad sostenible, la creación de espacios públicos de calidad, la promoción de la diversidad de usos y la preservación del medio ambiente, no solo se responderán a las demandas inmediatas de la población, sino que también contribuirán a sentar las bases para un desarrollo urbano que sea resiliente a largo plazo.

Estos ejes/directrices estratégicos no deben entenderse como compartimentos estancos, es decir, no son elementos independientes o aislados que operan de manera separada dentro del plan de desarrollo urbano. Por el contrario, se conciben como componentes profundamente interrelacionados y sinérgicos, que se apoyan y refuerzan mutuamente para lograr una transformación integral y coherente del municipio.

Además, estos permitirán articular y cohesionar las distintas áreas del municipio, fomentando una mayor conectividad entre ellas y garantizando un desarrollo más equilibrado. Esto incluye la regeneración de zonas infrautilizadas, la revitalización de áreas con potencial de desarrollo, y la integración de nuevas infraestructuras que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Este enfoque a proponer en el nuevo PGOM busca asegurar que el municipio no solo crezca en términos cuantitativos, sino que lo haga de manera cualitativa, creando un entorno urbano más inclusivo, funcional y sustentable.

¿CUÁLES SON LOS EJES ESTRATÉGICOS AMBIENTALES?

Los ejes/directrices estratégicos propuestos en el Avance de este nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) se presentan como una hoja de ruta esencial para guiar el desarrollo urbano del municipio, alineándose con los desafíos contemporáneos de la planificación urbana. Estos ejes son fundamentales para impulsar nuevas operaciones urbanas y para catalizar una transformación integral que responda a las necesidades presentes y futuras de la comunidad.

Ejes/Directrices Estratégicos:

Crecimiento Sostenible y Eficaz: Los ejes están diseñados para promover un crecimiento que no solo sea sostenible, sino también eficiente. Se busca un desarrollo que esté en armonía con el medio ambiente, respetando los recursos naturales y asegurando un futuro sostenible para las próximas generaciones.

Movilidad Sostenible: Se enfatiza la creación de sistemas de transporte que reduzcan la dependencia de vehículos privados, fomentando alternativas como el transporte público, la movilidad activa (como caminar y andar en bicicleta) y la conectividad entre distintos medios de transporte. Esto no solo mejorará la calidad del aire y reducirá la huella de carbono, sino que también hará la ciudad más accesible para todos sus habitantes.

Espacios Públicos de Calidad: La creación y mejora de espacios públicos es un eje central, orientado a garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a áreas verdes y de recreación. Estos espacios no solo son vitales para la salud y el bienestar de la comunidad, sino que también fomentan la cohesión social.

Diversidad de Usos: Se propone la promoción de una diversidad de usos en el tejido urbano, que incluye la mezcla de zonas residenciales, comerciales, industriales y de servicios. Esta diversificación busca crear una ciudad más dinámica y adaptable, donde las personas puedan vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre en un entorno integrado y eficiente.

Preservación del Medio Ambiente: La puesta en valor de los espacios verdes existentes y su integración en un modelo de infraestructura verde urbana son claves para asegurar un equilibrio en el desarrollo urbano.

Regeneración y Revitalización: Se plantea la regeneración de áreas infrautilizadas y la revitalización de zonas con potencial de desarrollo. Estas acciones buscan no solo mejorar la calidad de vida en estas áreas, sino también fomentar un desarrollo más equitativo y equilibrado en todo el municipio.

Conectividad y Cohesión Urbana: Los ejes estratégicos también se orientan a mejorar la conectividad entre diferentes áreas del municipio, asegurando una integración efectiva entre nuevas infraestructuras y las existentes. Esto garantizará un desarrollo más cohesionado, donde todas las áreas del municipio estén bien interconectadas y se beneficien mutuamente.

El enfoque propuesto busca no solo aumentar la densidad urbana de manera cuantitativa, sino también mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Al centrarse en estos ejes/directrices estratégicos, el municipio estará mejor preparado para enfrentar los desafíos del futuro, creando un entorno urbano que sea inclusivo, funcional y sustentable a largo plazo. Estos ejes estructurales no solo servirán como base para el desarrollo urbano, sino que también garantizarán que dicho desarrollo se realice de manera equilibrada, respetuosa con el medio ambiente y orientada al bienestar de todos los ciudadanos.

INTERCONEXIÓN E INTERDEPENDENCIA DE LOS EJES

La estrategia base que debe soportar las distintas propuestas de ordenación que se desarrollen en este Avance del PGOM debe enfocarse de un punto de vista holístico, sistémico que implique que cada intervención o política diseñada bajo estos ejes debe considerar cómo impacta y se relaciona con los demás. Entendemos que este enfoque donde prima la sinergia entre los ejes estratégicos maximiza los resultados.

Movilidad Sostenible y Espacios Públicos de Calidad: La promoción de la movilidad sostenible no solo se refiere al transporte, sino también a cómo se conectan y diseñan los espacios públicos. Un sistema de movilidad bien planificado debe integrarse con parques, plazas y espacios o zonas verdes, creando corredores ecológicos que mejoren tanto la accesibilidad como la calidad del entorno urbano. De este modo, la movilidad sostenible y los espacios públicos de calidad se nutren entre sí, mejorando la experiencia urbana en su conjunto.

Diversidad de Usos y Revitalización Urbana: La diversidad de usos en el tejido urbano impulsa la revitalización de áreas infrautilizadas. Cuando se mezclan zonas residenciales con comerciales, culturales y recreativas, se crea un entorno dinámico que revitaliza barrios y fomenta la actividad económica y social. Esta mezcla de usos también mejora la cohesión social, promoviendo así una mayor interacción.

Crecimiento Sostenible y Preservación del Medio Ambiente: Estos dos ejes están intrínsecamente conectados, ya que un crecimiento urbano sostenible debe basarse en la preservación del medio ambiente. Las políticas que promuevan un desarrollo urbano compacto y eficiente pueden reducir la expansión urbana descontrolada, protegiendo al mismo tiempo los espacios naturales. Esto también implica integrar infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza dentro del entorno urbano para asegurar un desarrollo que sea respetuoso con el medio ambiente y resiliente a largo plazo.

Conectividad y Cohesión Urbana: Mejorar la conectividad dentro del municipio requiere desarrollar una propuesta conjunta donde inciden los diferentes ejes estratégicos. La movilidad sostenible, la calidad de los espacios públicos, la diversidad de usos y la regeneración de zonas deben estar articulados para garantizar que las distintas áreas del municipio estén bien conectadas. Esta conectividad no solo es física, sino también social y económica, asegurando que el desarrollo sea equilibrado y que todas las zonas del municipio se beneficien de las mejoras urbanas.

D.4. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE MUNICIPIOS COLINDANTES

La planificación territorial y urbanística es una herramienta clave para el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio, especialmente en un contexto de creciente complejidad territorial y ambiental. En el marco de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), se establece la obligación de garantizar la coherencia y coordinación entre los diferentes instrumentos de planificación territorial y urbanística, con especial énfasis en la interacción entre los municipios colindantes.

La LISTA introduce un enfoque que promueve la cohesión territorial, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia en la gestión del suelo, basándose en principios como la cooperación interadministrativa (Art. 8) y la ordenación supramunicipal para evitar desequilibrios entre municipios y áreas metropolitanas. En este sentido, los planes generales de ordenación municipal deben integrarse y ser compatibles con los instrumentos de ordenación de mayor escala, como los planes subregionales y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), tal y como recoge el artículo 33 de la ley, que define la ordenación territorial como una función pública de ámbito supralocal, orientada a la cohesión social, económica y ambiental del territorio.

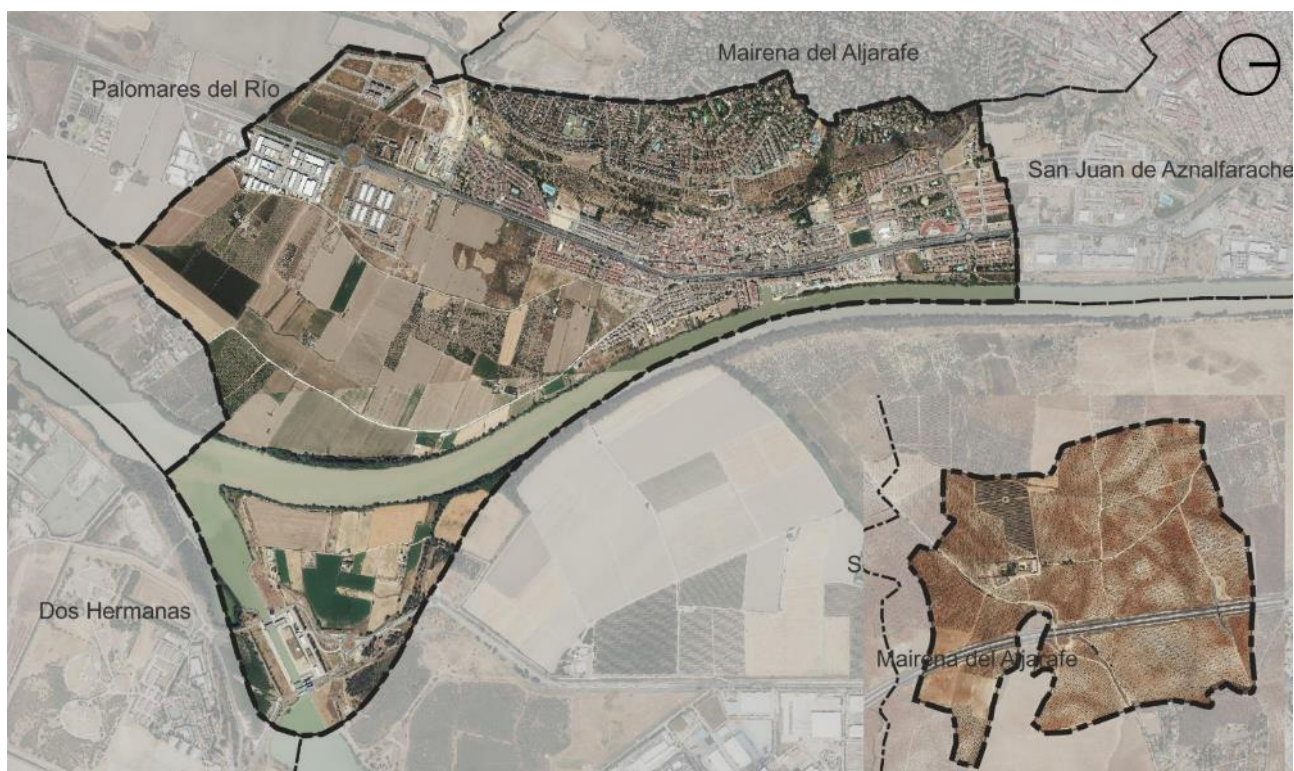
El cumplimiento de estas obligaciones es esencial para evitar la fragmentación del territorio, asegurar la conectividad entre municipios y optimizar el uso de los recursos territoriales compartidos, como infraestructuras, equipamientos y espacios naturales. El artículo 64 de la LISTA, que establece la figura del Plan de Ordenación Intermunicipal, subraya la necesidad de coordinar las actuaciones urbanísticas en municipios colindantes para garantizar la continuidad en el desarrollo urbano y la adecuada prestación de servicios públicos.

D.4.1. CONTEXTO TERRITORIAL

El municipio de GELVES se encuentra situado en el área metropolitana de Sevilla, lo que le otorga una importancia estratégica en términos de conectividad tanto con la capital andaluza como con los municipios cercanos. Esta proximidad facilita el acceso a una amplia red de infraestructuras que conectan al municipio con Sevilla y el resto de la comarca del Aljarafe y los municipios situados en la parte sur de la vega del Guadalquivir. La relación directa con Sevilla y una de las principales vías de comunicación, la A-8078 sitúan a Gelves en una posición clave para el desarrollo urbano y económico de la región.

Debido a esta ubicación, la planificación territorial de Gelves debe garantizar la coherencia y la coordinación con los municipios colindantes, ya que el desarrollo del municipio tiene un impacto directo sobre la trama urbana y los servicios compartidos con otras localidades. La conurbación que se genera en esta área produce una interrelación continua entre los municipios de San Juan de Aznalfarache, y Mairena del aljarafe, y también en cierta medida Palomares del río y Coria del Río, dando lugar a un sistema urbano integrado. Esto implica no solo la necesidad de compartir servicios públicos, infraestructuras de transporte y equipamientos, sino también de gestionar los flujos de población que se desplazan a diario entre estos municipios.

La configuración de esta conurbación requiere de un enfoque conjunto en la planificación del territorio para abordar de manera eficiente el crecimiento urbano y las necesidades de la población, manteniendo un desarrollo sostenible.



Situación del municipio de Gelves en su entorno más cercano. Esquema de elaboración propia.

En el contexto del municipio de GELVES, la propuesta de ordenación territorial seleccionada en este Avance de PGOM se sustenta en un modelo que promueve un desarrollo urbanístico sostenible, centrado en la regeneración y consolidación del territorio. Este enfoque subraya la importancia de garantizar la resiliencia urbana y fomentar una movilidad sostenible.

El modelo territorial propuesto para Gelves, incorpora una serie de factores clave que constituyen la base para el desarrollo urbanístico integral del término municipal. Entre estos factores se destacan la optimización de la ocupación del suelo, la mejora de la movilidad, la planificación de nuevos crecimientos en bolsas de suelo vacantes, el impulso de la actividad económica, y la priorización de la sostenibilidad.

Estos elementos trascienden los límites del municipio, estableciendo una sinergia con los municipios colindantes y contribuyendo a la regeneración de todo el territorio metropolitano. La configuración de este modelo territorial contempla propuestas dirigidas a consolidar una C ciudad de Gelves bien conectada tanto a nivel interno como con los municipios cercanos, posicionándola como una alternativa residencial atractiva para nuevos habitantes de áreas circundantes. Además, se plantea un impulso a la actividad económica centrada principalmente en el sector terciario, junto con una adecuada dotación de sistemas generales que priorizan la conservación y valorización de su dotación existente reajustándola y requilibrando.

Las directrices planteadas están estrechamente vinculadas con la ordenación urbanística y el desarrollo territorial de los municipios limítrofes, en una visión que trasciende las fronteras municipales y apuesta por un enfoque integral del territorio, promoviendo la conexión y mejora de todo el entorno, y garantizando la coherencia entre las distintas actuaciones urbanísticas en el ámbito de la comarca. De esta manera, las propuestas estudiadas se alinean armónicamente con las políticas de los municipios vecinos y con el entorno urbano en su conjunto.

La compatibilidad de la propuesta del Avance de PGOM para Gelves con la ordenación urbanística de los municipios colindantes se manifiesta a través de varias líneas estratégicas de actuación territorial, destacando las siguientes:

- **Movilidad**
- **Nuevos Desarrollos**
- **Impulso de las actividades económicas**

D.4.2. COORDINACIÓN DE LA PROPUESTA DEL PGOM DE GELVES CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COLINDANTES Y EL PUERTO DE SEVILLA.

Como hemos indicado, la planificación territorial de los municipios colindantes con GELVES se enmarca en un contexto metropolitano que exige una coordinación intermunicipal rigurosa para asegurar un desarrollo urbano coherente y sostenible. En este sentido, la compatibilización de las propuestas urbanísticas con la ordenación vigente en los términos municipales vecinos se convierte en un factor crucial para garantizar la integración funcional del territorio, respetando las dinámicas de cada municipio y promoviendo la cohesión territorial.

Los municipios colindantes—San Juan de Aznalfarache Palomares del Río, Mairena del Aljarafe, y Sevilla—presentan características urbanas y territoriales diversas, cada uno con un instrumento urbanístico propio que regula su crecimiento y define sus áreas de desarrollo prioritario. La proximidad física entre estos municipios y su conexión mediante infraestructuras de primer nivel, como la A-8078, y diversas vías intermunicipales, refuerzan la necesidad de una planificación conjunta, que pueda articular la conurbación y garantizar la integración de los sistemas urbanos, rurales y metropolitanos.

Cada municipio cuenta con un marco de planeamiento urbanístico aprobado que, si bien está alineado con los objetivos regionales y metropolitanos establecidos por la normativa urbanística que se unifica en referencia al POTAUS, requiere ajustes y compatibilización en función de las propuestas específicas contenidas en el Avance del PGOM de Gelves. Estos ajustes buscan optimizar la relación entre usos del suelo, infraestructuras y dotaciones, así como fortalecer la conectividad y la movilidad sostenible entre los términos municipales.

La relación entre los municipios colindantes y GELVES se basa en factores como la proximidad de suelos urbanos consolidados, áreas de expansión residencial, sectores terciarios de carácter metropolitano y la presencia de infraestructuras de movilidad clave. A lo largo de los siguientes puntos, se desarrollará en detalle la compatibilización de las propuestas urbanísticas de este Avance para cada municipio vecino, abordando tanto los retos territoriales como las oportunidades que ofrece la planificación conjunta para asegurar un crecimiento armónico y sostenible en el área metropolitana del Aljarafe.

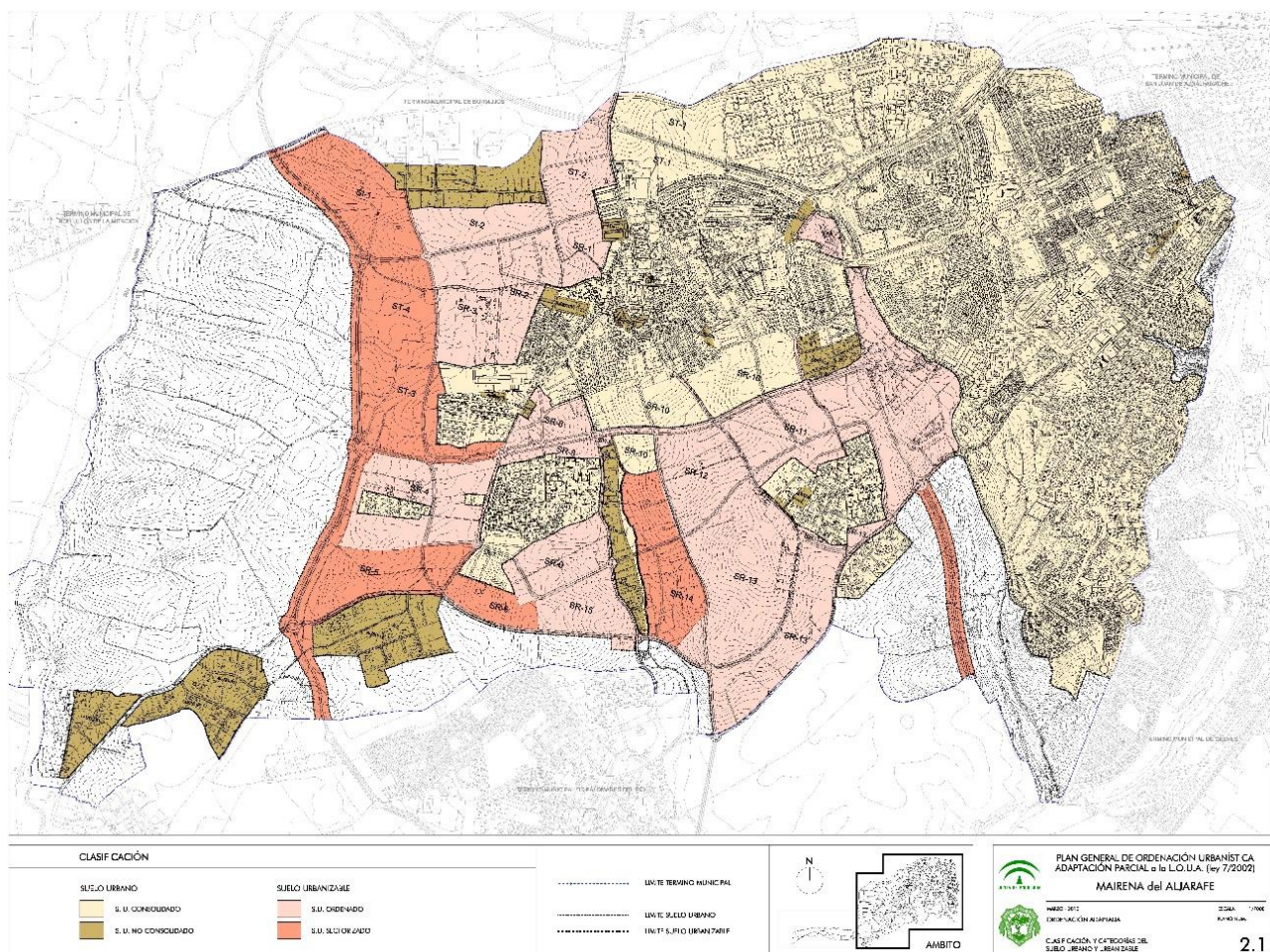
MAIRENA DEL ALJARAFE

El planeamiento General de Mairena del Aljarafe lo conforman el PGOU de 2003 y la Adaptación Parcial a la LOUA de 2010.

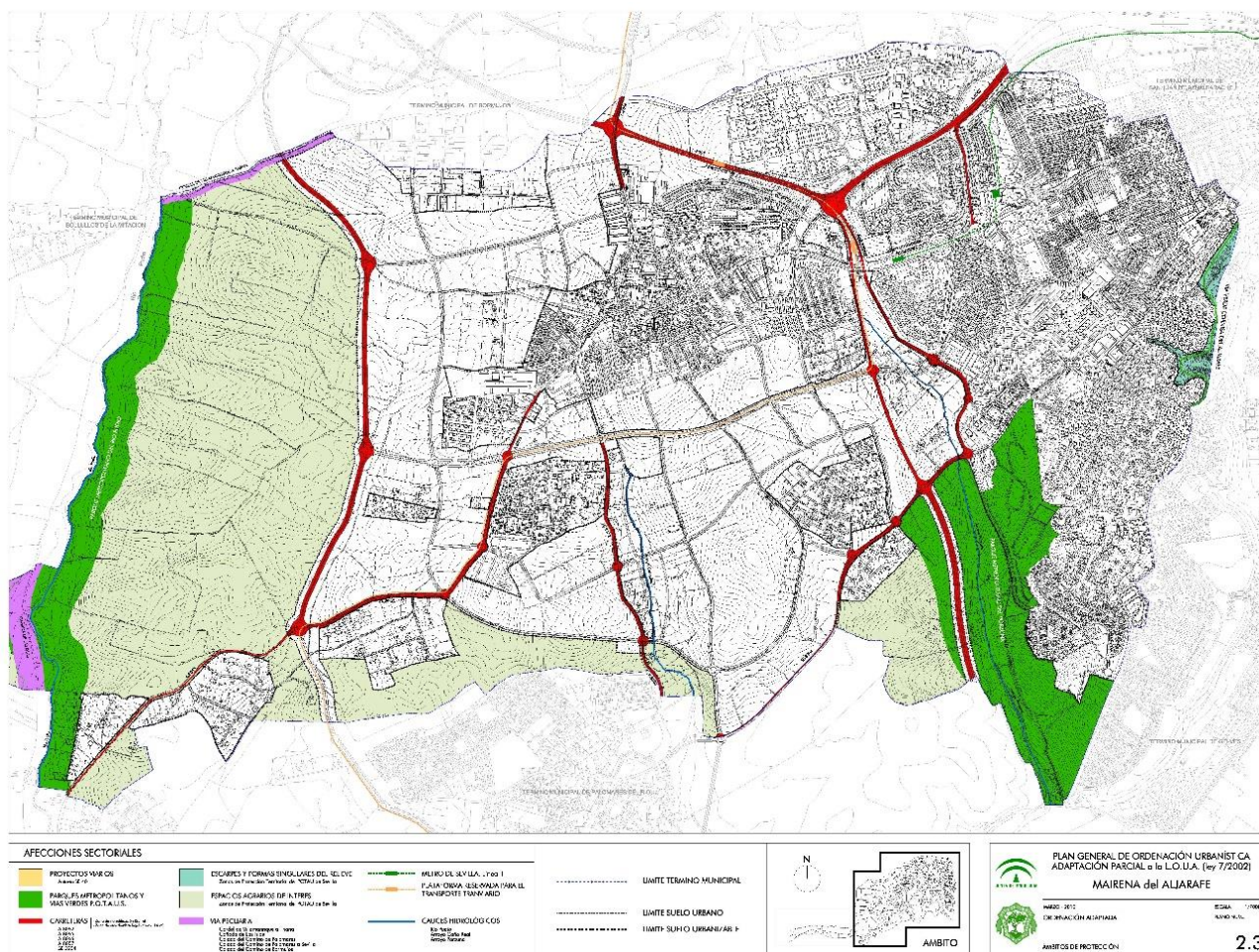
El planeamiento General reconoce como suelo urbano Consolidado todo el sector urbano de Simón Verde , de su término municipal , que está completamente conurbado , con el mismo espacio residencial de tipología de ciudad jardín en el término de Gelves, los límites territoriales entre ambos municipios, son coincidentes en ambos planeamientos, tomando como referencia el eje de una de las calles , que tiene como referencia le Catastro , y que tiene diferencias , ya analizadas en la Memoria de Información , respecto al límite oficial entre los dos Términos, que deberá resolverse mediante el correspondiente procedimiento administrativo.

En el planeamiento general de Mairena, se clasifica como Suelo No urbanizable de Especial Protección el Valle del Arroyo Porzuna , que baja, hasta el imite del termino de Gelves , por detrás del Sector SUO-1 de Gelves. Por tanto no existe posibilidad de nuevos crecimientos d residenciales de Mairena hacia la parte baja del Valle del Porzuna en proximidad al término de Gelves.

En el Planeamiento general de Mairena , se determina la reserva de suelo para construcción de la antigua SE-35, que actualmente , tras la construcción del Puente sobre el Guadalquivir , de la SE-40 ,mantendría una función de carretera territorial , para conectar Mairena con la A-8058, y las localidades situadas al sur, además de posibilitar una comunicación directa con Gelves hasta ahora inexistente. Esta reserva de suelo por el Valle del Porzuna es coincidente a nivel de planeamiento con las previsiones del Planeamiento de Palomares del rio y con las previsiones del planeamiento vigente de Gelves, además de con las propuestas de mejora de articulación territorial del Avance del PGOM de Gelves.



Adaptación Parcial a la LOUA . Mairena del Aljarafe. Clasificación suelo urbano y urbanizable.



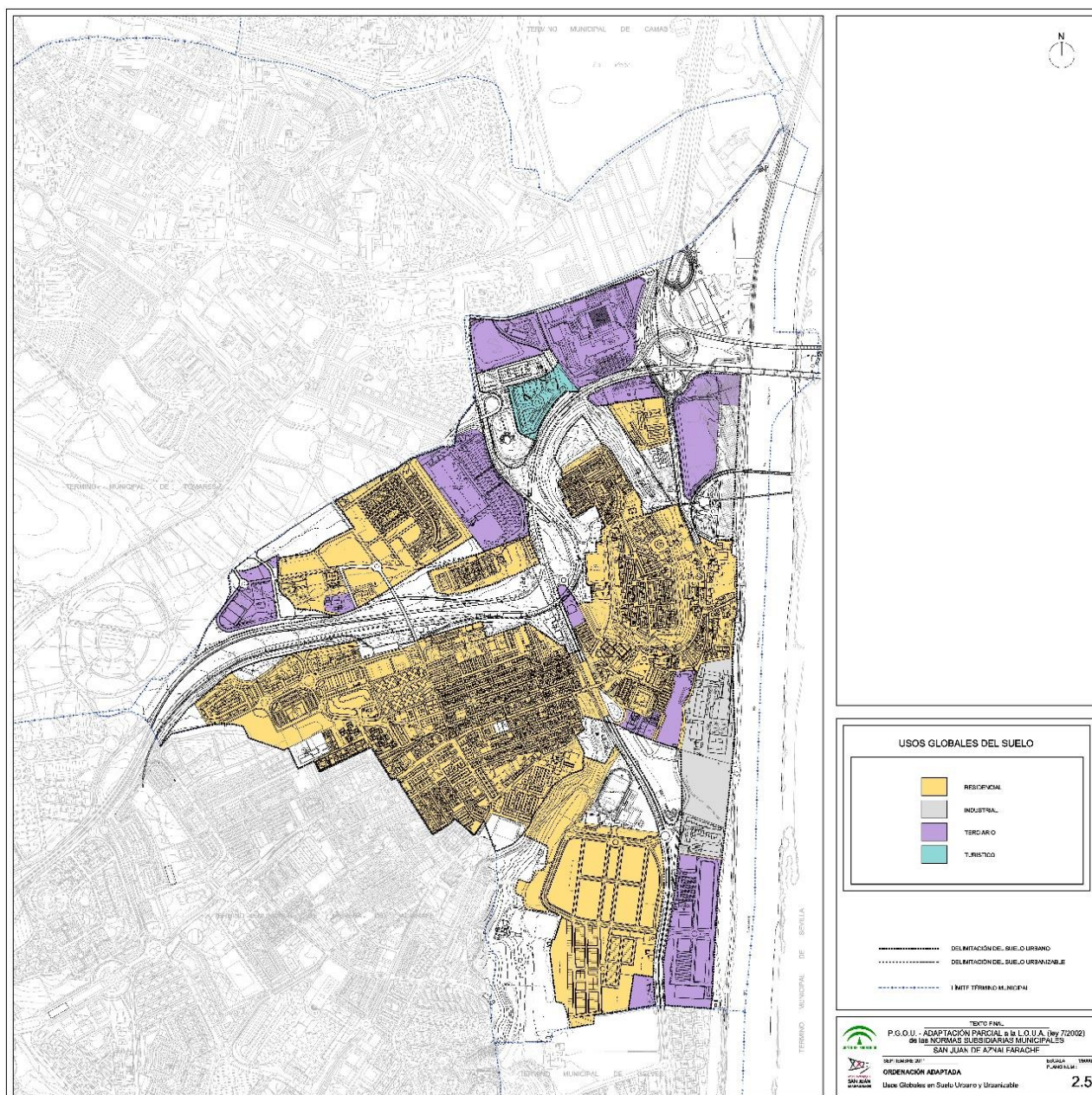
Adaptación Parcial a la LOUA . Mairena del Aljarafe. Suelo Rustico ámbitos de protección.

Se puede afirmar que existe concordancia y coherencia en las previsiones de ordenación territorial de los planeamientos de ambos municipios.

SAN JUAN DE AZNALFARACHE

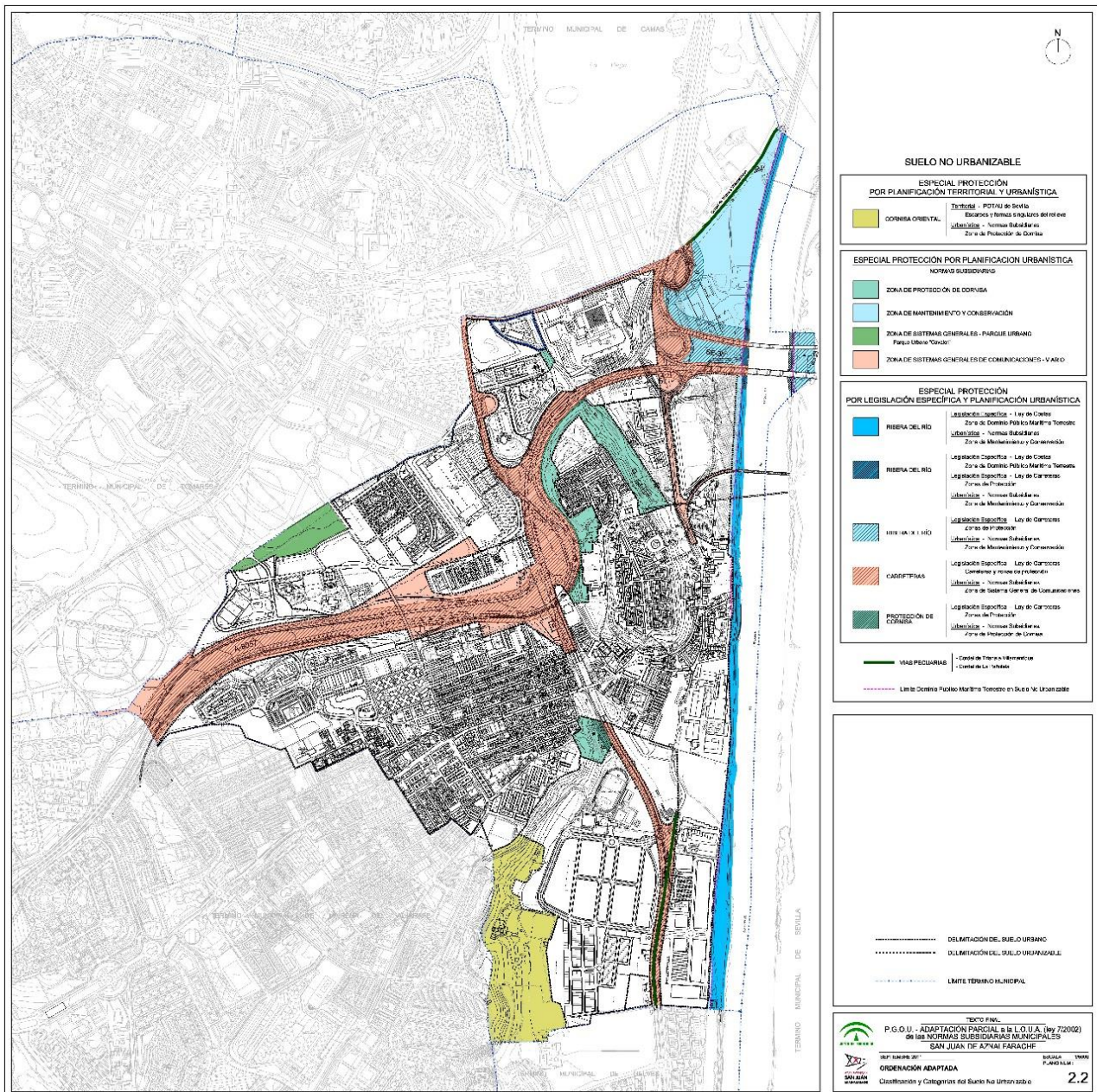
El planeamiento General de San Juan de Aznalfarache lo conforman las NNSS de 1983 y la Adaptación Parcial a la LOUA de 2011.

El planeamiento General reconoce como suelo urbano Consolidado todo el sector urbano de la Vega de San Juan en proximidad inmediata a los suelos urbanos del Termino de Gelves, que conforman el ensanche norte de Gelves , y en particular la zona de la Unidad de Ejecución UE-1ª, ya urbanizada y edificada. La estructura urbana y territorial de San Juan en esta Zona de la Vega es la misma que la de Gelves , apoyándose en los elementos territoriales lineales de la Cornisa y la Ribera del Guadalquivir, en sus extremos, y con la A-8058, como elemento viario estructurante del ese territorio.



Adaptación Parcial a la LOUA . San Juan de Aznalfarache. Usos Globales del suelo.

Los límites territoriales entre ambos municipios, son coincidentes en ambos planeamientos, tomando como referencia el límite oficial entre los dos Términos



Adaptación Parcial a la LOUA . San Juan de Aznalfarache. Ordenación Suelo No Urbanizable.

En el planeamiento general de San Juan , se clasifica como Suelo No urbanizable de Especial Protección la Cornisa del aljarafe , manteniendo el mismo criterio de clasificación, que de los planeamientos de Mairena y Gelves en este elemento territorial , que viene predeterminado por el planeamiento territorial POTAU. también se mantienen las mismas determinaciones que en el planeamiento de Gelves sobre los suelos de la ribera del Guadalquivir , afectados por la delimitación de la ZDPMT, puesto que son elementos territoriales ordenados desde la ordenación territorial o sectorial.

Respecto a los uso del suelo , en el planeamiento de San Juan se diferencia el uso global residencial asignado a la zona de la vega situada al oeste de la A-8078, del uso terciario o productivo asignado a la margen este , ubicada entre la A-8058 y la ribera del Guadalquivir. En ambas zonas se ha producido un proceso edificatorio generalizado en los últimos años, consolidando el modelo urbano , de esta zona de San Juan , que es plenamente coincidente y continuo con el modelo urbano de Gelves.

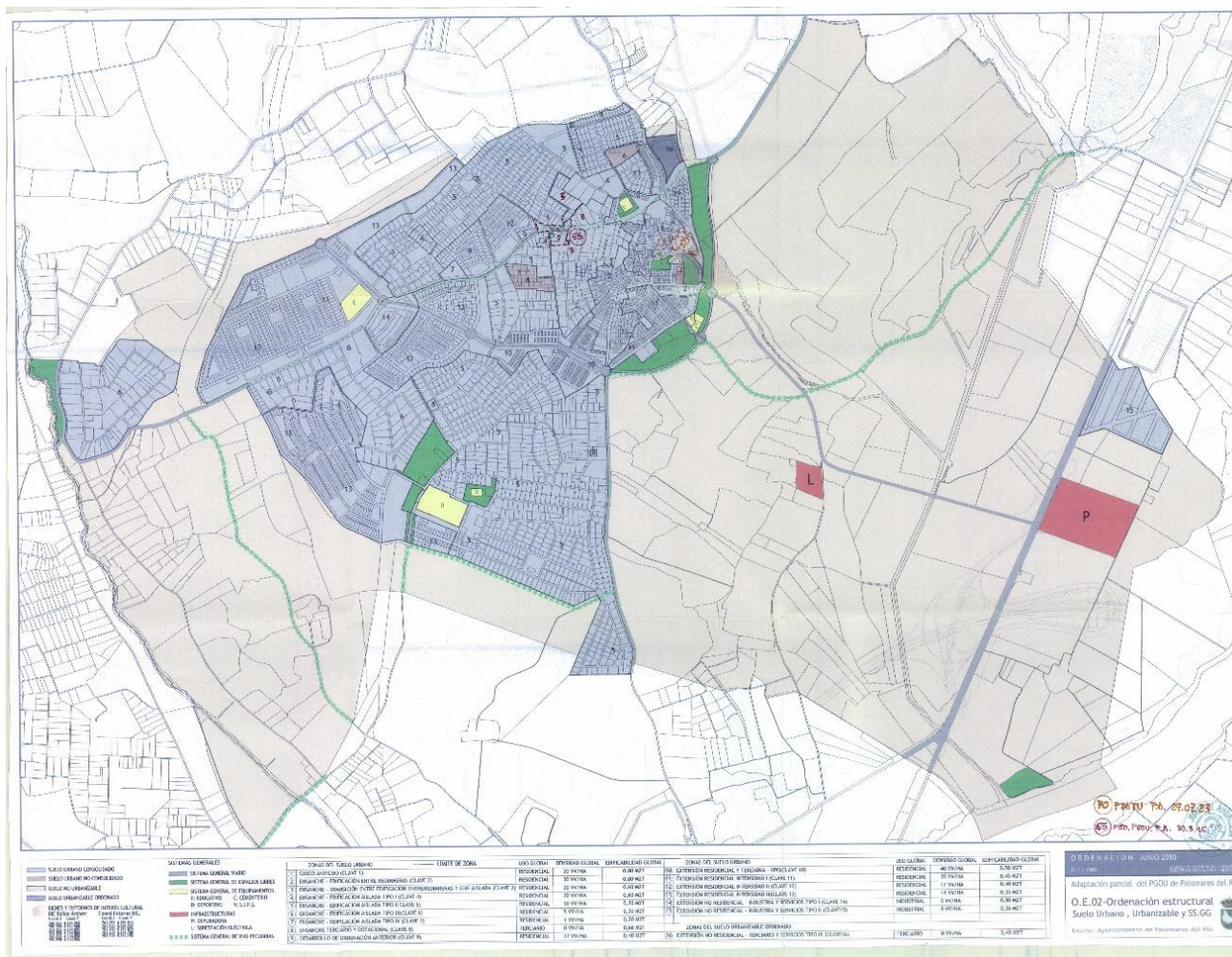
Se puede afirmar que existe concordancia y coherencia en las previsiones de ordenación territorial de los planeamientos de ambos municipios.

PALOMARES DEL RIO

El planeamiento General de Palomares del Río lo conforman el PGOU de 2000 y la Adaptación Parcial a la LOUA de 2010.

El planeamiento General reconoce como suelo urbano Consolidado el núcleo principal de Palomares , separado y diferenciado respecto a la conurbación de los municipios vecinos de Gelves y Mairena. Tan solo existe un punto de conurbación en el sector industrial de Palomares segregado de su núcleo urbano principal , y ubicado sobre el eje de la A-8058 al sur del Polígono Guadalquivir de Gelves. El Planeamiento Vigente actualmente, no contempla su ampliación, ni la implantación de nuevos sectores urbanizables de uso productivo a implantar sobre este eje territorial.

El Planeamiento de Palomares, clasifica como suelo No urbanizable el resto del término municipal y en particular las zonas del territorio mas próximas a Gelves, que forman parte de la Vega , o del Valle del Porzuna, estableciendo una protección especial sobre los suelos de la cornisa de Palomares , que son en cierta medida prolongación de la cornisa del aljarafe en Gelves, a partir del corte del valle del Porzuna.

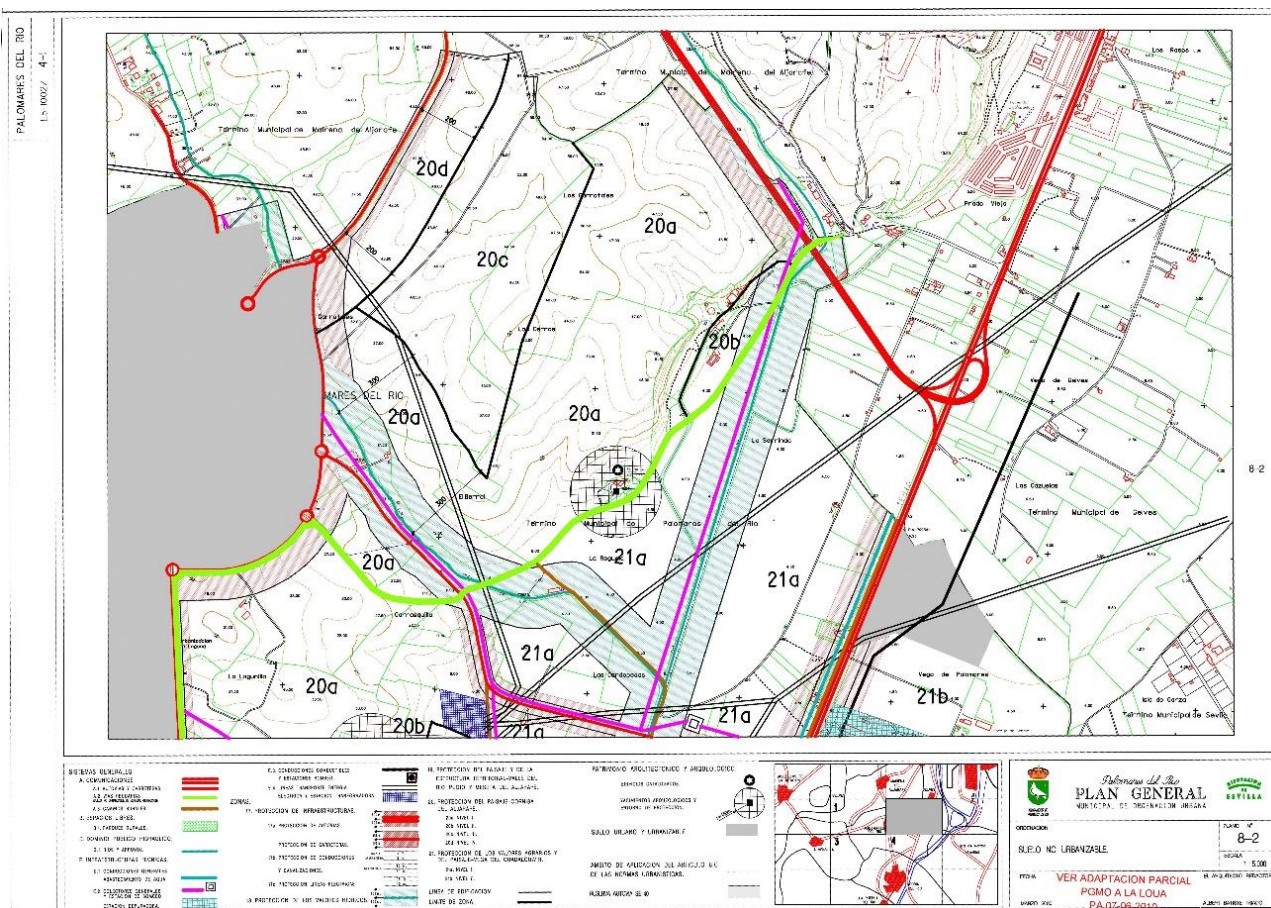


Adaptación Parcial a la LOUA . Palomares del Rio. Ordenación estructural y SSGG.

En el Planeamiento general de Palomares , además de la reserva de suelo para la prolongación de la SE-40 y del cruce del Puente sobre el Guadalquivir , establece también la reserva de suelo para construcción de la antigua SE-35, que tras la construcción del Puente sobre el Guadalquivir , de la SE-40 ,mantendría una función de carretera territorial , para conectar Mairena con la A-8058, y las localidades situadas al sur, además de posibilitar una comunicación directa con Gelves hasta ahora inexistente. Esta reserva de suelo por el Valle del Porzuna es coincidente a nivel de planeamiento con las previsiones del Planeamiento de Mairena y con las previsiones del planeamiento vigente de Gelves, además de con las propuestas de mejora de articulación territorial del Avance del PGOM de Gelves.

Por último el planeamiento de Palomares le da el tratamiento a la carretera de Diputación , entre Gelves y Palomares ,como de una comunicación territorial de carácter no rodado , por cuanto existe otra carretera en funcionamiento de acceso directo desde Palomares a la A-8058.

SE puede afirmar que existe concordancia y coherencia en las previsiones de ordenación territorial de los planeamientos de ambos municipios.



PGOU . Palomares del Río. Ordenación Suelo No Urbanizable

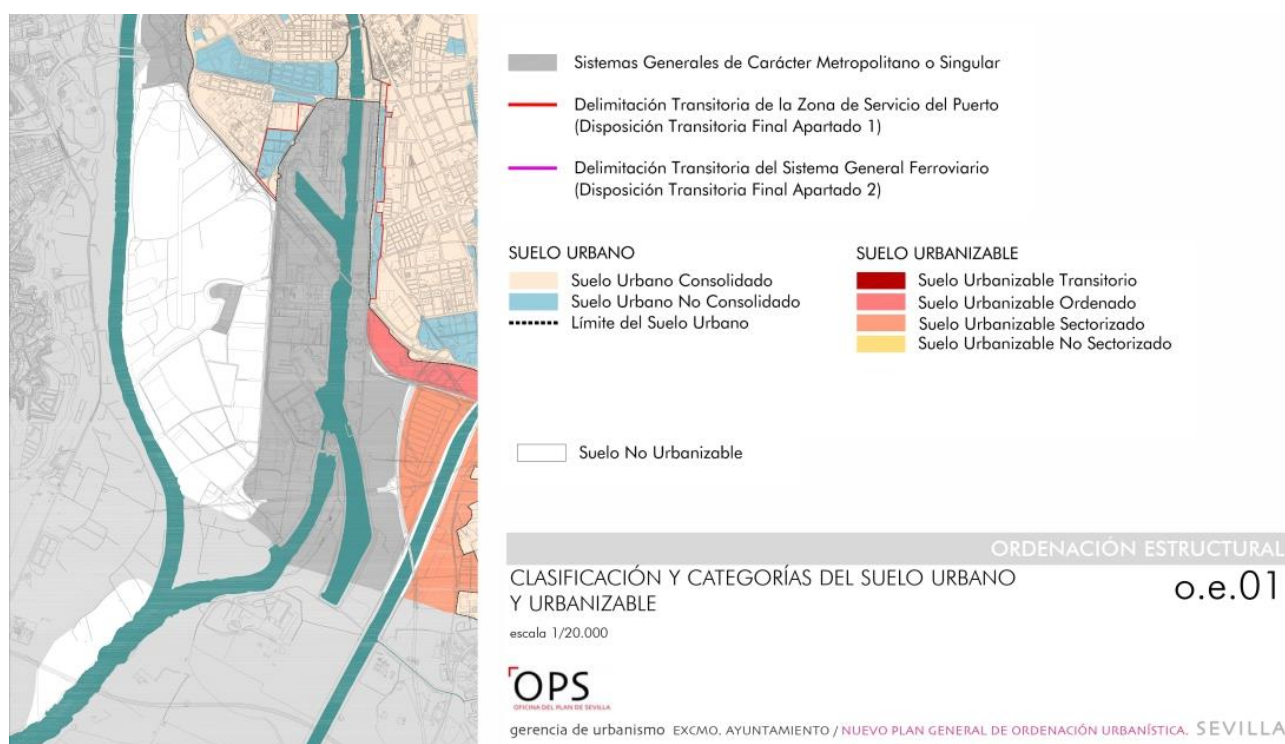
SEVILLA

La propuesta de ordenación contemplada en el Avance del PGOM de Gelves coordina estratégicamente con los criterios y estructuras definidas en el Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla (PGOU), en especial en lo relativo a la conectividad territorial, el modelo de crecimiento, la protección del suelo no urbanizable y la red de transporte de mercancías.

En primer lugar en relación a la coordinación en materia de clasificación del suelo, la propuesta del PGOM de Gelves clasifica el suelo en colindancia con el término municipal de Sevilla conforme a lo establecido en el plano o.e.01 del PGOU de Sevilla.

La clasificación Suelo Rústico Preservado por Ordenación Territorial o Urbanística con categoría específica de protección, denominada *Zona Vega. "Espacio Agrario Interés" Y Zona Inundable* POTAUS en coordinación con el POTAUS y que está en coordinación con el suelo no urbanizable reflejada en el plano o.e.03 del PGOU de Sevilla.

Estas delimitaciones aseguran la compatibilidad entre ambos instrumentos de planeamiento, minimizando la fragmentación territorial y preservando los corredores ecológicos y áreas inundables del Guadalquivir.



En relación con la protección del territorio y valores ambientales el PGOM de Gelves incorpora la zonificación ambiental establecida por el PGOU de Sevilla, incluyendo:

- La delimitación de la Zona Especial de Conservación (ZEC) y el Dominio Público Hidráulico del Guadalquivir.
- El respeto a los corredores fluviales y vegas inundables del Guadalquivir,

en sintonía con la protección compatible definida en el plano o.e.03. que establece en toda la franja litoral como SNU DE Especial protección integral por Legislación específica con las categoría de "zona de DPMT" y "Guadalquivir Funcional"

Respecto a la articulación viaria y conectividad metropolitana, la ordenación propuesta en el término municipal de Gelves reconoce e integra la funcionalidad de los elementos viarios de carácter metropolitano recogidos en el plano OE.07 del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla, a excepción del eje denominado "Paso Territorial Sur", definido como vía principal de articulación metropolitana en dicho instrumento de planeamiento. Este trazado fue posteriormente descartado en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), documento de superior jerarquía y de aprobación posterior, que establece como única infraestructura de circunvalación metropolitana la autovía SE-40, cuya traza discurre

en las inmediaciones del ámbito de Gelves y cuya funcionalidad se articula con la red viaria local a través de las carreteras A-8058 y SE-657.



SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN INTEGRAL
Por Legislación Específica
Vías pecuarias
Yacimientos arqueológicos
Zona Dominio Público Hidráulico
Zona Dominio Público Marítimo Terrestre
Guadalquivir funcional
Zona de Protección Rivera de Huelva

Por Planificación
Márgenes de arroyos
Lagunilla de Miraflores

SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN COMPATIBLE
Por Planificación
Vegas inundables del Guadalquivir
Corredores fluviales

SUELO NO URBANIZABLE DE CARÁCTER NATURAL O RURAL
Vegas no inundables del Guadalquivir
Terrazas cultivadas

SIN CLASIFICACIÓN

Sistema General de Espacios Libres de carácter metropolitano o singular
Límite del Dominio Público Marítimo Terrestre
Límite de la Zona de Sevidumbre de Protección

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL CLASIFICACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE. CATEGORÍAS. PROTECCIÓN

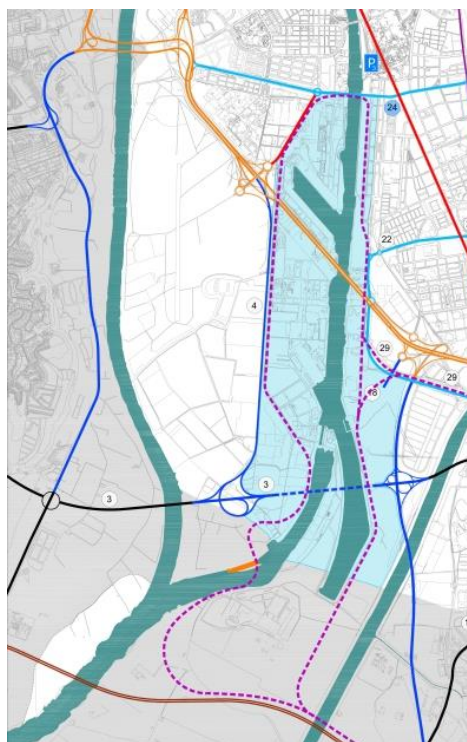
o.e.03

escala 1/20.000

OPS

ORDENACIÓN DEL PLANO DE SEVILLA

gerencia de urbanismo EXCMO. AYUNTAMIENTO / NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. SEVILLA



VIARIO PRINCIPAL METROPOLITANO (VPM)
Circunvalación Metropolitana SE-40
Ejes de acceso de primer orden
Ronda de distribución metropolitana
Ejes conectores metropolitanos
Vías complementarias de accesibilidad metropolitana

VIARIO PRINCIPAL URBANO (VPU)
Vías radiales de conexión urbana
Vías y rondas de distribución urbana

APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN PROPUESTOS

1 Canal de Expo-92
2 Avda. San Francisco Javier
3 Muelle de Los Delicias
4 Puente de la Barqueta
5 c/ José Lagallá

APARCAMIENTOS INTERMEDIALES

6 Estación de Santa Justa
7 Atrioquinto
8 Apedero Palacio de Congresos
9 Apedero Padre Pio
10 Apedero Pablo de Olavide
11 Apedero de Buenavista
12 Apedero Pineda
13 Apedero Virgen del Rocio
14 Apedero Pinomontana Norte
15 Apedero Torremonte
16 Apedero de El Pitamo
17 La Plata - Cocheros de Metro

INSTALACIONES LOGÍSTICAS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

ÁREA LOGÍSTICA NOROCCIDENTAL
ÁREA LOGÍSTICA DEL PUERTO
INSTALACIONES DEL CTM DE LA NEGRILLA
TERMINAL DE CARGA DEL AEROPUERTO DE S. PABLO

SISTEMA FERROVIARIO

FERROCARRIL EXISTENTE
FERROCARRIL DE USO PORTUARIO (EXISTENTE Y PROPUESTO)

VIARIO PRINCIPAL	
1	Paseo Territorial Norte.
2	Conexión SE-30 con Acceso Norte de La Rinconada.
3	Paseo Territorial Sur.
4	Eje de conexión SE-30-Paseo Territorial Sur.
5	Ronda Urbana de Bellavista o Pablo de Olavide.
6	Acceso Norte de La Rinconada.
7	Bulevar del Acceso de Málaga.
8	Ronda Urbana de Arroyo Miraflores al Rincón.
9	Eje Dinamizador del Guadalquivir.
10	Ampliación y Reforma del Acceso de Montequinto.
11	Reurbanización Ctra. de Bienes a Tramo Urbano.
12	Reurbanización Ctra. de La Rinconada a Tramo Urbano.
13	Ampliación de Capacidad Eje de Mercaderías Peligrosas.
14	Remodelación Acceso de Torreblanca.
15	Paseo Interior SE-30 Avda. de Montequinto.
16	Ampliación Enlace A-4-Aeropuerto.
17	Enlace de las Teófilas.
18	Nuevo Acceso al Puerto desde Palanca Alta.
19	Conexión Bellavista-Palanca La Isla.
20	Nuevo Acceso de la Autovía de Andalucía A-92.
21	Avda. del Tiro de Línea a El Pitamo.
22	Vía Parque del Guadalquivir.
23	Distribuidor Urbano Arroyo Miraflores-Rio Guadalquivir.
24	Paseo Interior La Palmera.
25	Paseo Interior Ronda Torreguilla-Avda. Andalucía.
26	Avda. del Canal del Rincón.
27	Avda. de La Coruña a San Jerónimo.
28	Vía Parque del Higuera a Voladizos.
29	Ronda Urbana de Palanca a El Pitamo.
30	Indica Reforma de Enlace a Nuevo Paseo Interior

ORDENACIÓN ESTRUCTURAL ACCESIBILIDAD Y MOVILIDAD: SISTEMA GENERAL VIARIO Y APARCAMIENTOS PRINCIPALES. TRANSPORTES DE MERCANCÍAS

o.e.07

escala 1/20.000

OPS

ORDENACIÓN DEL PLANO DE SEVILLA

gerencia de urbanismo EXCMO. AYUNTAMIENTO / NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA. SEVILLA

Asimismo, la propuesta de ordenación garantiza la preservación, continuidad y funcionalidad de las infraestructuras existentes de carácter hidráulico, energético y portuario, conforme queda reflejado en el plano de ordenación, asegurando la compatibilidad e integración con los sistemas generales definidos en la ordenación estructural metropolitana establecida por el PGOU de Sevilla.

La propuesta de ordenación de Gelves considera el sistema general portuario, su conexión con el entorno logístico del Puerto de Sevilla y las instalaciones logísticas previstas, integrándose con el corredor ferroviario de uso portuario proyectado en el PGOU de Sevilla, tal como recoge el plano o.e.07.

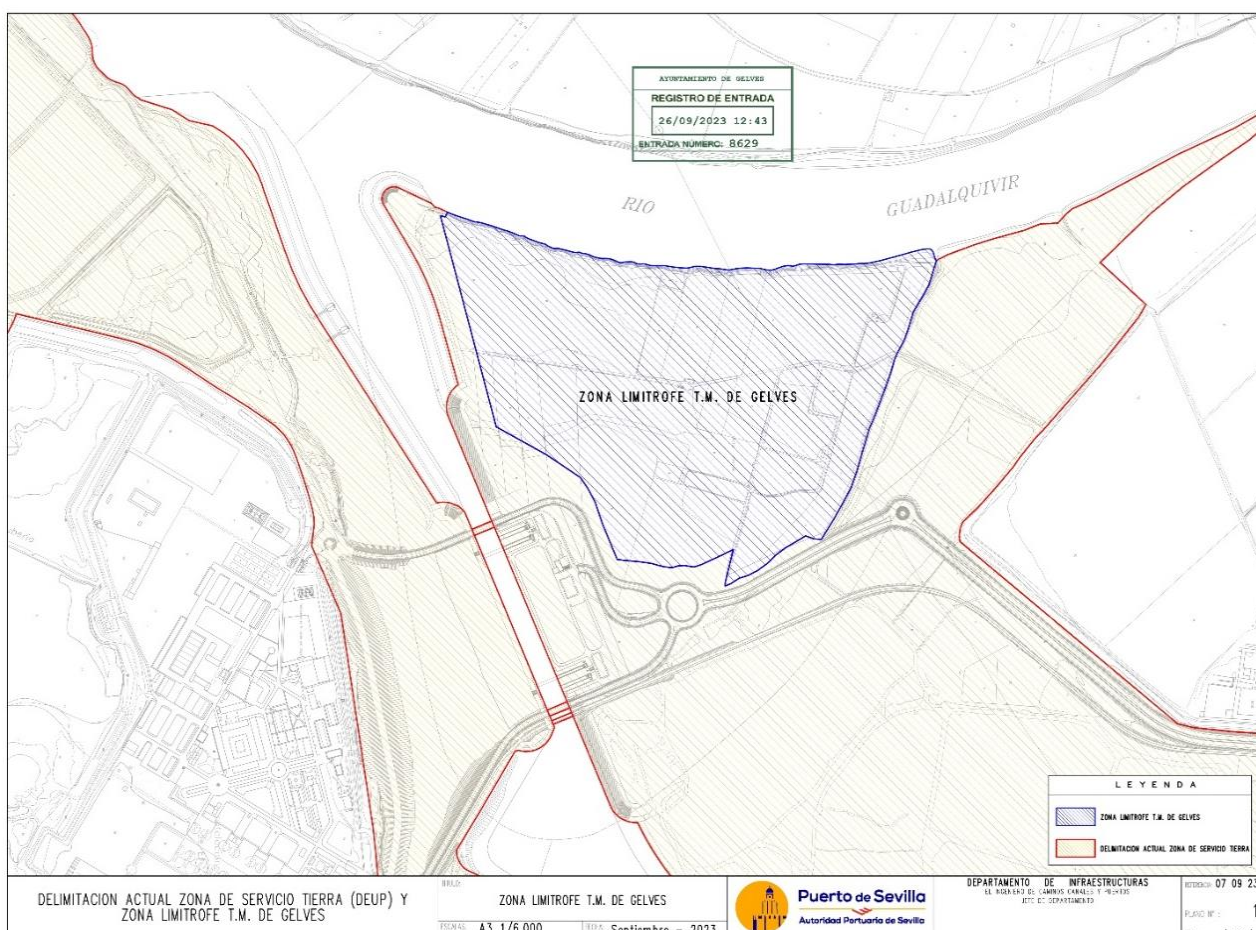
Este encaje territorial y funcional es clave para consolidar el papel estratégico del municipio dentro del sistema logístico metropolitano, favoreciendo el transporte intermodal y la actividad económica asociada.

PUERTO DE SEVILLA

El término municipal de Gelves se encuentra directamente influido por la proximidad de la zona de servicio del Puerto de Sevilla, que constituye un **sistema general portuario de interés general** conforme a lo establecido en el artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Esta norma establece la obligación de calificar como sistema general portuario tanto la zona de servicio terrestre como la lámina de agua afectas a los usos portuarios y a la señalización marítima, debiendo evitarse en el planeamiento urbanístico cualquier determinación que interfiera o perturbe las competencias portuarias.

En este sentido, la estrategia de ordenación del futuro Planeamiento General del municipio ha tenido en cuenta la delimitación vigente de la zona de servicio del Puerto de Sevilla, tal como se recoge en el "Proyecto de Modificación de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla", incluyéndose tanto espacios terrestres como la lámina de agua del río Guadalquivir en el entorno de Gelves, quedando por tanto sujeta a la regulación y competencias de la Autoridad Portuaria.

Asimismo, se ha tenido en cuenta que se encuentra en tramitación una propuesta de nueva Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) que podría modificar la actual configuración, por lo que cualquier actuación urbanística en el borde fluvial o en zonas colindantes deberá ser cuidadosamente analizada a la luz de esta futura delimitación, durante la tramitación del PGOM.



En relación con elementos relevantes competencia de Puertos del Estado destaca la presencia de infraestructuras críticas como la Esclusa Puerta del Mar, ubicada aguas arriba, cuya función como barrera ante inundaciones para la ciudad de Sevilla le otorga un carácter estratégico. Dado el carácter que se confiere al suelo colindante se entiende la cautela de cara a que cualquier intervención en el entorno deberá asegurar la no afección al funcionamiento de dicha infraestructura.

El dominio público portuario en esta zona incluye accesos, infraestructuras y áreas con funciones operativas portuarias o de señalización marítima, y por tanto se debe ordenar acorde a la compatibilidad con estas infraestructuras.

La coordinación interadministrativa será, por tanto, esencial para asegurar la viabilidad técnica, jurídica y funcional de las propuestas de planeamiento en el término municipal de Gelves, respetando las competencias estatales sobre el sistema portuario y garantizando una ordenación compatible con su adecuada explotación y conservación.

En coherencia con estos condicionantes, el Avance del PGOM de Gelves ha propuesto la clasificación como Suelo Rústico Especialmente Protegido aquellos espacios asociados al dominio público portuario y sus accesos, incluyendo elementos naturales vinculados al cauce del Guadalquivir, a las riberas, y al Dominio Público Marítimo-Terrestre. Esta clasificación refuerza la compatibilidad del modelo territorial con la planificación portuaria vigente y futura.

D.5. AVANCE DE LA SITUACIÓN BÁSICA DE SUELO

El avance de la situación básica del suelo, en el contexto de la normativa urbanística actual y de acuerdo con la Ley 7/2021, de Impulso de la Sostenibilidad de Andalucía (LISTA), constituye un aspecto esencial en la planificación y gestión del territorio. La evolución de la legislación urbanística en España, desde la Ley del Suelo de 1956, ha estado marcada por la clasificación tripartita del suelo, que establecía tres categorías fundamentales: rústico, urbanizable y urbano. Este esquema fue la base de la ordenación territorial durante décadas, sirviendo de referencia a múltiples generaciones de planes urbanísticos.

La Ley del Suelo estatal de 2007 introdujo un cambio significativo en la conceptualización del suelo, al desistir de su clasificación directa y dejar esta competencia a las comunidades autónomas, con el fin de reconocer la diversidad territorial del país y la necesidad de aplicar una gestión más descentralizada y adaptada a las peculiaridades locales. Esta tendencia fue continuada en el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015, que no estableció nuevas clases de suelo, sino que propuso el concepto de "situación básica del suelo", reconociendo dos situaciones fundamentales: suelo rural y suelo urbanizado.

En este contexto, la Ley 7/2021 de Impulso de la Sostenibilidad de Andalucía introduce un enfoque renovado hacia la clasificación del suelo, adaptando la legislación autonómica a los principios de sostenibilidad, eficiencia en el uso del suelo, y protección de los valores medioambientales y paisajísticos. La ley pone un énfasis particular en la integración de los principios del desarrollo sostenible, buscando evitar el consumo excesivo de suelo y promoviendo la regeneración de áreas ya urbanizadas. Esta perspectiva está alineada con las directrices europeas que priorizan la gestión racional del territorio y el fomento del desarrollo urbano compacto y sostenible.

D.5.1. LA CLASIFICACIÓN DEL SUELO

A partir de estas premisas generales y de acuerdo con las determinaciones exigidas por los artículos 13 y 14 de la LISTA, y los artículos 19 y 20 de su Reglamento, así como por lo expresado en el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana RD 7/2015, el PGOM establece la siguiente división del territorio municipal en razón a su clasificación del suelo, de acuerdo con los criterios reglados de la citada legislación urbanística, y a efectos de regulación de los derechos y deberes básicos de los propietarios: suelo urbano y suelo rústico

Las distintas categorías en que se ha clasificado el suelo del término municipal, han tenido en consideración conceptos diversos: por una parte se han considerado los condicionantes previamente existentes (nivel de consolidación edificatoria y de urbanización, planeamiento aprobado y en tramitación, y nivel de desarrollo de su ejecución etc.) y por otras condiciones y criterios establecidos por el propio Plan General, (crecimientos urbanos deseables, criterios de reordenación y terminación de la estructura urbana, etc.), así como por las determinaciones del planeamiento de rango supramunicipal (POTAUS) pero además y fundamentalmente los criterios sobre clasificación del suelo que establece la propia legislación urbanística (LISTA).

La propuesta de ordenación territorial y urbanística del término municipal de Gelves se basa en la identificación clara que existe entre las distintas áreas del territorio y la definición precisa de sus funciones territoriales: usos recomendables, usos prohibidos y objetivos de la normativa reguladora para cada área o zona territorial.

Además, el modelo de ordenación del territorio municipal, se basa en los parámetros de desarrollo urbano históricos, con los que se ha formalizado la ciudad existente, y con la consideración de la ordenación preestablecida por el planeamiento vigente (PGOU + AdP) y posteriores Modificaciones, procediendo a diferenciar:

Suelo Urbano

- Suelo Urbano genérico
- Suelo Urbano propuesto para Delimitación de Actuaciones de Transformación Urbanística

Suelo Rústico

- Suelo Rustico Especial Protección por Legislación Sectorial
- Suelo Rustico Preservado por la Planificación Territorial
- Suelo Rustico Común propuesto para Delimitación de Actuaciones de Transformación Urbanística

Las delimitaciones vienen reflejadas en los planos de ordenación, y que, en su conjunto, pueden verse con mayor claridad en los planos de Ordenación Estructural - Clasificación del Suelo.

D.5.2. SUELO URBANO

El suelo urbano está constituido por los terrenos que forman parte de la malla urbana, y que están urbanizados y cuentan con los servicios urbanos básicos definidos en el Art. 19.3 del Reglamento de la LISTA (acceso rodado por vía urbana, abastecimiento de agua, saneamiento y tratamiento y suministro de energía eléctrica), y por tanto, las parcelas en el ubicadas se incluyen en dos situaciones:

Las parcelas que tienen la condición de solares, (tienen además señaladas alineaciones y rasantes), y por tanto no requieren de actuaciones de transformación del suelo para su uso urbanístico y edificación.

Las parcelas que no reúnen las condiciones de urbanización con todos los requisitos básicos, o que aun teniendo condición de solares y estar urbanizadas requieren de Actuaciones de Transformación Urbanística o de Actuaciones Urbanísticas para completar urbanización u otras cargas pendientes y que se encuentran en el interior o rodeadas por la malla urbana existente, y que cumplen algún otro de los requisitos o condiciones que establecen la LISTA y su Reglamento General, para definir la situación básica del suelo y su régimen de propiedad.

1. Según dispone el artículo 13 de la Ley, conforman el suelo urbano los terrenos que, estando integrados en la malla urbana del núcleo o asentamiento de población del que formen parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

a) Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a la Ley y a sus normas de desarrollo.

b) Estar transformados urbanísticamente por contar, como mínimo, con acceso rodado por vía urbana y conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica en las condiciones establecidas en el apartado 3.

c) Estar ya ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca. En su defecto, dicho ámbito podrá ser delimitado por el Plan de Ordenación Urbana.

2. La malla urbana constituye un ámbito continuo, delimitado por viales interconectados que forman parte de la red viaria del municipio, incluidas las travesías y tramos urbanos de las carreteras, dotado de los servicios básicos conectados a las redes públicas de infraestructuras y de las dotaciones propias del suelo urbano.

Se incluyen en la categoría de SUELO URBANO:

El Suelo Urbano que tienen condición de solar (equivalente al Suelo Urbano Consolidado en terminología de la anterior Ley LOUA) corresponde con los terrenos integrados en la malla urbana del viario y con dotaciones e infraestructuras, así como los terrenos urbanizados o transformados urbanísticamente que cuenten con los servicios básicos. Los terrenos clasificados como suelo urbano consolidado e incluidos en esta clasificación por la Adaptación Parcial a la LOUA (planeamiento general vigente), pudiendo estar edificados o vacantes, teniendo éstos la condición de solares.

Se incluyen como Suelo Urbano las dos unidades de ejecución definidas en el PGOU, UE-1 y UE-2, que aunque no han completado su desarrollo urbanístico ni su urbanización, (salvo la UE-1ª ya urbanizada y edificada), son vacíos o suelos parcialmente edificados objeto de transformación urbanística, que están totalmente integrados y rodeados por la malla urbana, y se mantienen en la Clasificación del suelo Urbano, aunque deban ser objeto de Actuaciones de Transformación Urbanística, que se desarrollan en otro apartado.

Se clasifica en esta categoría de Suelo Urbano, los suelos desarrollados hasta la fecha en base al PGOU, y sus Modificaciones, reconocido en el documento de Adaptación Parcial a la LOUA, incluyendo los sectores de suelo Urbanizable, también ejecutados y urbanizados, Polígono Industrial Guadalquivir, CITEC y SUO-1, y sus sistemas generales adscritos para su gestión de suelo, excluyendo y clasificando como suelo rustico por no estar urbanizados los sectores restantes SUO-2, SUO4 y SUO-5, y sus sistemas generales adscritos, aunque cuenten con ordenación detallada, sectores que deberán mantener sus determinaciones del planeamiento de desarrollo y de sus instrumentos de ejecución, para completar su transformación urbanística

como ATUs de Nueva Urbanización , que mantienen su delimitación , con el ajuste a la nueva categoría de clasificación del suelo de la LISTA.

También se realizan algunos ajustes en cuanto a la delimitación del Suelo Urbano en las zonas de contacto y bordes del suelo rustico 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, que ya se encuentra urbanizado e integrado en la malla urbana . También se incorporaría al suelo urbano , excluyéndolo del ámbito del suelo rustico de la cornisa, la manzana residencial en la calle Joaquín Benavente Molina, enfrente del cementerio, considerando que está integrada en la malla urbana y cuenta con los servicios básicos además de estar edificada en el 100% de su superficie.

El perímetro del suelo urbano, se ajusta en la ribera del Guadalquivir a la Delimitación del Dominio Público Marítimo Terrestre, sin cambios, y en la zona de la cornisa sur del Aljarafe, el perímetro del Suelo Urbano se mantiene sin cambios en su zona superior ajustado a los límites del Parque de la cornisa de Simón Verde, y en su zona más baja a los límites del suelo urbano definidos en la Adaptación , con la excepción de los ajustes y correcciones expuestos anteriormente.

D.5.2.1. SUELO URBANO PROPUESTO PARA DELIMITACIÓN DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA (ATUS)

Dentro de la Clasificación General del Suelo Urbano se diferencian y singularizan los suelos que requieren de Actuaciones de Transformación Urbanística (ATU). Se definen para su Delimitación los terrenos en los que, además de concurrir las circunstancias previstas en la LISTA para el Suelo Urbano “genérico” (estar integrados en la malla urbana en ámbito continuo delimitado por viales y conectados a las infraestructuras), no se dan las condiciones de estar completamente urbanizados, ni están transformados urbanísticamente , con todas sus determinaciones, o que precisan de una actuación de transformación urbanística, mediante reforma interior o mejora urbana,(tal y como establece el apartado 2 del Artículo 29 de la LISTA)

Se definen en el SUELO URBANO distintas Actuaciones de Transformación Urbanística, que se desarrollan en el apartado 5.3. de esta Memoria *DIRECTRICES PARA LA DELIMITACIÓN Y DESARROLLO DE ACTUACIONES DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA, O DE OTRAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS.*

D.5.3. SUELO RUSTICO

En correspondencia con los criterios de ordenación territorial (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía –POTA y Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla) y con los propios objetivos del Plan General de Ordenación Municipal, distintas partes del término municipal de Gelves se considera que no cumplen los requisitos del Suelo Urbano viniendo a clasificarse como Suelo Rustico, con distintas categorías, según su posición y destino en el territorio municipal, atendiendo a las características de cada zona, las afecciones sobrevenidas y los niveles de protección o los objetivos de ordenación que se pretendan conseguir.

D.5.3.1. SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN SECTORIAL

Se clasifican como Suelo Rustico Especialmente Protegido por Legislación Sectorial, aquellas zonas del territorio donde concurren características singulares vinculadas a la protección del medio (protección de los valores hídricos, ecológicos, paisajísticos, patrimoniales etc.) o protección de infraestructuras territoriales (carreteras, vías pecuarias, infraestructuras territoriales, etc.) que disponen de legislación específica reguladora del dominio público, (previa aprobación de los actos necesarios para su delimitación cuando así se contemple en esa legislación), y de protección con un régimen jurídico específico sobre los usos del suelo, en los casos del dominio privado, cuyas determinaciones deben ser trasladadas al planeamiento general.

Estas delimitaciones de carácter sectorial, se superponen con las delimitaciones con la delimitación de las distintas zonas en que se subdivide por el Plan General el territorio rustico del Término Municipal, superponiéndose en estos casos la normativa reguladora sectorial y la propia regulación urbanística que establezca el PGOM, para esa Zona.

En Gelves no existen Bienes Patrimoniales con Categoría de BIC, inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

Así el documento del PGOM distingue:

- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO DE LA RED DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE ANDALUCÍA (RENPA ZONA ZEC BAJO GUADALQUIVIR**
- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO ZONA DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE. ZDPMT**
- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDOS POR EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA.**
- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDOS ZONA FORESTAL MONTE PUBLICO CORNISA ESTE DEL ALJARAFE. SE-50015-AY.**
- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE CARRETERAS**
- **SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE AGUAS - PROTECCIÓN DE RÍOS Y ARROYOS**
- **SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE VÍAS PECUARIAS**

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO DE LA RED DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE ANDALUCÍA (RENPA ZONA ZEC BAJO GUADALQUIVIR)

El Cauce del Guadalquivir y sus riberas a su paso por el término de Gelves está incorporado, en desarrollo de la Directiva Hábitat, como Zona de Especial Conservación (ZEC) ES6150019ZEC Bajo Guadalquivir en el ámbito de la Red Natura 2000. Este espacio se integra en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA). Su valor esencial es por ser corredor ecológico de gran importancia al conectar Doñana con Sierra Morena. Se regulará este suelo en función de su legislación sectorial específica.

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO ZONA DOMINIO PUBLICO MARITIMO TERRESTRE. ZDPMT

La Demarcación de Costas de Andalucía Occidental es Competente en el Río Guadalquivir en la zona que atraviesa Gelves, que establece las limitaciones sectoriales del Dominio Público Marítimo Terrestre. La delimitación del DPMT del Río Guadalquivir dentro del término municipal ha sido aprobada por distintas ordenes ministeriales .

Conforme a la legislación sectorial de costas se establece el Dominio Publico Marítimo Terrestre, sobre el límite interior de la ribera afectada por el mar , que conforma un suelo publico , que debe quedar excluido del continuo urbano y se clasifica como suelo rustico. Los usos de estos suelos se regulan por la legislación sectorial de Costas. Además la legislación de Costas establece otras afecciones sobre las zonas limítrofes interiores al deslinde del ZDPMT, estableciendo sobre los suelos urbanos , la zona de servidumbre y de limitación de la edificación , con anchuras genéricas de 100 m , que se reducen a 20 m en suelos urbanos consolidados.

Dentro de la Delimitación de la ZDPMT , y en suelo rustico se encuentra el Puerto Deportivo de Gelves, aunque también una parte de este forma parte del suelo urbano incluyéndose en la zona de Servidumbre. . Esta infraestructura que es competencia de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, perteneciente a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, cuenta con una concesión administrativa para su gestión.

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDOS POR EL PLAN ESPECIAL DEL PUERTO DE SEVILLA.

El municipio cuenta con un área destinada a zona de servicio del Puerto de Sevilla que incluye los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios, que incluye también la lámina de agua correspondiente al río Guadalquivir en el entorno del término municipal de Gelves. Son suelos de Dominio Publico .La Administración competente es Puertos del Estado - Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

La delimitación actual de la zona de servicio del puerto de Sevilla se configura a partir del desarrollo del “Proyecto de Modificación de la Zona de Servicio del Puerto de Sevilla” (4º proyecto parcial OM de 12 de junio de 1991 de modificación parcial de la Zona de Servicio), así como sus posteriores adscripciones y desafectaciones.

Según la normativa vigente- artículo 56.1 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante- resulta preceptivo que se califique las zonas de servicio de los puertos de interés general y el dominio público portuario afecto a señalización marítima como Sistema General Portuario.

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDOS ZONA FORESTAL MONTE PUBLICO CORNISA ESTE DEL ALJARAFE. SE-50015-AY.

Se aplica la Ley de Montes y el Reglamento Forestal de Andalucía sobre los suelos de dominio publico del escarpe de la Cornisa de Gelves incluidos en la Propuesta de inclusión como monte público “Cornisa este del Aljarafe”.(SE-50015-AY) cuyo titular es el Ayuntamiento de Gelves.

A su vez estos suelos están incluidos como Zonas de Protección Territorial por el POTAUS como Escarpes y Formas Singulares del Relieve.

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE CARRETERAS

Constituyen esta zona los terrenos que se incluyen en las franjas que la legislación sectorial definen con la finalidad de proteger las infraestructuras de la red territorial de carreteras.

La protección establecida afecta no solo a las calzadas (vías rodadas de dominio y uso público) construidas y proyectas y a sus zonas de explanación, que es la Zona de Dominio Publico que se define y representa en el PGOM, con esta Clasificación y Categoría en el plano correspondiente de Clasificación de Suelo y de Ordenación del suelo rustico, sino también a las zonas afección pertinentes (de dominio privado), con el fin último de garantizar óptimas condiciones para la comunicación y conexión territorial.

Se incluyen en esta categoría de Suelo Rustico los suelos incluidos en las Zonas de Dominio Publico de las carreteras , que discurren por el termino municipal, fuera del suelo urbano . Por el municipio de Gelves discurren las siguientes carreteras (con arreglo a su actual pertenencia, denominación y matrícula):

Red de Carreteras del Estado. Autovía SE-40 · Tramo desde Almensilla a Espartinas, en concreto en el municipio de Gelves atraviesa la zona de la Hacienda de Torrequemada recorriendo el ámbito en dirección norte – sur. Las afecciones de la legislación sectorial en suelo rustico son:

ZNE: Zona De No Edificación 50 m

DPA: Dominio Público Adyacente 8 m

ZS: Zona de Servidumbre Legal 25 m

ZA: Zona de Afección 100 m

Red Autonómica. A-8078. Autovía de Sevilla a Puebla del Río . que atraviesa el núcleo urbano de norte a sur y solo tiene clasificación de suelo rustico en el extremo sur del termino. En el resto tiene consideración de travesía urbana. En suelo urbano la línea de edificación se ajustara a las alineaciones preexistentes. Las afecciones de la legislación sectorial en suelo rustico son:

ZNE: Zona De No Edificación 50 m

DPA: Dominio Público Adyacente 3 m

ZS: Zona de Servidumbre Legal 8 m

ZA: Zona de Afección 50 m

Red Provincial de Sevilla. SE-657 , viario que conectaría Gelves a Palomares del Río, y que esta adscrita la Diputación Provincial de Sevilla. Actualmente desafectada como carretera en el tramo urbano del Termino de Gelves, el resto del trazado discurre como camino en el termino de Palomares.

SUELO RUSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE AGUAS - PROTECCIÓN DE RÍOS Y ARROYOS

En estas zonas del territorio se reconocen los terrenos por los que discurren los cauces de ríos y arroyos que constituyen el Dominio Público Hidráulico DPH- , y sus respectivas zonas de servidumbre, cauces públicos definidos por las crecidas ordinarias, y las zonas de servidumbre paralelas a cinco metros de dominio privado.

En conformidad con la legislación sectorial en materia de aguas ,los cauces que discurren de forma parcial por el término municipal de Gelves son los siguientes:

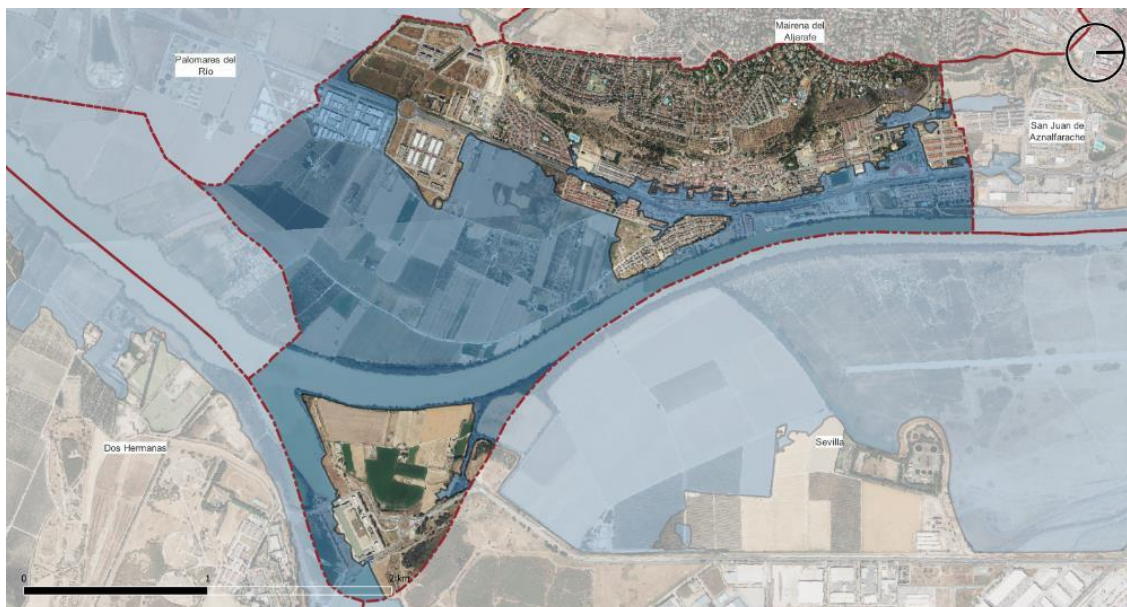
Rio Guadalquivir, Cauce del Arroyo Cañada Fría (Ámbito de Torrequemada), y Dársena del Guadalquivir,

.Se incluyen en esta calificación y se grafían en los planos correspondientes, (de forma aproximada en los casos que no están deslindadas), las Zonas de Dominio Publico Hidráulico de los Cauces conforme a sus crecidas ordinarias. No se grafían ni las Zonas de Servidumbre a 5m a cada lado., ni las zonas de policía 100 m a cada lado , ni las zonas inundables que tienen régimen de propiedad privado, sobre las que también es de aplicación la legislación sectorial de Aguas, (ley de Aguas y Reglamento del Dominio Publico Hidráulico),que se califican en otras categorías o Zonas del Suelo Rustico, en correspondencia a su régimen de titularidad privado , aunque sobre esos suelos se aplican además las determinaciones de la legislación sectorial de aguas , puesto que se superponen las Zonas de Servidumbre y de policía, y las Zonas inundables.

En relación con los deslindes de DPH, en la zona oeste del tt.mm., los Arroyos Cañada Fría y Arroyo de Repudio tiene deslinde de dominio público hidráulico cartográfico probable y sus zonas de flujo preferente que no alcanzan en ningún caso a la Hacienda Torrequemada ni al término municipal.

En la zona este, el único cauce de importancia, además del Río Guadalquivir, es el arroyo Porzuna, para el que no hay definido DPH cartográfico probable. Este tramo del Río Guadalquivir está bajo la cobertura de la Ley de Costas.

Por otro lado, en el ámbito competencial de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir ha quedado delimitada la Zona de Flujo Preferente con fecha 1 de febrero de 2016 en base al estudio: Elaboración de cartografía de dominio público hidráulico y mapas de peligrosidad y riesgo de la directiva 2007/60 en el marco del Servicio Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) en las demarcaciones hidrográficas del Guadalquivir, Ceuta y Melilla (Expediente CU(CO)-4615).



Zona de Flujo Preferente. (Fuente: SNCZI. MITECO)

SUELO RÚSTICO ESPECIALMENTE PROTEGIDO POR LEGISLACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

Se corresponde con los suelos de dominio público de las Vías Pecuarias de [trashumancia](#) de pastoreo y paso de ganado que por su riqueza natural y cultural están sometidos a legislación específica de protección.

Se incluyen en este nivel de protección los suelos de Vías Pecuarias que cuentan con deslinde oficial, sobre los que se puede aplicar sobre el dominio público directamente esta legislación específica. También se incluyen el resto de Vías Pecuarias no deslindadas, que discurren por Suelo Rústico, si bien en estos casos, su representación gráfica no es vinculante, pendiente de que se produzca su deslinde oficial.

De acuerdo con el Proyecto de Clasificación aprobado por Orden Ministerial del 22 de abril de 1961 (B.O.E 02-05-1961), sobre el territorio municipal se localiza el trazado de tres vías pecuarias, que son:

Cordel de San Juan de Aznalfarache .Código: 41044002_00, Anchura legal: 37,61 m . Longitud: 1.700 m. Situación Jurídica: sin deslindar

Este cordel en su paso por Gelves coincide con el trazado de la A-8078, y en casi todo su recorrido tiene la clasificación de suelo urbano. Corresponde la realización del deslinde y su desafectación del uso pecuario, y su incorporación al patrimonio municipal de suelo al ser suelos ocupados por la Autovía.

Colada del Camino de San Francisco .Código: 41044003_00, Anchura legal: 7,00 m . Longitud: 2.100 m. Situación Jurídica: deslindada parcialmente

Cuenta en la actualidad con un tramo de cuyo deslinde fue aprobado por parte del Ayuntamiento el 4 de abril de 2024 en un tramo de 190,21 m y 7 m de anchura colindante con el sector nº 5 del PGOU de Gelves., que debe ser objeto de cambio de trazado para la ordenación final de este sector. El resto del Trazado discurre

por Suelo Rustico en paralelo al limite del perímetro urbano , pendiente de su deslinde oficial con anchura de 7 m .

Descansadero o Ensanche del Pilar. Código: 41044004_00, Superficie legal: 3.500 m²m. Situación Jurídica: sin deslindar

Se encuentra en el núcleo urbano en el entorno de la calle Matías Vela. Corresponde la realización del deslinde y su desafectación del uso pecuario, y su incorporación al patrimonio municipal de suelo , al ser suelos ocupados por viario publico urbano..

Cordel de Triana a Villamanrique .Código: 41044001_00, Anchura legal: 37,61 m . Longitud: 1.300 m. Situación Jurídica: Deslindada.

Este cordel en su paso por Gelves discurre por el ámbito de Torrequemada en dirección este oeste y en todo su recorrido por Gelves tiene la clasificación de suelo rustico y esta deslindada.

Vereda del camino Viejo de Sevilla .Código: 41016003_00, Anchura legal: 20,89 m . Longitud: 1.500 m. Situación Jurídica: Sin deslinde.

Este cordel en su paso por Gelves discurre por el ámbito de Torrequemada en dirección este oeste y en todo su recorrido por Gelves tiene la clasificación de suelo rustico . No esta deslindada. Esta vía pecuaria no consta en el Proyecto de Clasificación de Gelves, perteneciendo al Proyecto de Clasificación del municipio de Bollullos de la Mitación. Se debe instar al deslinde en el tramo que se encuentra dentro del término municipal de Gelves.

Todos los tramos de las vías pecuarias que discurren por terrenos clasificados como suelo rustico, se adscriben a la categoría de especial protección por la legislación específica de Vías Pecuarias, y se adscriben al dominio publico los tramos con deslinde oficial , debiendo establecerse el régimen de protección cautelar sobre los suelos adyacentes a los tramos no deslindados. Sobre los tramos que discurren por suelo urbano procede su desafectación conforme al reglamento de Vías Pecuarias.

D.5.3.2. SUELO RUSTICO PRESERVADO POR LA ORDENACIÓN TERRITORIAL O URBANÍSTICA.

ZONA DE VEGA

Se clasifican como Suelo Rustico Preservado por la Ordenación Territorial y Urbanística, los suelos agrícolas e inundables de la Vega del territorio municipal , que no se incluyen en el ámbito de delimitación del Suelo Urbano.

Se corresponde con los terrenos de la vega del valle del Guadalquivir , situados al sureste del núcleo urbano , y externos al limite físico de la clasificación del suelo urbano definido por la Colada de San Francisco, hasta la ribera del Guadalquivir. También se incluyen los suelos de Vega ubicados al otro lado del Rio, en la Isla del Betón, y que son fincas agrícolas de carácter privado, que no forman parte del Sistema General del Puerto de Sevilla.

Son suelos muy llanos , de carácter inundable y de alto riesgo que conforman el valle del Guadalquivir y los suelos que posibilitan la laminación de las aguas en caso de avenidas, afectados por la zona de Flujo Preferente, conforme al RDPH, de carácter aluvial y de alto valor y rendimiento agrícola, y también de importante valor paisajístico, por su carácter llano y continuo , y alto nivel de cultivo , que conforman el paisaje cultivado y genéricamente no edificado entre el núcleo de Gelves y el Rio.

Estos suelos están calificados como Zonas de Protección Territorial por el POTAUS, como Espacios Agrarios de Interés, y además como suelos inundables , y por tanto deben tener la consideración de suelo preservados por la ordenación territorial , dando cumplimiento a las determinaciones y regulación específica del POTAUS

Se deben restringir los usos casi exclusivamente a un uso agrícola , por su específico valor agrícola y también por su valor paisajístico , y por las limitaciones de usos que establece la legislación de Aguas, por su carácter inundable.

ZONA DE CORNISA DEL ALJARAFE

Se incluyen en esta categoría el resto de los suelos del Escarpe de la cornisa de Gelves , no incluidos en la delimitación del suelo urbano (Parque de Simon Verde), ni en la Propuesta de delimitación de la Zona Forestal

de Monte Publico, que tienen un gran valor como elemento paisajístico y territorial singular del termino de Gelves.

Son suelos de dominio privado , ubicados en las laderas de mayor pendiente de la cornisa del Aljarafe, y que no forman parte del dominio publico o titularidad municipal , que deben ser preservados de los usos urbanos , por sus valores paisajísticos y también por la existencia de riesgos de erosión e inestabilidad de sus laderas.

Estos suelos están calificados como Zonas de Protección Territorial por el POTAUS, como Escarpes y Formas Singulares del Relieve, con riesgos de estabilidad y también como elementos de referencia del Paisaje , y por tanto deben tener la consideración de suelo preservados por la ordenación territorial , dando cumplimiento a las determinaciones y regulación específica del POTAUS

Se deben restringir los usos casi exclusivamente a un uso agrícola o forestal , por su específico valor paisajístico y ambiental.

ZONA DE TORREQUEMADA .

Se clasifican como Suelo Rustico Preservado por la Ordenación Territorial y Urbanística, los suelos agrícolas de la meseta del Aljarafe, del ámbito territorial singular de Torrequemada , segregado del resto del suelo del territorio municipal ,caracterizado por ser el territorio agrícola característico del Aljarafe, vinculado al cultivo del olivar y con la referencia de integración y vinculación con la Hacienda de San Ignacio de Torrequemada

Se corresponde con los terrenos agrícolas característicos del aljarafe con el cultivo tradicional del olivar , que se pretenden conservar por su vinculación , etnológica y paisajística con la Hacienda a la que dan soporte territorial , evitando en lo posible la sustitución de usos , que desvirtúen esa vinculación y a su vez puedan suponer la degradación del paisaje .

Estos suelos están calificados como Zonas de Protección Territorial por el POTAUS, como Espacios Agrarios de Interés, y por tanto deben tener la consideración de suelo preservados por la ordenación territorial , dando cumplimiento a las determinaciones y regulación específica del POTAUS

Se deben restringir los usos casi exclusivamente a un uso agrícola , evitando edificaciones o instalaciones de producción de energía , que supongan importantes alteraciones del paisaje.

D.5.3.3. SUELO RUSTICO COMÚN.

Se clasifican como Suelo Rustico Común, el resto de los suelos rústicos del territorio municipal , no incluidos en las Categorías anteriores como suelos Preservados o de Especial Protección, y que tampoco se incluyen en la delimitación del Suelo urbano.

Dentro de la Categoría del Suelo Rustico, Común, se definen los suelos que el Plan General de Ordenación Municipal , considera dentro de la Estrategia de Evolución del Modelo Urbano y Territorial, como necesarios y mas coherentes por su integración en la estructura urbana , para el desarrollo de Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, por resultar necesarios para atender las necesidades de crecimiento urbano , de la población, de la actividad económica, o para completar la estructura urbana. (Art.31 de la LISTA).

En esta Categoría se incluyen los Suelos con Clasificación de Suelo Urbanizable Ordenado por el planeamiento vigente (documento de Adaptación Parcial a la LOUA), como es el caso de los sectores SUO-2 SUO-4 y SUO-5, con ordenación pormenorizada en vigor, Planes Parciales aprobados ,y con desarrollo avanzado de sus procesos de ejecución, con Juntas de Compensación constituidas y documentos de ejecución aprobados . Pero que no han completado su proceso de urbanización, y por tanto no cumplen los requisitos de clasificación como suelo urbano.

Estos suelos tienen consideración de Suelo Rustico Común, por cuanto no se incluían en las Zonas de Protección Territorial del POTAUS, al tener clasificación anterior de Suelo Urbanizable.

El PGOM, mantiene en régimen de transitoriedad sus determinaciones de ordenación detallada , así como los instrumentos de ejecución aprobados , y por tanto mantiene su delimitación como ATUs de Nueva Urbanización.

D.5.3.4. SISTEMAS GENERALES EN SUELO RÚSTICO

También se incluyen en la categoría de Suelo Rústico como Sistemas Generales de titularidad pública todos los suelos afectados por los trazados de la red de CAMINOS RURALES existentes que discurren por el término municipal que aparecen reflejados en los planos correspondientes de Ordenación Estructural del Suelo Rustico de los que se tiene constancia documental que son caminos de titularidad pública, y no caminos abiertos por los titulares de fincas particulares.

También se incluye como SSGG de comunicaciones en suelo rustico el Corredor Verde del Aljarafe, que discurre por la cornisa de Gelves.

D.5.4. RESUMEN DE SUPERFICIES

Clasificación	Categoría		Superficie m ² s	
Suelo Urbano	Suelo urbano Núcleo Principal Gelves		1.669.352	2.407.211
	Suelo urbano Sector Simon Verde		737.859	
Suelo Rustico	Especial Protección por Legislación Sectorial		1.609.774	5.716.412
	Zona Dominio Publico Marítimo Terrestre	37.066		
	Zona ZEC	103.505		
	Zona Puerto de Sevilla	292.566		
	Zona Monte Publico	188.275		
	Zona Protección Cornisa	60.372		
	D.P. Carreteras	105.445		
	D.P. Ríos y Arroyos	752.802		
	D.P. Vías Pecuarias	62.743		
	Preservado por Planificación Territorial o Urbanística		3.579.032	
	Zona de Vega	2.055.584		
	Zona de Torrequemada	1.523.448		
	Común		509.356	
	Común, con Delimitación ATU	509.356		
	Sistemas Generales Protección		25.250	
	Caminos rurales	20.965		
	Corredor Verde cornisa	4.285		
Superficie Total Término Municipal				8.123.623

Cauces: Guadalquivir 705.486 m², Arroyo 1.648 m²,

Vías pecuarias: V1 6.680 m², V2 47.288 m², V3 8.775 m²,

Caminos rurales: Vega 15.780 m², Betón 5.185 m²,

D.6. AVANCE SOBRE EL DIMENSIONAMIENTO DE SUELO**D.6.1. SUELO PARA USO RESIDENCIAL****D.6.1.1. DIMENSIONAMIENTO RESIDENCIAL Y CAPACIDAD DE POBLACIÓN**

El PGOU establecía el cálculo de 3.340 viviendas existentes en el Suelo Urbano Consolidado , como viviendas existentes contabilizadas en la fecha de su redacción, a las que habría que sumar como nuevas viviendas existentes las 210 viv ejecutadas posteriormente en la UE-1A ,y 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 cómputo de viviendas actual es de 3.870 viviendas contabilizadas conforme a los datos del planeamiento vigente.

La estructura urbana que propone el nuevo PGOM, mantiene la capacidad residencial del planeamiento vigente, , puesto que se mantiene la estructura urbana anterior en cuanto a los dimensionamientos de nuevos sectores de desarrollo de nueva urbanización o de Actuaciones de Reforma Interior en el Suelo urbano , que se definían en el modelo anterior, con los necesarios ajustes en cuanto a clasificación de suelo conforme a la LISTA.

Con lo que el cómputo de la capacidad residencial del PGOM , con la delimitación como ATUs de nueva urbanización de los 4 sectores residenciales programados, pendientes de urbanización , más la capacidad de viviendas previstas en la UE-2, sería de 2.102 viviendas nuevas , tal y como se analiza en el Cuadro siguiente, 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	
TOTAL	3.870	2.102	5.972	315

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

D.6.1.2. VIVIENDA PROTEGIDA

El Planeamiento vigente 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 asignado a este uso

La única oferta es la reserva de VP(15%), de los planes parciales aprobados de los sectores residenciales no completados en su desarrollo que propone el PGOU, (SUO-1, SUO-2 SUO-4 y SUO-5), que se mantienen por el nuevo PGOM.

Conforme al cuadro resumen de viviendas anterior , las reservas de vivienda protegida definidas como mínimas en esos 4 sectores sería de 315 viviendas , con una edificabilidad mínima reservada a este fin uniforme en los 4 sectores que genera una superficie media de 112 m2 construidos/vivienda. La cantidad de

315 viviendas protegidas supone aproximadamente un 5% del total de viviendas de capacidad del planeamiento.

La propuesta del Avance del PGOM intenta generar una mayor oferta de suelo para nueva vivienda pública o de protección oficial, aunque esta posibilidad está muy limitada, por cuanto existen pocos suelos dentro del perímetro del suelo urbano, con posibilidades de ubicar Actuaciones de transformación de reforma interior, que pudieran sustentar cambios de uso globales, con esta finalidad, por no existir vacíos urbanos o áreas en desuso que posibiliten este tipo de intervenciones. (con la excepción de la UE-2, que ya cuenta con ordenación detallada, que se pretende sostener y que no tiene suelo destinado a reserva de vivienda protegida. Tampoco es posible incrementar las reservas de vivienda protegida, en los antiguos sectores de suelo urbanizable que se mantienen en sus determinaciones de ordenación detallada como nuevas ATUs de nueva urbanización.

Las posibilidades de intervención y ampliación de oferta de suelos para vivienda protegida es así muy limitada.

Con este fin se propone sustituir el uso como dotaciones de algunas parcelas de titularidad municipal, para su calificación como reservas de vivienda protegida, en los casos de parcelas que actualmente son parcelas patrimoniales, calificadas como equipamientos SIPS o Deportivos, actualmente sin uso específico y que no son necesarias dentro de la propuesta general de ordenación de los equipamientos de la población. (en particular se propone este destino para la parcela vacante y diferenciada del recinto del Polideportivo situada entre la calle Barrio Nuevo y la Avda. Don Pedro Cíaurriz.. también se propone definir cambios de uso de algunos suelos calificados como SSGG de Espacios Libres, no ejecutados con este uso y que no son necesarios, conforme a la nueva propuesta de ordenación del SG de Espacios Libres del PGOM, que genera nuevos suelos mejor posicionados para este fin, mediante el cambio de calificación del anterior SGEL-1 A y SGEL-1B, para su destino a SG de equipamiento SIPS, que posibilita su utilización, bien mediante implantación de nuevos equipamientos, o bien destinando los suelos a construcción de vivienda pública en alquiler, (bien mediante la calificación directa como vivienda pública limitada al alquiler, para mantener el suelo como patrimonio público, o bien mediante su calificación genérica como SIPS, destinando el suelo a equipamiento social para construcción de vivienda pública, conforme al Decreto Ley 1/2025 de 25 de Febrero, de la Junta de Andalucía).

El Decreto Ley 1/2025 también posibilita otras actuaciones para incentivar el cambio de uso a vivienda protegida de parcelas calificadas con el uso residencial libre, o de sustitución de los usos de oficinas o equipamiento privado, o de construcción en otras parcelas destinadas a SIPS, con distintas condiciones y supuestos, que no son objeto del contenido de las determinaciones del PGOM, que tanto el Ayuntamiento como la iniciativa privada podrán desarrollar.

No se considera la posibilidad de aplicar la nueva reserva de vivienda protegida del 40 % en actuaciones ATUs de Nueva Urbanización, en suelo rústico a los sectores residenciales que ya cuentan con Plan Parcial aprobado y ordenación detallada, e instrumentos de Gestión y Ejecución ya aprobados, por cuanto supondría una gran dificultad y complejidad añadida a su proceso de desarrollo. El mismo criterio se aplica al desarrollo de la UE-2

D.6.2. SUELO PARA USOS PRODUCTIVOS

La propuesta de ordenación del avance del PGOM 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), por cuanto los límites del modelo urbano ya están claramente definidos, y limitados entre los suelos de la Vega y los de la Cornisa, sin considerarse conveniente su ampliación.

No obstante, la propuesta de ordenación del Avance, define y señala ciertas Actuaciones de Transformación Urbanística, para cambios de uso con destino a nuevas piezas terciarias, que complementen el modelo de usos del núcleo urbano.

Se propone una nueva ATU no definida en el planeamiento anterior sobre los actuales suelos de la Feria y su parcela trasera, (actualmente calificada como SG de equipamiento SIPS, pero sin uso efectivo por cuanto es de titularidad privada), con objeto de potenciar su transformación urbanística con un nuevo uso terciario o turístico, potenciado por su óptima localización y accesibilidad, y considerando la innecesariedad como uso de equipamiento, que se resuelve en otras localizaciones próximas del ensanche sur (antiguos suelos del SGEL-1B). La propuesta de delimitación como ATU, posibilita la generación mediante compensaciones o cesiones de suelos públicos para ampliar las actuales instalaciones de la Feria, manteniendo su actual localización, o incluso posibilitando su traslado alternativo a nueva localización integrándola en el nuevo SSGG de Parques propuestos.

Además existen suelos vacantes para este tipo de usos industriales o terciarios, en el propio Sector SUT-3, que se incorpora al suelo urbano , que están pendientes de su edificación, y también en distintas parcelas previstas, reservadas con una edificabilidad mínima para usos terciarios en el resto de sectores SUO-1, SUO-2, SUO-4 , considerando su presencia y accesibilidad respecto a la A-8078, y 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 locales de los propios sectores. Es el caso del sector SUO-4 , en el que se propone la reforma del ámbito del SGEL-1C , para su ampliación como suelo terciario , compensando la reducción de superficie destinada a suelo publico de SG de Espacios libres, con la otra actuación propuesta en la Ribera del Guadalquivir , para transformar suelo terciario privado , por nuevo suelos públicos destinado a un nuevo Parque Urbano de la Ribera del Guadalquivir , suelo no edificable de la zona de Servidumbre del DPMT.

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.

Por último se proyecta la ampliación del Puerto deportivo de Gelves, para ampliar los suelos actualmente ocupados por la denominada Marina Seca incluidos en la Delimitación del DPMT. La ampliación de las instalaciones y servicios del Puerto deportivo , pueden suponer un impulso y mejora de su potencialidad como a tractor d e nuevas actividades terciarias y turísticas. en el entorno inmediato.

D.7. SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES SERVICIOS E INFRAESTRUCTURAS

D.7.1. SISTEMA GENERAL DE DOTACIONES. ESPACIOS LIBRES-ZONAS VERDES Y EQUIPAMIENTOS

D.7.1.1. LA SITUACIÓN ACTUAL DE LAS DOTACIONES. ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

En correspondencia a los objetivos generales que dirigen la redacción del Plan General de Ordenación Municipal, la política de dotaciones, espacios libres y equipamientos constituye una pieza central en la consecución de ese modelo de ciudad presidido por criterios de calidad urbana tanto desde los puntos de vista funcional, social y ambiental.

La adquisición de un nivel de dotaciones adecuado constituye pues un factor irrenunciable en la consecución de estos logros y en el camino hacia ello la mejora de la cantidad, distribución y funcionalidad del sistema general de espacios libres y de equipamientos actuales constituye un reto fundamental. El Plan General representa la oportunidad, por su propia capacidad como instrumento de ordenación urbanística integral, de desarrollar una estrategia global para la reordenación del sistema de equipamientos y espacios libres públicos del municipio.

Partiendo de la diferenciación clásica entre sistemas generales y sistemas locales, considerando los primeros los que dan servicio a todo el conjunto del municipio, y los segundos los que sirven de dotación cercana y propia de los distintos barrios o zonas funcionales en que se puede subdividir la población, también se pueden realizar las siguientes valoraciones.

En el caso concreto de Gelves es difícil realizar la distinción clásica entre sistema general y local, pues por el reducido tamaño del municipio, en muchos casos se solapan ambas funciones, haciendo difícil esa diferenciación, y también ocurre que los suelos públicos existentes sobre los que se ha construido el conjunto de dotaciones, ha ido desarrollándose en los últimos años, a partir de las cesiones de suelo dotacional local de los distintos planes parciales o actuaciones en suelo urbano, que han ido incorporándose en desarrollo del planeamiento anterior al PGOU, o tras su entrada en vigor.

Posteriormente la Adaptación a la LOUA, redefinió los Sistemas Generales de espacios libres y equipamientos, aunque no el resto de las dotaciones locales. El PGOM desarrolla la propuesta de ordenación del conjunto de los Sistemas Generales a partir de los Sistemas Generales definidos en la Adaptación, que se seleccionan como tales, por ser los suelos de mayores dimensiones superficiales, y que tienen función de servicio global al conjunto de la población, y por tanto con una mayor importancia en la conformación de la estructura urbana, destinados tanto a Parques Urbanos, o a Equipamientos tanto educativos, como Deportivos o como Servicios de Interés Público y Social SIPS, de mayor tamaño superficial o que cumplen funciones de servicio globales y casi únicas para el conjunto de la población.

El Plan General de Ordenación Municipal PGOM, representa la oportunidad, por su propia capacidad como instrumento de ordenación urbanística integral de desarrollar una estrategia global para la reordenación y definición más precisa del sistema de equipamientos y espacios libres públicos del municipio, en base a su más correcta funcionalidad, capacidad, y distribución, en beneficio del bien común de los ciudadanos, y así debe facilitar la superación definitiva de estos problemas anteriores. completando una propuesta equilibrada y coherente en la calificación pormenorizada de las parcelas destinadas a las dotaciones públicas que conformen el sistema general de espacios libres y equipamientos.

D.7.1.2. ESTÁNDARES DE REFERENCIA

Para ser capaces de valorar la capacidad actual de la ciudad así como la coherencia del modelo propuesto por el Plan General de Ordenación Municipal para los sistemas de espacios libres y equipamientos es necesario establecer valores objetivos de referencia con los que comparar las dotaciones existentes y las previstas, pues es un objetivo general del Plan mejorar las mismas tanto en cantidad como en calidad.

Estos estándares de referencia se establecen en función de la estructura urbana y social de la propia ciudad, de las características que deben tener los respectivos equipamientos y de la normativa específica de ordenación.

ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

El Sistema General de espacios libres, donde se incluyen las zonas verdes con carácter de Parque Urbano, es el único elemento que tiene fijado por ley un valor mínimo para su dotación, correspondiendo éste a 7

m²s/habitante, según lo establecido en el Artículo 82 del Reglamento de la LISTA, para municipios de mas de 10.000 habitantes. En cualquier caso debe de mantenerse el estándar “existente” en el municipio.

En este sentido el Reglamento de la LISTA diferencia en Anexo de Definiciones , el concepto de Estandar o Nivel Dotacional “Existente”, del Estandar o Nivel Dotacional “Objetivo”, siendo el “Existente” el que relaciona la superficie real ejecutada y funcional de la dotación en relación a la población actual existente, y el “Objetivo” , el que se pretende alcanzar en la ordenación urbanística relacionando las dotaciones existentes mas las propuestas en relación a la capacidad de población máxima que se proyecta.

El criterio general que establece la LISTA es que en la ordenación urbanística, al menos se mantengan los estándares o niveles dotacionales existentes y ya consolidados , sin reducción. (no es necesario mantener obligatoriamente los estándares objetivos del planeamiento anterior , si estos no se han consolidado como existentes).

Respecto a las dotaciones locales, aunque la LISTA en su Reglamento fija el nivel de referencia mínimo de espacios libres locales para los sectores de nuevo desarrollo, en 10 m²/habitante, con mínimo del 10% del sector , no los define expresamente para el suelo urbano sujeto a transformación urbanística

Para los antiguos sectores en proceso de desarrollo ya definidos en el planeamiento anterior , como se mantiene vigente en régimen transitorio la ordenación detallada d de los respectivos Planes Parciales, se mantendrían las cesiones dotacionales ya aprobadas.

Para valorar los estándares de espacios libres en el suelo urbano, considerando que la mayor parte de los sectores y áreas de planeamiento desarrollados en Gelves se hicieron apoyados en el Reglamento de Planeamiento Urbanístico –RPU- (aprobado por Real Decreto 2159/1978 de 23 de Junio) que establece un estándar de 18 m²s/vivienda para el sistema local de espacios libres, se considera este estándar más adecuado para valorar esta dotación, en los suelos ya consolidados, debiéndose valorar con cautela y siempre teniendo en cuenta las preexistencias anteriores y el grado de consolidación de cada sector.

EQUIPAMIENTOS

En lo referente a los servicios, dotaciones y equipamientos con carácter de sistema general la LISTA establece que “se dispondrán de terrenos y construcciones de destino dotacional público que aseguren la calidad y funcionalidad de los principales espacios de uso colectivo”. Sin embargo, a nivel cuantitativo la LISTA no fija unos estándares de referencia para los equipamientos que funcionen como Sistema General.

Solo establece una cuantificación de estándares para equipamientos locales en las Actuaciones de Transformación de Nueva Urbanización en Suelo Rustico. (Espacios libres más equipamientos), para las actuaciones de transformación del suelo rustico, con una referencia a 18 m² /habitante, (densidad 40 viv/ha), y de esta cuantía solo se establece un estándar mínimo de sistema local de equipamiento de 2,5 m² /hab

Por tanto, solo establece recomendaciones genéricas de dotar a la población de equipamientos suficientes.

D.7.1.3. LA POBLACION DE REFERENCIA. NUMERO DE VIVIENDAS. AREAS DIFERENCIADAS PARA EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE EQUIPAMIENTOS.

Teniendo en cuenta las singulares características de Gelves en cuanto a tamaño y desarrollo lineal de su modelo urbano se pueden distinguir cuatro sectores urbanos en el Suelo Urbano: el centro histórico y su prolongación hacia el Rio y el Puerto Deportivo, los ensanches hacia el Norte, hasta el término de San Juan , y los ensanches hacia el sur sobre el eje de la A-8078, todos ellos de uso residencial. El cuarto sector estaría conformado por los sectores de uso industrial y productivo CITEC y Polígono Guadalquivir.

En total el computo de viviendas actual es de 3.870 viviendas contabilizadas conforme a los datos del planeamiento vigente .(se incluyen 3.340 viviendas en el suelo urbano consolidado conforme a los datos del PGOU mas las viviendas ejecutadas en su desarrollo en la UE-1 y parcialmente en los sectores SUO-1 y SUO-2)

La estructura urbana que propone el nuevo PGOM, mantiene la capacidad residencial del planeamiento vigente, , puesto que se mantiene la estructura urbana anterior en cuanto a los dimensionamientos de nuevos sectores de desarrollo de nueva urbanización o de Actuaciones de Reforma Interior en el Suelo urbano.

Con lo que el computo de la capacidad residencial del PGOM , con la delimitación como ATUs de nueva urbanización de los sectores residenciales programados , pendientes de urbanización , más la capacidad de viviendas previstas en la UE-2, sería de 2.102 viviendas nuevas , tal y como se desarrolla y cuantifica en el apartado D.6 de esta Memoria.

Lo que supone que sobre la población actual censada de 10.490 habitantes, se genera una capacidad estimada para 5.040 habitantes nuevos ($2.102 \text{ viv} \times 2,4 \text{ hab/viv} = 5.040 \text{ hab.}$), con lo que se alcanzaría una capacidad máxima total del planeamiento para aproximadamente 15.500 habitantes.

Sobre estos datos , de población y vivienda existentes o actuales, y de capacidad de población y vivienda máximas definidas en la ordenación urbanística del Plan, se deben valorar los estándares y medias dotacionales , “existentes” y “objetivos de la propuesta del PGOM.

Estos datos serían los del crecimiento máximo residencial , que completaría el modelo urbano , aunque lógicamente este crecimiento residencial , no se produciría de forma completa a corto o medio plazo sino de forma escalonada en el tiempo, en función de las previsiones de crecimiento y de demanda de la población. Por ello la propuesta de dotaciones de SSGG de espacios libres y equipamientos, debería también de poder escalonarse en el tiempo, asignando a las distintas Actuaciones propuestas los incrementos progresivos necesarios del sistema dotacional.

D.7.2. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

D.7.2.1. EL SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES EXISTENTE

La Adaptación a la LOUA, califica como SSGG de Espacios Libres, los previstos en el PGOU dentro del suelo urbano, el Parque de la Cornisa, situado en la parte delantera de la meseta del Aljarafe y también califica un pequeño Parque lineal en la zona baja del escarpe en la trasera de la urbanización El Pandero. (que realmente no es accesible desde el pueblo por su pendiente y forma parte del espacio de la cornisa). Sin embargo en la zona baja de la cornisa, no incluye en esta calificación dos espacios libres con estas características, el Parque del Pandero, (con calificación de equipamiento), ni el Parque de los Manantiales (incluido como parte de la cornisa), ambos urbanizados.

Además, incorpora como SG de Espacios libres otros dos ámbitos nuevos adscritos al Suelo Urbanizable. El Parque lineal de límite con la vega sobre la Colada de San Francisco, (SEGEL-2, 38.677 m²) y los parques de conexión del Parque lineal de la Vega con la cornisa (SEGEL-1, 50.956 m²). Ninguno de estos dos últimos está construido, e incluso uno de ellos está parcialmente edificado por otras dotaciones.

Existe una diferencia importante entre la realidad de los Parques urbanizados y en servicio con los que cuenta Gelves, y los así calificados por el planeamiento. Además se debe también considerar como un error del Plan General, el computo como SG de Espacios Libres de todo el suelo no urbanizable protegido de la cornisa, que realmente por su pendiente y nivel de urbanización, no debería tener consideración de Parque Urbano, sino de elemento natural del paisaje.

La Adaptación define el Estándar de SSGG de Espacios libres, adaptando los cálculos del PGOU con la variación introducida en cuanto a número de viviendas en la UE-1, y, genera un Estándar de 35,04 m²/hab, muy superior al legalmente exigible. Pero habría que descontar 207.687 m² de suelo de SGEL, correspondientes al Suelo No urbanizable de la Cornisa, con lo que la superficie de suelo de SGEL real sería de 111.541 m² del Parque de la Cornisa, mas la superficie adicional proyectada en suelo urbanizable, 89.633 m², que sobre una población máxima de capacidad del planeamiento, que de acuerdo con los datos que aporta la Adaptación, sería de 11.670 Habitantes, corregiría el Estándar a 17,23 m²/hab, en cualquier caso, también muy superior al mínimo.

Cuantitativamente la red de Sistemas Generales de Espacios Libres existentes queda reflejado en el cuadro siguiente:

Denominación	Clasificación Suelo	Superficie m ² s
Parque de la Cornisa	Urbano(urbanizado)	111.541
SGEL en suelo urbanizable	Urbanizable (sin urbanizar)	89.633
Dotación Global computable		201.174

El estándar de referencia para esta dotación, es de 7,00 m²/hab, tal como marca el art. 82 del Reglamento de la LISTA, para poblaciones de mas de 10.000 hab, y se debe calcular sobre la capacidad residencial máxima del planeamiento. Este sería el estándar "objetivo". Con las correcciones expuestas respecto al computo de la Adaptación, correspondería un estándar "objetivo" real de sistema general de espacios libres de 12,97 m² suelo / habitante para la capacidad residencial máxima prevista en el planeamiento, (201.174m²/15.500 habitantes), siendo un valor superior al mínimo establecido en el Reglamento de la LISTA.

Si bien la LISTA introduce otro concepto en su Reglamento, el de estándar "existente", en el que se deben computar los suelos de SGEL efectivamente ejecutados, funcionales y en uso, y relacionarlo con la población censada. Si se aplica este criterio de estándar "existente", la situación real sería muy distinta al no estar urbanizados, los SGEL del suelo urbanizable, y también debería de ajustarse el número de habitantes a la población censada actual. (111.541 m² / 10 490 hab = 10,63 m²/hab).

D.7.2.2. Nuevos Sistemas Generales de espacios libres

La propuesta del PGOM, se basa en desarrollar los suelos con aptitud, tamaño y localización más adecuadas para la función de SSGG de Espacios libres como Parques Urbanos.

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. Y además se plantea la puesta en valor y utilización en positivo de los suelos de la Ribera del Guadalquivir, incorporándolos como Parques Urbanos, que formen parte del Sistema General, 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, (106.160 m²), reajustando sus límites, con respecto a las nuevas actuaciones que se proponen para ampliar el Cementerio y para prolongar la calle Cornisa del Aljarafe. Y también respecto al Frente de la Cornisa en suelo rustico, se excluye del cómputo general del SGEL, puesto que este espacio no presenta aptitud para el uso como Parque Urbano, aunque desempeñe funciones medioambientales como espacio natural y paisajístico.

Además se excluye del cómputo y de su calificación como SGEL, el espacio 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 Río 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, acondicionando también como Espacio Libre en suelo rustico de uso publico, (Parque Fluvial) 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). No se incluye en el cómputo del estándar).

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 cabría 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.

Cuantitativamente la red de Sistemas Generales de Espacios Libres propuesta queda reflejado en el cuadro siguiente:

Denominación	Clasificación Suelo	Superficie m ² s
Parque de la Cornisa	Urbano(urbanizado)	106.160
Parque de los Manantiales	Urbano(urbanizado)	9.560
Parque del Pandero	Urbano(urbanizado)	20.510

SGEL-2 Parque de la Vega	Urbanizable (sin urbanizar)	38.677
Nuevo Parque del Guadalquivir	Urbano(sin urbanizar)	25.130
Dotación Global computable		200.037

(*) No se incluye el Nuevo Parque de la Estación (8.600 m²) sobre el soterramiento de la A8058 , pendiente de que se confirme la viabilidad de esta intervención, ni el espacio libre actual de la Feria, por no tener uso de Parque Urbano y estar pendiente de su posible traslado al Parque del Guadalquivir.

La superficie total resultante sería de 200.037 m² , (136.230 m² urbanizados + 63.807 m² sin urbanizar).

Considerando la población censada actual , (10.490 hab), y la capacidad residencial y de nuevos habitantes del planeamiento en vigor, que se mantiene en la propuesta del Avance (5.040 hab mas), correspondiendo un **estándar “objetivo” de sistema general de espacios libres del PGOM de 12,88 m² suelo / habitante** para la capacidad residencial máxima prevista en el PGOM, Total 15.530 habitantes..

200.037m ² /15.530 hab = 12,88 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.

Por último el PGOM delimita otros dos espacios naturales fuera del suelo urbano como Espacios libres, de protección Ambiental y Paisajística.

El primero desarrollado sobre el escarpe de la Cornisa , incorporando los suelos calificados como Zona Forestal Monte Publico y el resto de suelos privados que forman el escarpe , como elemento lineal conformador del paisaje del territorio y elemento ambiental a conservar y sobre el que se plantea la mejora de su accesibilidad peatonal a fin de potenciar su uso y disfrute , como elemento de paseo en la naturaleza y de disfrute y percepción del paisaje.

El segundo estableciendo un espacio libre lineal, con carácter de paseo fluvial con mayor tratamiento del arbolado , diseñado en paralelo a la ribera del Guadalquivir en la zona de Dominio Público Marítimo terrestre ubicada al norte del Puerto Deportivo, que mantenga la continuidad territorial de la Ribera, y su accesibilidad y uso ciudadano , potenciando su aptitud como espacio natural singular de Gelves y de interrelación con su Rio..

La superficies correspondiente a estos suelos, no se incluyen en el cómputo global del Estándar de SGEL de Parques Urbanos.

D.7.3. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS

D.7.3.1. EL SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS EXISTENTE

La Adaptación a la LOUA define como SSGG de Equipamiento , solo 7 de los equipamientos existentes, que considera tienen esta categoría , en función de los determinaciones precedentes del PGOU. No incluye otros equipamientos existentes, en distintas localizaciones, que considera equipamientos locales .. La Adaptación no define un estándar de SSGG de Equipamientos.

La LISTA no establece un estándar cuantificado para dotación de SSGG de Equipamientos, y por tanto solo establece recomendaciones genéricas de dotar a la población de equipamientos suficientes, y que se mantengan los estándares consolidados existentes. Tan solo define estándares mínimos de sistemas locales (espacios libres más equipamientos), para las actuaciones de transformación del suelo rustico,, con una referencia a 18 m² /habitante , (densidad media 40 viv/ha).

La Adaptación a la LOUA define como SSGG de Equipamiento, solo 7 de los equipamientos existentes, que considera tienen esta categoría , en función de los determinaciones precedentes del PGOU . No define estándar de referencia.

Incluye como Equipamientos con carácter de SG los equipamientos Educativos y Deportivos existentes: Instituto Álvarez Lopez, y CEIP Duque de Alba, como educativos , y los deportivos , Campo de Futbol y Pabellón Cubierto, y Polideportivo Municipal Descubierto y Piscina, en el Ensanche Norte, y el Campo de Feria, la Escuela de Formación de Artesanos, y el recinto deportivo de las Piscinas de El Cañuelo en el Ensanche Sur. Además se define como SG de Equipamiento el Ayuntamiento y el Teatro Municipal en la Zona Central. El resto de Equipamientos existentes o las parcelas vacantes con este destino se consideran Sistemas Locales . También se incluye como SG de Equipamiento el Cementerio Municipal..

En el caso de Gelves , por su reducido tamaño, y nivel de prestación global de la mayoría de estas dotaciones , se considera que todos los equipamientos pueden tener la funcionalidad de Sistemas Generales. Para establecer un estándar de referencia se puede tomar el estándar que define el RGLISTA para equipamientos locales en actuaciones de nueva urbanización en suelo rustico, con un mínimo de 2,5 m²/hab. (la mitad que el estándar de espacios libres)

Además hay que también contabilizar el suelo destinado a equipamientos , ya gestionado y disponible, como consecuencia de las cesiones dotacionales , de las distintas Actuaciones de nueva urbanización , en desarrollo del PGOU, pero que todavía no se han construido y destinado a usos de equipamientos concretos, que aumentarían el nivel de equipamientos anterior, con una superficie adicional .

Con carácter general la superficie total destinada a equipamientos resulta mas que suficiente para obtener los estándares superficiales de referencia. Y así se refleja en la Memoria del Plan General , considerando que existen estándares superiores a los necesarios salvo para algún tipo de equipamiento concreto como el sanitario.

Para atender el equipamiento educativo, existen dos centros de primaria, , y un Instituto de Secundaria y Bachillerato. Además, existen dos guarderías, una publica y otra de gestión privada como concesión en suelo público. También funcionan dos centros privados y dos centros de educación de adultos. Todos ellos en posiciones mas o menos céntricas y con buena accesibilidad. Se considera suficientemente cubierto el nivel de dotaciones del equipamiento educativo. Existen además dos centros de formación de artesanos, y también reservas de suelo con este destino en tres de los Planes Parciales no desarrollados hasta la fecha. En alguno de los casos podría destinarse a este o otros usos. En el Sector de la Cornisa de Simón Verde, no existe dotación de Centro de Primaria debido al tamaño reducido de la población a servir, aunque no obstante si existe una Guardería. También existen otras 5 guarderías de la zona de la vega del núcleo urbano, una de ellas Publica.

El equipamiento deportivo se ha desarrollado con la construcción del campo de futbol municipal y el Pabellón Cubierto , con unas instalaciones modernas y completas, dentro del conjunto de SSGG del Sector del Ensancha Norte, que completan las instalaciones del Polideportivo Municipal descubierto , que incluye pistas polideportivas y la piscina municipal. En esta parcela hay todavía suelo disponible para incorporar algunas pistas o instalaciones más. En el ensanche Sur se completan las instalaciones deportivas de las Piscinas Municipales de El Cañuelo. No obstante en esta zona no existen en proximidad por su lejanía del polideportivo de la Zona Norte, otras instalaciones de pistas deportivas al aire libre, que completen este tipo de dotación deportiva. . Existen suelos vacíos en el entorno de la ribera del Guadalquivir, en la zona al sur del Puerto Deportivo , limitados en sus usos edificatorios, que podrían albergar nuevas instalaciones de pistas al aire

libre, uso compatible con las restricciones de Inundabilidad de los suelos , si no son de deporte organizado y fuertes concentraciones de personas. También este déficit se podría compensar con nuevas instalaciones deportivas en las parcelas que se destinen al efecto en los cuatro sectores de suelo urbanizable, en proceso de desarrollo en el entorno de la Zona Sur. El equipamiento deportivo en la Cornisa de Simón Verde se resuelve con distintas instalaciones en régimen de uso y gestión privadas. ,

Con respecto al resto de Equipamientos agrupados en la denominación conjunta de SIPS, servicios de interés público y social , también existe una cobertura suficiente de las necesidades Con carácter general la superficie total destinada a equipamientos resulta mas que suficiente para obtener los estándares superficiales de referencia. Y así se refleja en la Memoria del Plan General, considerando que existen estándares superiores a los necesarios salvo para algún tipo de equipamiento concreto como el sanitario.

El equipamiento administrativo esta cubierto con la construcción del edificio del nuevo Ayuntamiento que abandono su posición en el Centro Histórico

El Equipamiento cultural esta también cubierto con el Teatro Municipal ubicado en la misma parcela del ayuntamiento y la Biblioteca situada en la Plaza del Duque de Alba , antiguo ayuntamiento.

El equipamiento sanitario es el que presenta más déficit , por la antigüedad del consultorio local , pero esta carencia ya está en fase de solución , con la construcción de un nuevo Centro de Salud, resultado de una Modificación de NNSS

También está resuelto el equipamiento asistencial , con la existencia de tres residencias de ancianos , todas ellas de gestión privada, y el resto de servicios de esta función ubicados en el nuevo Ayuntamiento.

También están resueltos las necesidades de ubicación de los servicios de la Policía Local, en sus instalaciones correspondientes.. Así mismo están cubiertas las necesidades de servicios municipales, con almacenes municipales en varias localizaciones .

Quizá el caso más complejo es el de la necesidad de ampliación de la superficie del Cementerio Municipal , situado en el Parque de la Cornisa, que requiere para su ampliación de ocupación de parte de suelo del Parque hacia el espacio mas visible de la cornisa.

Y como en los casos anteriores existen algunas parcelas vacantes, con destino a SPIS, obtenidas por cesiones de los desarrollos residenciales, con posibilidad de albergar nuevos equipamientos.

Cuantitativamente, la red de sistemas generales de Equipamiento que incorpore todos los SG de equipamientos existentes definidos en al Adaptación a la LOUA, se refleja así:

CATEGORIA SG		Superficie (m²)
SG DEPORTIVO	Campo futbol y pabellón cubierto	22.800
	Polideportivo Municipal	14.286
	Piscina Municipal	8.900
	TOTAL	45.986
SG EDUCATIVO	Colegio Duque de Alba	9.524
	IE Secundaria	11.740
	Guardería Municipal	2.137
	Escuela Formación artesanos	6.271
	TOTAL	29.672
SG SIPS	Ayuntamiento y Teatro	3.120

	Biblioteca (antiguo Ayto).	353
	Iglesia	492
	El Panderero (Equipamiento cultural)	20.500
	Reserva SIPS junto a polideportivo municipal	2.810
	TOTAL	27.275
OTROS	Reserva de suelo equipamiento suelo de Feria	12.000
SG EQUIPAMIENTO		114.933

Suman una superficie total de 114.933 m², distribuidos en diferentes usos. A los que habría que descontar una reserva de suelo de calificada de equipamiento pero que se utiliza para la Feria de superficie 12.000 m², Y que es de titularidad privada, (no se computa). También existen ciertas disfuncionalidades entre su calificación urbanística y su uso actual. Como es el caso del Parque del Panderero, que realmente no tiene función como equipamiento cultural, (y que habría que descontar). Y no se reconoce la parcela del nuevo centro de Salud, en la parcela del Campo de Fútbol. Deduciendo las superficies de parcelas que realmente no desempeñan función de Equipamientos.

La superficie real para definir el estándar "existente" sería de **82.433 m²**.

	Superficie (m ²)
Equipamiento existente SIPS	6.775
Equipamiento existente Educativo	29.672
Equipamiento existente Deportivo	45.986

El estándar que se obtendría para el conjunto de los equipamientos existentes es de 7,85 m²/hab, considerando la población censada actual, 10.490 habitantes, , siendo este valor bastante superior en relación con el estándar, definido en el Reglamento para nuevas zonas residenciales .

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.

D.7.3.2. El Nuevo Sistema General de equipamientos

El PGOM dentro de su contenido específico relativo a la ordenación urbanística general debe definir los Equipamientos que conforman el Sistema General de Equipamientos de la población, por su carácter como elementos estructurantes de la ordenación (apartado 1c del Artículo 63 de la LISTA)

En base a ese contenido el PGOM de Gelves considera necesario realizar una diferenciación, entre los Equipamientos, que por su posición en la ciudad, por su tamaño y superficie o por su función mas singularizada, tienen un carácter de pieza urbanística singular en la conformación de la estructura urbana, y se califican como Sistemas Generales, de aquellos otros equipamientos, que tienen tamaños superficiales o posiciones en la ciudad menos singulares, y que indistintamente de la función local o general del servicio que prestan, no tienen una incidencia fundamental en la conformación de la estructura urbana, y pueden ser objeto de cambios de posición, o de cambios de función, sin que se altere sustancialmente la estructura urbana, y por tanto se califiquen o jerarquicen como sistemas locales.

La propuesta de ordenación del PGOM mantiene los suelos calificados como SG de 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 Panderero, 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 SIPS, en los suelos del Sector SUO-2 y del sector SUO-1,(anteriormente destinados al SGEL-1), que posibilita una mejora o reequilibrio en la distribución de equipamientos entre los ensanches Norte y Sur. Y se suprime la reserva de suelo SIPS en la trasera de la Feria, destinando este suelo privado a una ATU de reforma interior, y suprimiendo el suelo como SSGG.

Desde el punto de vista superficial, se amplía la superficie total de equipamientos respecto al Planeamiento vigente, (se reduce la superficie del Parque del Pandero 20.500 m2,y en la trasera de la feria 12.000 m2 ampliándose los equipamientos SIPS 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 régimen de alquiler manteniendo el dominio publico del suelo). En el cómputo total se produce un incremento superficial de 40.973 m2 respecto a la superficie real de equipamiento existente, alcanzando una superficie total de suelo destinado específicamente a SG de Equipamientos de 123.046 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 la propuesta del Avance (5.040 hab mas), correspondería un estándar “objetivo” de sistema general de equipamientos de 7,94 m2 suelo / habitante para la capacidad residencial máxima prevista en el PGOM, Total 15.530 habitantes..

$123.046 \text{ m}^2 / 15.530 \text{ hab} = \mathbf{7,94 \text{ m}^2/\text{hab}}$

Este sistema dotacional cumple las expectativas, de mantenimiento de los estándares existentes, 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.

Sin embargo se mantiene el carácter deficitario en su accesibilidad al SG de Equipamientos de la ciudad, del sector urbano de Simón Verde. por su posición segregada, aunque se mejora su conectividad con el centro urbano, con las otras intervenciones propuestas de mejora de la Red Viaria.

El sistema de equipamientos se completaría en cualquier caso con el resto de equipamiento que se asigna a la categoría de Sistemas Locales , considerando los ya existentes, y a los que habría que añadir los nuevos equipamientos locales resultantes del desarrollo de los antiguos sectores de suelo urbanizable o de otras Actuaciones de Transformación Urbanística , que se delimiten en el suelo urbano.

D.7.4. SISTEMA GENERAL DE SERVICIOS

En el Planeamiento vigente 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 la propuesta del Avance del PGOM se generan reservas de suelo aptas para ubicar los nuevos SSGG de servicios e Infraestructuras necesarios:

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. Este cambio de calificación posibilita generar suelo para albergar en una optima localización parcelas para destinarlas a Punto Limpio , a nueva Subestación Eléctrica, para el desarrollo de los sectores residenciales de nueva urbanización , ajustando el trazado del desvío de las líneas de Alta Tensión , y también una parcela de reserva para otros servicios municipales.

La propuesta del Avance también propone el ajuste y 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, sobre los suelos situados al norte, incluidos en la Delimitación de la ZDPMT .

En la propuesta del avance se respetan la localización y trazado de las infraestructuras territoriales, que se mantendrían, respetando sus correspondientes afecciones sectoriales, con la excepción de los trazados aéreos de las líneas de Alta Tensión que discurren por la Vega y los sectores de suelo urbanizable, (ATUs en Suelo Rustico), que serian objeto de desvío y soterramiento , a cargo de los promotores de las citadas actuaciones, manteniendo la asignación y reparto de cargas establecidas en el PGOU vigente.

D.7.5. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

D.7.5.1. RED VIARIA

El municipio de Gelves se caracteriza por ser atravesado por diferentes viarios de orden metropolitano y territorial que han impedido, de alguna forma, una jerarquización de los viarios internos. En la actualidad, no existen claramente ejes principales o secundarios de ordenación viaria, que estructuren adecuadamente el tráfico interno del municipio, presentando una trama desordenada y confusa, especialmente tanto en el Centro Histórico como en la Cornisa.

Los dos viarios de orden supramunicipal que articulan el entorno de Gelves son la SE-40 en el caso del entorno de Torrequemada y la A-8058 en el caso del Centro Histórico y la Ribera.

Sobre el entorno de la Hacienda Torrequemada, la SE-40 atraviesa la localización de norte a sur, partiendo el término municipal en dos. No existe más viario municipal en esta localización.

Por otro lado, se localizan dos Vías Pecuarias que recorren este entorno de Este a Oeste, la Vereda del Camino Viejo de Sevilla, y el Cordel de Triana a Villamanrique. Ambas se unen en la margen izquierda de la SE-40 para cruzarla mediante un viaducto.

Sobre el resto del término municipal, la A-8058 se presenta como una barrera que impide el acceso y desplazamientos internos del municipio entre el Centro Histórico y la Ribera del Guadalquivir. Este eje Norte-Sur vertebraba el entorno del municipio, pero debido a su poca permeabilidad transversal, actúa como una muralla a través de la cual dificulta la conexión tanto rodada como peatonal de la Ribera al Centro.

No existe viario interno principal o secundario que estructure el municipio y sus desplazamientos tanto rodados como peatonales, por lo que el tráfico queda supeditado a la trama viaria existente, sin orden ni jerarquía funcional clara.

Se debe tener presente que la red viaria cumple en las áreas urbanas un complejo conjunto de funciones, entre las que destacan:

- Servir de cauce al tráfico rodado de larga distancia y conexión interurbana
- Servir de cauce al tráfico rodado de conexión intraurbana
- Constituir itinerarios de contemplación de panoramas generales de la ciudad
- Cualificar la trama y el espacio urbano
- Contribuir a formalizar el paisaje y el ambiente al que se abren los edificios
- Acoger la circulación peatonal
- Acoger a la circulación no motorizada
- Dotar de acceso rodado y peatonal a edificios e instalaciones
- Servir de espacio de estancia y relación social
- Servir de referencia a la parcelación y la disposición de la edificación
- Acoger el estacionamiento de vehículos

A fin de que el viario municipal cumpla con las funciones destacadas, se siguen unos criterios determinados de diseño, los cuales incorporamos en la redacción de este documento:

- Criterio de eficiencia en el cumplimiento de sus funciones
- Criterio de seguridad para usuarios y para las actividades urbanas
- Criterio de calidad ambiental respecto al ruido, la contaminación e impacto al entorno urbano
- Criterio de economía para minimización de costes de implantación y mantenimiento.
- Criterio de accesibilidad general a todos los usuarios y modos de transporte.
- Criterio de integración y articulación de la red viaria con el espacio urbano y los elementos que lo componen.

- Criterio de compatibilidad del tráfico rodado y peatonal, adoptando la velocidad y su regulación, a cada tipo de vía.

El objetivo propuesto en este documento es crear una jerarquía de viarios municipales, que ordene y estructure el tráfico interno de la localidad, posibilitando la comunicación entre las tres zonas que hoy en día resultan inconexas: Ribera del Guadalquivir, Centro Histórico y urbanizaciones de la Cornisa. Para ello se persiguen dos estrategias claras:

- 1) Eliminar las barreras por viarios de importancia territorial que afecten a la movilidad local.
- 2) Crear ejes de comunicación interna, que ordenen y estructuren cada área por sí mismas y en relación con las demás.

En cuanto a la eliminación de las barreras actuales creadas por viarios supramunicipales de importancia territorial, se propone el soterramiento de la Autovía A-8058, permitiendo unir en superficie el Centro Histórico con la Ribera del Guadalquivir, creando un bulvar principal urbano que comunique y conecte entre sí los viarios de distribución, además de dotar a la población de espacios libres.

Una vez creado este eje principal municipal de comunicación Norte-Sur, se proponen diferentes ejes que articulen el resto del municipio, como son:

- Eje Cornisa: eje principal de comunicación longitudinal de todas las urbanizaciones de la Cornisa, que articula el tráfico mediante una vía Norte-Sur, que une las calles Boticario, Cornisa del Aljarafe, Almenso, Guadalbarbo y Avenida de América. En su extremo norte se conecta con el Centro Histórico y la A-8058 mediante el viario propuesto entre las calles Boticario y Barrionuevo, y en el extremo Sur a la SE-657, y al Eje Sur-Este propuesto.
- Eje Sur-Este: Eje principal de comunicación transversal a la A-8058 y longitudinal en los nuevos sectores de la Ribera.
- Nuevos viarios de conexión Cornisa-Centro Histórico: Se propone la creación de diferentes viarios para potenciar la conexión municipal entre estos dos ámbitos del municipio. Entre estos viarios se encuentra el nuevo viario del Parque de los Manantiales, el viario que une las calles Barrionuevo y Boticario, y la remodelación de las calles Joaquín Bazo Campos y Joaquín Benavente Molina.
- Viario de comunicación Intermunicipal con Mairena del Aljarafe (Antigua SE-35): se propone esta vía para potenciar la comunicación con el municipio vecino de Mairena del Aljarafe, para permitir un acceso más directo al intercambiador de transportes de tal localidad. De esta forma, se unen los ejes principales de Cornisa y el Sur-Este con dicho viario intermunicipal.

D.7.5.1.1 PROPUESTAS DE INTERVENCION

SOTERRAMIENTO DE LA A-8058

En el año 2023 el Ayuntamiento contrata a la entidad Alquevir S.L. la redacción de una propuesta de soterramiento de la A-8058 en su travesía por el núcleo urbano de Gelves, en respuesta a la necesidad de permeabilizar dicho viario y conectar el Centro Histórico con la Ribera del Guadalquivir.

En el tramo urbano de la A-8058 se han implementado sólo cuatro intersecciones a nivel, con control semafórico, y 1,9 km de vías de servicio laterales, que han condicionado fuertemente la permeabilidad transversal de la trama vial urbana.

El tráfico soportado por esta vía, con una IMD superior a los 19.640 vehículos (con un 4% de vehículos pesados), corrobora de un lado su importancia y, del otro, la gran afectación al medio urbano de Gelves.

Los impactos más significativos de la A-8058 al medio urbano de Gelves son:

- Afección a la movilidad peatonal y al tránsito no motorizado,
- Seguridad vial,
- Permeabilidad transversal
- Ruido y contaminación
- Desintegración del paisaje urbano

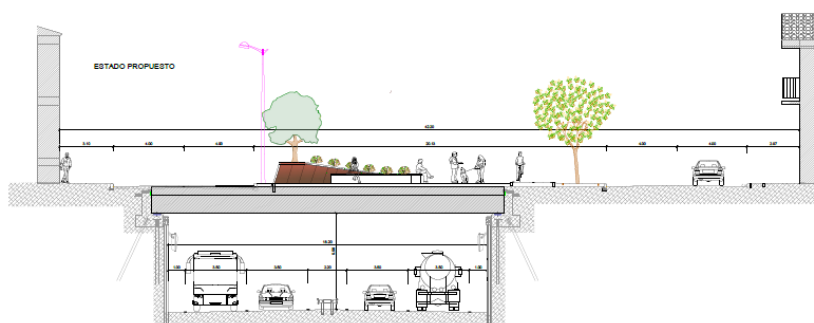
Siendo el objetivo fundamental de esta propuesta el **mejorar el umbral ambiental del área central del núcleo urbano de Gelves**, en relación con la A-8058, se plantea como estrategia de diseño para la solución óptima, la recuperación la movilidad urbana del centro urbano, permitiendo un acceso fluido entre los barrios y de ellos con la red metropolitana, liberando al núcleo urbano, en la medida de lo posible, de las servidumbres de aquella y favoreciendo la rehabilitación de un espacio público deteriorado por el impacto del elevado tráfico. Ello solo era posible a través de una solución de soterramiento de la A-8058 en su travesía urbana, solución que, en cualquier caso, debía de ser compatible con dos limitaciones estructurales:

- El mantenimiento del trazado actual de la A-8058;
- El del gálibo mínimo de 5,50 metros.

De esta forma, la solución adoptada en la concepción global de la obra ha sido llevar a cabo un soterramiento del tronco de la A-8058 sin alterar el trazado actual y limitando la longitud de la actuación al ámbito comprendido entre Puerto Gelves y el Ayuntamiento, en una longitud de 681 metros (el 25 % del tramo urbano) consiguiendo así una mayor facilidad constructiva y, por tanto, un menor impacto de las obras sobre el tráfico y el entorno y durante la fase de construcción. Es a partir de estos puntos en los que se inician las rampas de entrada y salida del soterramiento.

DESCRIPCIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

La propuesta consiste en el **soterramiento de la autovía A-8058 a su paso por el núcleo central de Gelves**. Este soterramiento se produce entre el acceso al Puerto de Gelves y el Ayuntamiento de Gelves, con una longitud de 681 metros de cobertura, y con una rampa de acceso Norte (dirección Sevilla) de 251,21 metros y una rampa de acceso Sur (dirección Coria del Río) de 256,18 metros. Todo esto hace un total de 1.188,86 metros, que representa el 43% del tramo urbano.



Sección transversal de la actuación

El objetivo de este soterramiento es la mejora de la calidad ambiental y la seguridad de los usuarios de la vía y de los afectados por ella, consiguiendo mayor permeabilidad entre barrios para que se facilite el acceso fluido y sostenible tanto peatonal como rodado y haga posible la rehabilitación de un espacio urbano degradado por la actual fractura que supone el elevado tráfico de la A-8058.



Planta general de la actuación. Propuesta de Alquevir SL.

Con el **nuevo espacio urbano que se recrea sobre la traza de la autovía** se tratará de recuperar una identidad del pueblo, articulando diferentes entornos y usos de esparcimiento, recreo, paseo y simbólico, a la par que teje un nuevo entramado de conexiones entre barrios, tanto peatonal como rodado, que permite a los ciudadanos poder moverse entre los diferentes barrios de forma fluida y directa.

GLORIETAS DE ACCESO NORTE Y SUR

En ambos accesos Norte y Sur se proyectan sendas glorietas de ordenación del tráfico del núcleo, permitiendo de esta forma el acceso de la autovía al núcleo, y regulando el tráfico interno. La glorieta Norte se sitúa en la salida del Callejón el Pandero a la autovía, y la Sur en la confluencia de las calles Mallorca y la Vega con la autovía. De esta forma, los tráficos provenientes de Sevilla y Coria del Río pueden acceder al núcleo urbano, y los internos pueden salir a la autovía en cualquiera de los dos sentidos. Tras estas dos glorietas comienzan los tramos en rampa de acceso al soterramiento con los muros de contención que lo permiten.



Acceso Norte

El acceso Norte consiste en una glorieta de tres carriles y diámetro suficiente para soportar los tráficos de la autovía, que se sitúa a la altura del Callejón El Pandero, que regula el tráfico de la A-8058 a los accesos del

núcleo urbano, y desde la cual se inicia la rampa a la boca del túnel. Desde esta glorieta se puede acceder al núcleo urbano por la calle Bda. De Andalucía, por un lado, y por otro a la Marina del Puerto de Gelves. Se puede salir a la A-8058 desde las calles Rafael Zamora y callejón el Pandero a través de esta glorieta.

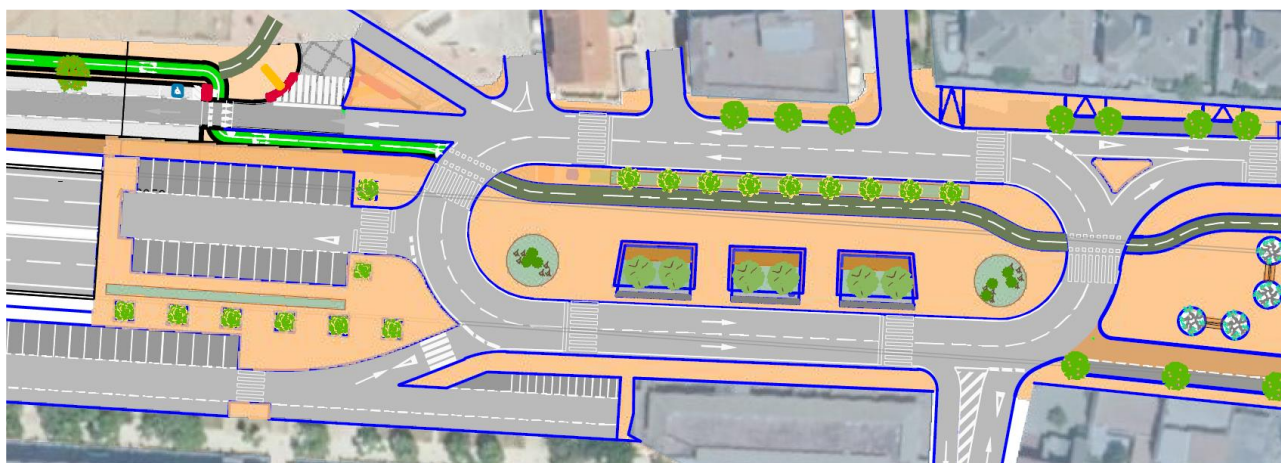
Por otro lado, el Acceso Sur consiste en una glorieta que da acceso de entrada a las calles Mallorca y la Vega desde la A-8058, y permite incorporarse a la autovía desde las calles la Vega, Mallorca y Primer Teniente de Alcalde José Garrido. Es a partir de esta rotonda en sentido Sevilla donde se inicia la rampa a la boca del túnel.



Boca del Acceso Sur

NUEVO ESPACIO URBANO SOBRE LA PLATAFORMA DE LA AUTOVIA

El espacio urbano que se recupera gracias al soterramiento de la A-8058 tiene dos objetivos fundamentales: la primera es **recuperar la trama urbana**, degradada por la segregación de los barrios de Gelves por el paso de la Autovía, a la vez que se refuerza la identidad del núcleo, creando para ellos una serie de espacios urbanos conectados entre sí de esparcimiento, representativo, paseo y estancia; la segunda es restaurar la movilidad urbana del núcleo, interconectando los diferentes barrios entre si por nuevos viarios, carriles bici y Acerados, permitiendo y facilitando un tráfico intramunicipal adecuado entre todos los puntos del núcleo, a la vez que se crean nuevas plazas de aparcamiento, escasas en las zonas afectadas hoy en día por la autovía.



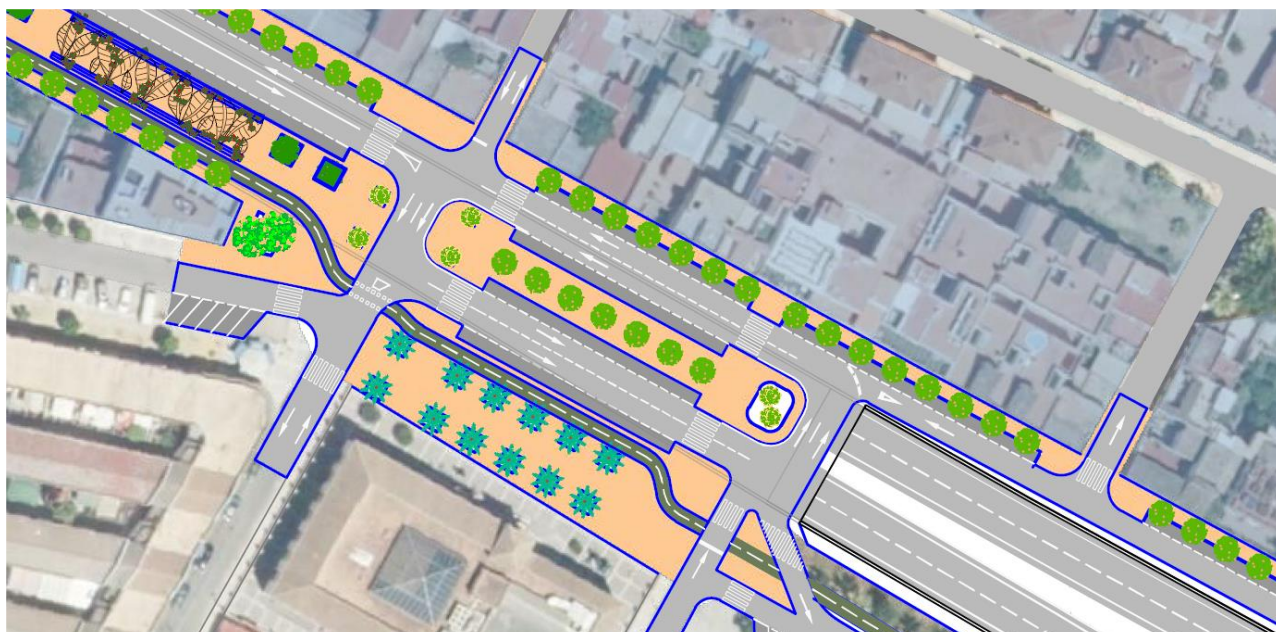
Glorieta inicial del Puerto

De esta forma el viario urbano recupera su continuidad y es posible su articulación sobre plataforma, comenzado desde la gran glorieta inicial del Puerto y finalizando en la glorieta frente al Ayuntamiento. Estas dos glorietas sirven para ordenar los tráficos de las calles circundantes, permitiendo así el tránsito entre los diferentes barrios, y simultáneamente, facilitan la implantación de zonas de aparcamiento disuasorios, a fin de rebajar la presión de estacionamiento en las calles interiores.



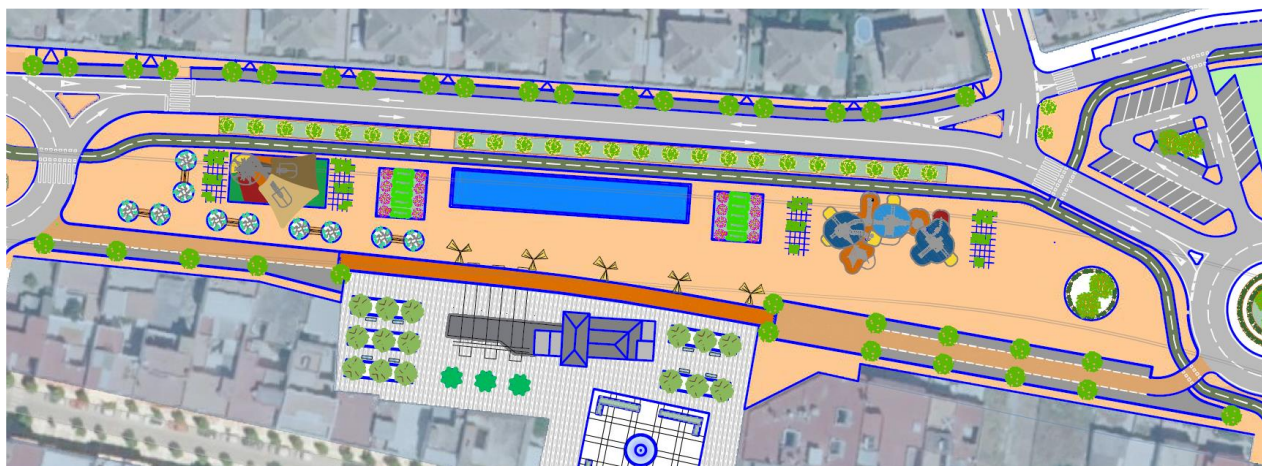
Recreación Glorieta Inicial del Puerto

La glorieta inicial regula los tráficos interiores de Gelves, desde y hacia Puerto Gelves, la barriada Andalucía, Parque Municipal los Naranjos y centro urbano. Además de los tráficos rodados, sirve de unión peatonal entre los barrios de la cornisa y de la ribera. Otro elemento a destacar es la continuación del carril bici de la calle Rafael Zamora, que recorre el núcleo urbano de norte a sur sobre la cubrición de la autovía, y que interconecta las diferentes zonas residenciales a ambos lados de esta. Se proyecta además una zona de aparcamientos disuasorios en el comienzo de la cobertura, para descongestionar la alta demanda de estacionamiento de esta zona de la ciudad.



Glorieta final del Ayuntamiento y boca de acceso sur

La glorieta del Ayuntamiento tiene la misma función que la anterior: regular tráficos interiores de Gelves, y conectar peatonalmente los nuevos barrios del sur. Además, al adelantar la calzada, se aumenta el espacio disponible frente a la casa Municipal, de forma que este edificio pueda mantener su protagonismo institucional. Tras estas dos rotondas, se conforman dos espacios con una única calzada de doble sentido de circulación, articuladas mediante la glorieta central en la calle Avda. Matías Vela/Camino de las Huertas. Este nuevo eje de comunicaciones y fachada de la ciudad se proyecta como un espacio de sección urbana amplia y desahogada.



Glorieta central de la plaza duque de Alba

El primero de estos espacios es el más representativo de la ciudad, destinado a lugar de ocio y esparcimiento, creando así un nuevo foro de la ciudad, centro de actividades y recreo. Por un lado, se disponen juegos de niños, pérgolas de estancia con sombras vegetales y un estanque separando las áreas destinadas a juegos de niños, conformando un espacio de esparcimiento para la población. Por otro lado, presidiendo el centro de la plaza, se encuentra el antiguo apeadero del tranvía a la Puebla del Río, con su marquesina característica, y que será un nuevo centro de actividades culturales, con una esplanada ante sí en la que se pueden promover espectáculos, conciertos o exposiciones al aire libre, es decir; se crea, de esta forma, el **Nuevo Foro de Gelves**. Se proyecta un vial auxiliar restringido en la margen del antiguo apeadero que permite, por un lado, dar acceso a los garajes existentes, y por otro, dar apoyo a las labores de limpieza, montajes y carga y descarga de las actividades a realizar en el Nuevo Foro.



Recreación de la plaza Duque de Alba

El segundo de estos espacios se proyecta como un paseo por la que continua la nueva avenida principal, con aparcamientos en cada sentido, y que dispone de vegetación en cada acerado. Se proyecta además una

pérgola-túnel vegetal, elemento singular y representativo de este tramo y que refuerza esta nueva fachada de la ciudad, hasta ahora degradada por el paso de la Autovía, y que potencia este tramo como **nuevo paseo**.



Paseo de las pérgolas, entre el ayuntamiento y plaza duque de Alba

Por último, la rotonda central en la calle Avda. Matías Vela-Camino de las Huertas es la vertebradora del tráfico urbano. Se crean, además, en la parcela próxima, una zona de aparcamientos que da apoyo a las actividades del Nuevo Foro.



Glorieta del Camino de las Huertas

RONDA DEL CENTRO HISTORICO POR LA CORNISA Y CONEXIÓN CON SIMON VERDE

Se crea un eje principal de circulación que conecta los dos accesos desde el Centro Histórico y la Vega con las urbanizaciones de la Cornisa, y a su vez jerarquiza el tráfico a lo largo de estas urbanizaciones de Simón Verde. Este eje lo forman las vías de Avda. de América, calle Guadalbarbo, calle Almenso y calle Cornisa del Aljarafe, completando el trazado de esta última con una conexión por la Cornisa con la calle Boticario.

Este nuevo viario de conexión por el límite de la Cornisa permite, por un lado, cerrar un anillo de comunicación longitudinal de todas las urbanizaciones de Simón Verde, y por otro, estructura jerárquicamente dichos viarios, descongestionando los viarios interiores, los cuales no disponen de una estructura clara y presentan secciones insuficientes para albergar un volumen de tráfico medio en ambas direcciones. Además, se enlaza con uno de los ejes vertebradores de Simón Verde, que es la calle Moraima, de forma que se mejoran las comunicaciones con la red principal viaria de Mairena del Aljarafe.



Este nuevo viario, que conecta la rotonda en fondo de saco de la calle Cornisa del Aljarafe con la calle Boticario, se propone con una sección de una calzada con un carril por sentido de circulación y un acerado en cada margen. Por lo tanto, se propone un ancho de 11 metros. La pendiente longitudinal máxima de este viario es del 8,27%. En la intersección con la calle Boticario se propone una glorieta, a fin de regular el tráfico, y crear una conexión con la calle Fernán Caballero, a fin de separar los sentidos de circulación y hacer más directa la conexión con la calle Moraima.

Finalmente, y como se ha comentado anteriormente, este nuevo eje de la Cornisa se conecta con la Vega Sur por la SE-657 y con el Centro Histórico a través de la calle Joaquín Benavente Molina.

NUEVOS ITINERARIOS DE CONEXIÓN CENTRO HISTÓRICO - CORNISA

Actualmente, el itinerario de subida a la cornisa desde la Autovía A-8058 se realiza a través de las calles Agustín Chaves González, La Fuente, Rafael Aguilar Zambrano, Párroco Juan de Dios Corra y Joaquín Bazo Campos, hasta llegar a la calle Joaquín Benavente Molina y la glorieta que está inserta en el eje longitudinal de la Cornisa. En sentido descendente, y partiendo de dicha glorieta, seguimos el itinerario formado por las calles Joaquín Benavente Molina, Joaquín Bazo Campos, Arriba, Plaza Joselito el Gallo y finalmente Avenida Matías Vela. Dichos itinerarios presentan calles de sección insuficiente, en ocasiones sin reserva para acerado o con acerado no accesible, radios de giro muy reducidos su uso por servicios de emergencia rodados es limitado en algunos puntos de su trazado.

Es por ello por lo que resulta necesaria una propuesta de nuevos viarios que conecten el Centro Histórico con la Cornisa, se articule un nuevo eje que cierre y jerarquice adecuadamente el acceso a los sectores superiores de la Cornisa.

De esta forma, se proponen dos nuevos viarios que conectarán con la calle Joaquín Baza Campos, prolongando esta última y adaptando su sección. Estas nuevas conexiones se realizarán con la prolongación del final de la calle Joaquín Baza Campos a través de la Cornisa y uniéndola, en sentido descendente, con la rotonda en fondo de saco del Parque de los Manantiales. El itinerario ascendente se realizará por la calle José Quesada Funes, mediante la remodelación de su alineación y trazado, empleando muros de contención para hacer posible la conexión.



En el caso del viario del Parque de los Manantiales, la sección propuesta es de un carril de bajada de la Cornisa, con una sección de 8 metros de ancho, con acerados en ambas márgenes y pendiente longitudinal máxima del 12%, que conecta las calles Joaquín Bazo Campos y Manantial.

Por otro lado, la sección propuesta de la calle José Quesada Funes es de un carril de subida y acerados en ambas márgenes, con una sección variable de 6 a 8 metros, y una pendiente longitudinal máxima del 29%.

De esta forma, con este nuevo eje de conexión con la Cornisa, más accesible y estructurado, se pretende mejorar la limitada conexión actual.

ALTERNATIVA CONSTRUCCION DE NUEVOS EJES VIARIOS TRANSVERSALES CORNISA-VEGA

En esta Alternativa se pretende potenciar la comunicación entre la Cornisa y el Centro Histórico mediante dos actuaciones. Por un lado, la creación de un nuevo viario por la vaguada de la cornisa en el Parque del Pandero, que conectará las calles Boticario y Barrionuevo, enlazando además con el Corredor Verde de la Cornisa de forma peatonal. Este nuevo eje logrará conectar la parte norte del municipio transversalmente, desde la Autovía hasta la Cornisa, con una sección propuesta de 14 metros de ancho, con un carril de circulación por sentido y acerados en ambas márgenes, y una pendiente longitudinal máxima del 24%.



Por otro lado, se propone un nuevo viario de comunicación con la cornisa por el Parque de los Manantiales, que conecte las calles Joaquín Baza Campos con la calle Paraíso a través del parque, y que además servirá de límite de este, articulando asimismo los recorridos peatonales. Desde la calle Paraíso, la conexión con la nueva Glorieta Hipodrómica del Ayuntamiento es directa, y por lo tanto, servirá de eje estructurador para la circulación del Centro Histórico. Esta nueva vía supone un refuerzo de conexión con un trazado de dos carriles y con radios de giro adecuados para tráfico más pesado, por lo que permitirá la circulación de todo tipo de vehículos y asegurará el acceso rápido de servicios de emergencia a la zona alta del centro histórico. La pendiente longitudinal máxima prevista es del 12%. El itinerario en sentido ascendente a la Cornisa comenzará en la Avenida Matías Vela, y se accederá a través de la calle Manantial.



Finalmente, el acceso a la Glorieta de Simón Verde de la calle Joaquín Benavente Molina por las calles La Fuente y Rafael Aguilar Zambrano continuará en uso, restringiendo el acceso a determinados tráfico que puedan circular por ellas, y será necesaria una adaptación de sus alineaciones.

RONDA SUR-ESTE

Con la ejecución de los sectores ATU-4SR, ATU-1SR, ATU-2SR y ATU-5sr SERÁ NECESARIA LA CREACION DE UN EJE Sur-Este que conecte, por un lado, la vía metropolitana de conexión con Mairena del Aljarafe (Antigua SE-35) y, por otro lado, los sectores de la Vega, a través de la Autovía A-8058, con el Centro Histórico. Se propone de esta forma un eje vertebrador de comunicación que parta desde el Camino de las Huertas, conecte con la prolongación de la calle Ramon Balbuena y Huertas, Felipe Medina Benjumea y finalmente cruce la Autovía A-8058 para enlazar con el futuro bulvar de la SE-35.

Por lo tanto, este eje viario principal, con una sección propuesta de calzada única y un carril por sentido, acerados accesibles en ambas márgenes y espacio reservado para bicicleta, podrá comunicar ellos nuevos sectores de desarrollo al sur y al este tanto con la Ribera, el Centro Histórico y la vía de comunicación intermunicipal con Mairena del Aljarafe.

Adicionalmente, será la vía vertebradora del tráfico rodado de los nuevos sectores, sin recurrir a la Autovía A-8058 para derivar el tráfico interno como sucede en la actualidad, y permitiendo de esta forma conexiones más rápidas y directas.

Como eje transversal, se propone, además del bulvar formados por las calles Carmen Romero Bizcocho y Felipe Medina Benjumea, un nuevo eje que forman el actual trazado de la A-657 (al oeste de la Autovía) y un nuevo viario, continuación de la anterior al este de la glorieta de la Autovía, y que conectará con el eje longitudinal, prolongación de la calle Ramón Balbuena y Huertas. De esta forma, también se consigue un acceso más rápido y transversal a la comunicación con el eje de la Cornisa en Simón Verde.

D.7.5.2. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO , SANEAMIENTO Y DISTRIBUCION ELECTRICA**D.7.5.2.1 RED DE ABASTECIMIENTO**

En la actualidad, Aljarafesa es la gestora de los servicios hidráulicos de Gelves. La arteria general de abastecimiento discurre de Norte a Sur junto a la Autovía A-8058, y se trata de una conducción de diámetro 500mm en fibrocemento. Esta arteria abastece, además, a las poblaciones de Coria del Rio y La Puebla del Rio.

Por otro lado, EMASESA está proyectando una segunda arteria para abastecimiento de las localidades mencionadas anteriormente, que será una conducción de diámetro 600mm en Fundición Dúctil, y que discurrirá por viales y espacios públicos del Centro Histórico de Gelves.

En cuanto a los nuevos desarrollos urbanísticos, se propone la creación de arterias de distribución bajo los nuevos ejes de comunicación descritos, a fin de crear anillos de abastecimiento jerarquizados.

D.7.5.2.2 RED DE SANEAMIENTO

Al igual que ocurre en Abastecimiento, Aljarafesa es la gestora de los servicios hidráulicos de Gelves. En este caso, existe un colector general de aguas residuales que discurre en dirección Norte – Sur por la margen derecha del Rio Guadalquivir, se desvía hacia la Autovía A-8058 y continua bajo la calle Teniente de Alcalde Rafael Zamora hasta la calle Del Rio. En este punto discurre bajo la calle Secretario Vicente Tortaja hasta enlazar con el Camino de las Huertas y seguir la alineación propuesta del Eje Viario Este. Aquí atraviesa los polígonos industriales CITEC y Guadalquivir por las calles Ramón Babuena y Huertas y Artesanía en dirección a la EDAR de la Aglomeración Urbana Aljarafe II – Guadalquivir de Aljarafesa, con capacidad de tratamiento de aguas residuales de 105.000 m3 diarios.

La red de saneamiento del Centro Histórico es, por lo general, una red anticuada con materiales fuera de norma, que en algunas zonas de las calles de la falda de la Cornisa se han erosionado por diferentes causas, como son el escaso mantenimiento, la presencia de raíces de vegetación o las deficientes juntas no reglamentarias entre tubos y acometidas. Es pues, aconsejable, realizar una renovación de esta infraestructura obsoleta, y realizar una reurbanización completa de las calles afectadas.

Es necesario, por último, adecuar los aliviaderos existentes a la normativa vigente, debido a la cercanía con el río Guadalquivir.

D.7.5.2.3 REDES DE DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA

Existen en la actualidad dos Líneas Aéreas de Alta Tensión, de 66KV cada una, que atraviesan el término municipal de Suroeste a Noreste, desde la subestación eléctrica de Palomares del Río en dirección a Sevilla, las cuales ya han sido descritas en la Memoria de Información del presente Documento.

Se propone el soterramiento de la Línea Eléctrica de Alta Tensión que afecta al desarrollo de los nuevos sectores, para de esta forma permitir dicho desarrollo. Para ello, se propone la ejecución de una nueva subestación eléctrica en el Bulevar del Eje Viario Sur. La Línea Aérea se soterrará al cruzar el límite municipal, previo al sector de suelo ATU-1 SU, y discurrirá soterrada por viarios públicos hasta alcanzar la A-8058 y la calle Felipe Medina Benjumea, hasta alcanzar la nueva Subestación. Posteriormente, desde dicha subestación, discurrirá soterrada paralela al nuevo Eje Viario Este, la calle Ramón Balbuena y Huertas, hasta su intersección con el actual trazado aéreo. De esta forma, se cumplirán las condiciones adecuadas para el desarrollo de los nuevos sectores.

D.8. ACTUACIONES DE TRANSFORMACION URBANISTICA Y ACTUACIONES URBANISTICAS. DELIMITACION Y DIRECTRICES.**D.8.1. ACTUACIONES EN SUELO URBANO**

En el Suelo Urbano de Gelves existe un alto grado de consolidación de la edificación, y también de la urbanización. No existen, (salvo excepciones muy concretas UE-1 B y UE-2A y UE-2B) suelos vacantes, o solares libres de edificación, ni tampoco existen suelos pendientes de terminar su urbanización, con la excepción de la Actuación para terminar la urbanización del Sector SUO-1

ACTUACIONES DE TRANSFORMACION URBANISTICA

Se definen a continuación las Directrices para la Delimitación y desarrollo urbanístico de las Actuaciones de Transformación Urbanística, que se consideran necesarias, para completar o reformar la estructura urbana, que deben desarrollarse conforme al PGOM, que mantiene las determinaciones de planeamiento de desarrollo e instrumentos de ejecución, de las actuaciones en proceso de desarrollo definidas en el anterior PGOU, y otras nuevas actuaciones sobre las que se definen directrices, para ser desarrolladas y completadas en el posterior Plan de Ordenación Urbana POU.

En primer lugar, se deben incluir como ATUs, los Suelos con Clasificación de Suelo Urbano No Consolidado por el planeamiento vigente (Documento de Adaptación Parcial a la LOUA, que tienen definición de ordenación pormenorizada y que están pendientes de su ejecución..

Se incluyen y delimitan como ATUs, las Unidades de Ejecución UE-2A y UE-2B (se prevé el desarrollo de la UE-2 en una única unidad de ejecución).ATU-SU-2, sobre las que se mantiene la ordenación detallada del planeamiento anterior, así como la vigencia de los instrumentos de ejecución. Aprobados, (P. Reparcelación y P. Urbanización)

Además se incluyen en la propuesta con el contenido de Directrices para la Delimitación de ATU, dos Actuaciones de Reforma Interior para apertura del SG Viario, de conexión del sector urbano de Simón Verde en la cornisa, con el centro urbano de Gelves situado en la Vega.

Se propone una Actuación ATU-SU-4 para generar una mayor jerarquización del viario que puede cruzar el Centro Histórico, conectando el nuevo centro urbano sobre la Autovía, con el barrio de Simón Verde, 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. De forma que se conforme un nuevo eje viario completo desde el eje de la antigua autovía soterrada hasta el barrio de Simón Verde. Esta Actuación afecta a suelos de dominio público del borde de la cornisa y el Parque de los Manantiales y también a una serie de parcelas privadas, algunas edificadas al final de la calle José Quesada Funes.

Esta reforma viaria posibilitaría la mejora de la jerarquización y reurbanización como distribuidores urbanos o viarios secundarios de algunas de las calles existentes, complementándose con algunos itinerarios peatonales jerarquizados, o viarios de uso compartido de peatones y vehículos, para la regeneración del viario existente en el Centro Histórico, que pudieran ser desarrollados mediante obras ordinarias de reurbanización o actuaciones Urbanísticas, que pudiera definir el POU, y que posibiliten y potencien la movilidad peatonal transversal, más segura y directa, desde la falda de la cornisa hasta el Río.

Y también se propone una segunda ATU-SU-5 de reforma Interior, buscando la mejora de la 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: (calles Boticario y Ciaurriz), pues el trazado viario de las calles del sector de Simón Verde perteneciente a Gelves, es confuso y muy mal jerarquizado. Se propone la prolongación de la calle Cornisa del Aljarafe, a partir de su rotonda final en fondo de saco, 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 los suelos necesarios a ocupar como viario público con suelos públicos adyacentes, para aparcamiento, o ampliación de instalaciones, que actualmente forman parte del Parque de la cornisa).

Se propone la delimitación de una nueva ATU-SU-1, de Reforma Interior sobre los suelos de la ribera del Guadalquivir situados al sur del Puerto Deportivo, Actuación de transformación necesaria para la conformación del nuevo Parque urbano del Guadalquivir, que requiere de además de las necesaria sobras de reurbanización de la gestión de suelos privados, actualmente calificados con el uso de terciario, (ArcoGelves y BioGelves), pero que tienen limitado el uso y aprovechamiento edificatorio, por estar incluidos dentro de la

Zona de Servidumbre de la delimitación del DPMT. La actuación de reforma interior debe definir las fórmulas de gestión de suelo, además de definir las condiciones de urbanización como Parque , su accesibilidad, zonas de aparcamiento , etc. , para consolidar la propuesta de ordenación de los SG de Espacios Libres del PGOM , , y la estrategia de apertura al río y puesta en valor y uso ciudadano de la Ribera del Guadalquivir.

Y también se propone la delimitación de una nueva ATU-SU-3, de reforma interior, para el desarrollo de nuevas actividades turísticas o terciarias en la parcela trasera del recinto actual de la Feria en la zona de El Cañuelo. Que actualmente tiene la calificación de SG de Equipamiento destinado a SIPS, pero que es una parcela de titularidad privada , que el Ayuntamiento , no considera imprescindible para esta finalidad, de manera que el objetivo de esta Actuación sería su cambio de uso, a uso turístico o terciario , para desarrollar nuevas actividades productivas complementarias al uso residencial, y a su vez generar la cesión de una parte del suelo como suelo público , destinado a ampliar la superficie del espacio libre delantero actualmente destinado a la ubicación de la Feria , bien para mantener la Feria en esta localización, o en el caso de su traslado posible al nuevo Parque Urbano del Guadalquivir, para destinarlo a sistemas general o local de espacios libres del Barrio del Cañuelo.

ACTUACIONES URBANISTICAS

Además de las Actuaciones de Transformación Urbanística, el PGOM define en su propuesta de ordenación del Suelo Urbano otras Actuaciones Urbanísticas AUs , , para completar el modelo urbano , pero que no tienen consideración de Actuaciones de Reforma Interior , sino que tienen por finalidad cambios de uso o nuevas calificaciones de parcelas destinadas a SSGG de Espacios libres o Equipamientos, (y que solo precisan de actuaciones de gestión de suelo), o de otras actuaciones de reurbanización y transformación del viario publico existente , (pero que no necesitan de procesos de gestión de suelo privado).

Dentro del primer supuesto de actuaciones de cambios de calificación o de gestión de suelo para la obtención de SSGG se propone la delimitación, de nuevas Actuaciones Urbanísticas AUs sobre los suelos destinados por el anterior PGOU como SGEL-1, suelos de cesión adicional de los sectores de suelo urbanizable SUO-1 SUO-2 y SUO-4, algunos ya titularizados por el Ayuntamiento , y otros pendientes de materializar la cesión de suelo , que el PGOM, propone destinar a otros usos de SSGG Dotacionales , al modificarse el diseño del modelo del Sistema General de espacios libres, , disponiendo el escaso suelo público disponible para otros usos dotacionales más idóneos y necesarios : (vivienda pública en alquiler o alojamientos dotacionales, nuevos equipamientos sociales , deportivos o educativos , que completen el sistema dotacional del ensanche urbano sur).

Con el mismo concepto y criterio se incluye y delimita como Actuación Urbanística para su cambio de calificación como SSGG de Infraestructuras y servicios, (Subestación Electrica, Punto limpio y Otros servicios Municipales) la reserva de suelo destinada a SSGG viario metropolitano SE-35 que cruza el CITEC por el centro formando un gran bulevar vacío , que ya no tiene sentido ,ni funcionalidad como reserva de viario metropolitano, que finalmente se sustituye por el Puente de la SE-40.

También con este mismo criterio se delimita otra Actuación urbanística de Gestión de Suelo para la ampliación del Cementerio Municipal, sobre suelos públicos municipales, que actualmente forman parte del Parque de la Cornisa de Simón Verde.

Y por último se define otra Actuación Urbanística de gestión de suelo y cambio de calificación, sobre la parte de la parcela vacante de titularidad municipal que actualmente forma parte del Polideportivo municipal, ubicada bajo la calle Barrio Nuevo, que se reutilizaría con cambio de uso destinada a vivienda protegida , ya que por su pendiente es desaconsejable su utilización para pistas deportivas . esta actuación puede llevar adicionalmente la necesidad de reurbanización o reforma del viario perimetral a la parcela.

Como Actuaciones Urbanísticas de Mejora o Reforma de la urbanización, sobre suelos de viario publico existente , se delimita la Actuación mas importante propuesta en el PGOM de la remodelación mediante soterramiento del tramo central de la A-8058 A-8078, que incluye todos los suelos públicos , de titularidad municipal o Autonómica, para desarrollar este Proyecto de Obras , sin a priori ser necesario ninguna intervención de gestión de suelo privado adicional .

Además se delimitan otras actuaciones, de menor alcance y dimensión, pero necesarias para la reforma y ajuste del diseño del Sistema General Viario , como la Actuación de reforma y terminación de la vía de servicio lateral a la A-8078 en el frente del CITEC, para resolver la continuidad de la vía de servicio incompleta actual , resolviéndose integrando los accesos de la gasolinera existente.

Por último el PGOM delimita Actuación Urbanística, sobre los suelos incluidos en la delimitación del antiguo sector SUO-1 , que cuenta con ordenación detallada en vigor y con el proceso de gestión de suelo y de

urbanización básicamente completado, reconociendo su consolidación de derechos con la Clasificación y situación básica como Suelo Urbano, para definir las cargas urbanísticas pendientes de completar del citado proceso de ejecución, completando las cesiones de suelo o las obras de urbanización pendientes, y fundamentalmente la materialización de las contribuciones a la construcción de sistemas generales de infraestructuras comunes con otros sectores impuestas como cargas pro el anterior PGOU, y que deben ser completadas.

D.8.2. ACTUACIONES EN SUELO RUSTICO

ACTUACIONES DE TRANSFORMACION URBANISTICA DE NUEVA URBANIZACION

Dentro de la Categoría del Suelo Rustico, Común, se definen los suelos que el Plan General de Ordenación Municipal, considera dentro de la Estrategia de Evolución del Modelo Urbano y Territorial, como necesarios y más coherentes por su posición en la estructura urbana, para el desarrollo de Actuaciones de transformación Urbanística de Nueva Urbanización, por resultar necesarios para atender las necesidades de crecimiento urbano, de la población, de la actividad económica, o para completar la estructura urbana. (Art.31 de la LISTA).

En esta Categoría se incluyen los Suelos con Clasificación de Suelo Urbanizable Ordenado por el planeamiento vigente (documento de Adaptación Parcial a la LOUA), como es el caso de los Sectores SUO-2, SUO-4 Y SUO-5, con ordenación pormenorizada en vigor y con desarrollo avanzado de sus procesos de gestión y ejecución, con Junta de Compensación constituida y instrumentos de gestión de suelo y urbanización aprobados, y que están en algún caso parcialmente urbanizados, y en otros pendientes de iniciar su urbanización.

Estos suelos tienen consideración de Suelo Rustico Común, por cuanto no se incluían en las Zonas de Protección Territorial del POTAUS, al tener clasificación anterior de Suelo Urbanizable.

No se incluyen otras Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización, por el doble motivo que no existen otros suelos con Régimen de Suelo Rustico Común, (no incluidos en las Zonas de Protección Territorial del POTAUS) y por considerar que los suelos proyectados al efecto del anterior planeamiento general, cumplen las necesidades de crecimiento poblacional a medio y largo plazo, y están perfectamente integrados en un modelo urbano y territorial, que se pretende conservar y mejorar.

Se mantiene la numeración de referencia de los anteriores sectores definidos en el PGOU. Sobre cada una de estas actuaciones se mantiene con su delimitación como ATU por le PGOM, en régimen de transitoriedad, su planeamiento parcial aprobado, así como los instrumentos de gestión de suelo y Proyectos de Urbanización aprobados. Se mantienen también los condicionantes definidos por el Órgano Sectorial de la Ley de Aguas la CHG, en relación con su régimen de inundabilidad y los condicionantes sobre su proceso de urbanización y edificación, y las medidas de protección, que se reflejan en los informes sectoriales ya emitidos para su desarrollo. (Se aplica la excepcionalidad de la Declaración de Municipio de Alta Inundabilidad, que posibilita el artículo 9 quater del RDPH). También se mantienen las cesiones de suelo destinado a SG de espacios libres o equipamientos, y las cargas de construcción o de financiación de nuevos SG de Infraestructuras comunes a los sectores, definidos en el Programa de Actuación del PGOU, y que han debido ser sido trasladados a los correspondientes Proyectos de Reparcelación. El mantenimiento de su Ordenación en Régimen de Transitoriedad implica la delimitación como ATU a los efectos de la LISTA, sin que sean necesaria la Propuesta de Delimitación.

JUSTIFICACION DE LA ACTUACIÓN. INTERÉS PÚBLICO E INTEGRACIÓN EN LA MALLA URBANA.

Las 3 Actuaciones se justifican en el interés público del municipio, ante la necesidad de generar nuevo suelo residencial y productivo, para el desarrollo poblacional y económico, considerando al agotamiento actual del suelo disponible para nuevos desarrollos urbanísticos en el planeamiento vigente. Además, se da la necesidad de resolver con la mejor solución posible, las circunstancias singulares que presentan los sectores, (alto grado de consolidación de derechos urbanísticos de los titulares y carácter inundable de los suelos). La propuesta de Actuaciones también se justifica, desde el punto de vista de la integración en la estructura urbana, pues el desarrollo de estos sectores culminaría el proceso de ensanche de Gelves sobre el eje de la A-8058, terminando el modelo urbano preexistente, y presenta una gran facilidad para su ordenación detallada, al poder apoyarse sobre una estructura viaria muy definida, que se completa. Su desarrollo también permite completar de forma coherente y ordenada, el sistema general de espacios libres y equipamientos municipal.

DIRECTRICES PARA EL DESARROLLO.



Se mantienen los parámetros de usos globales, tipologías, densidades y edificabilidades definidas en el PGOU y desarrolladas como ordenación detallada por los respectivos Planes Parciales.

D.9. DIRECTRICES DE PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE, RECURSOS NATURALES Y PATRIMONIO HISTORICO ARTISTICO

Gelves es un municipio fundamentalmente caracterizado como urbano, no obstante presenta territorios con valores ambientales destacables, por lo que las estrategias ambientales se pueden plantear a dos niveles, por un lado, a nivel global, en relación a la mitigación y prevención de los potenciales efectos globales del cambio climático en medio urbano, y por otro, a un nivel local, a mitigar los efectos actuales de la principal infraestructura que atraviesa el municipio, la A-8078 y aprovechar los recursos paisajísticos intrínsecos y los orientados a destacar su posición singular entre la Cornisa del Aljarafe y la Ribera del Guadalquivir.

Las principales directrices planteadas son las siguientes:

- **PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORA DEL RESILENCIA**
- **PARA LA EFICIENCIA ENÉRGICA Y USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS**
- **PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO PARA DIFERENCIAR GELVES COMO REFERENTE EN CALIDAD DE VIDA.**
- **PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GELVES.**
- **PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE GELVES.**

D.9.1. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORA DEL RESILENCIA

En un contexto caracterizado por el calentamiento del clima a nivel global, originado por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de origen antrópico, los fenómenos meteorológicos adversos tienden a presentarse con mayor frecuencia y virulencia. Sequías, inundaciones, incendios forestales, pérdida del suelo fértil, temporales, elevación del nivel del mar o las olas de calor comprometen a los recursos naturales, tensionan los ecosistemas y a los sistemas urbanos, tanto a la población como a infraestructuras críticas, cuya prevención y adaptación desde el planeamiento urbanístico se hace prioritaria ante la mayor recurrencia de las catástrofes naturales.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN:

El nuevo PGOM asumirá las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático conforme la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, así como su coherencia del plan con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.

D.9.2. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA EFICIENCIA ENERGÉTICA Y USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS.

La población que habita en las ciudades y las actividades económicas que en ellas se desarrollan consumen una gran cantidad de recursos naturales (75%), emiten entre el 60 y el 80% de los GEI y generan el 50% de los residuos a nivel global, según cálculos del informe “Resource Efficiency as Key Issue in the New Urban Agenda” de la ONU. El municipio de Gelves está localizado en la corona de un gran centro urbano como es Sevilla, e importa desde otros territorios toda la energía que consume, ya se trate de derivados del petróleo, gas natural o energía eléctrica. Las políticas energéticas buscan reducir la intensidad energética de la economía (descarbonizar) y aumentar la participación de las energías renovables en la generación, a la vez que se avanza hacia la generación distribuida y el autoconsumo. En Gelves la disponibilidad de suelo rústico para la implantación de aprovechamiento de recursos energéticos es muy limitada, siendo únicamente posible los aprovechamientos energéticos urbanos.

El uso sostenible del agua y la correcta gestión de los recursos hídricos adquiere cada vez más protagonismo en Andalucía, como consecuencia del cambio climático, pues los escenarios climáticos pronostican una merma de las precipitaciones, aumento de las lluvias torrenciales y de las inundaciones, ampliación de los periodos de sequía, así como la intensidad de estas y, en general, disminución de los recursos hídricos disponibles. Ante estos escenarios, Gelves se enfrenta al reto de una mayor escasez hídrica y, a la vez, ha de gestionar el agua de forma más eficaz que en la actualidad, sin generar efectos negativos sobre la salud humana, los usos productivos y el medioambiente.

El ciclo urbano del agua, que actualmente gestiona la empresa pública ALJARAFESA, ha de abordarse con un enfoque integral desde el diseño de los sistemas de recogida y retención de aguas pluviales, el almacenamiento, el uso eficiente del recurso, con la disminución de las pérdidas, hasta la reutilización del agua regenerada tras su depuración en la EDAR de Palomares, eliminando, cuando sea posible, reduciendo los vertidos o vertiendo con el criterio de recuperación de la función ecológica del agua, en su caso, pues el agua también cumple funciones claves en el medio natural, para la subsistencia de las especies y ecosistemas que a su vez proveen a la sociedad de servicios ecosistémicos.

Sobre el recurso hídrico el municipio es totalmente dependiente al no disponer de una fuente propia del recurso, más que los pozos particulares que suministra el sistema acuífero Almonte-Marismas. En este sentido, una de las líneas de actuación debería ser el fomento de la recarga al acuífero, en las mejores condiciones de calidad posible.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Se favorecerá e impulsará el uso de energías renovables a través del fomento del autoconsumo, residencial, terciario o industrial. Así mismo, se promueve la eficiencia energética y la generación de energía renovables en proximidad, estableciendo zonas para el fomento de pequeñas instalaciones de autoconsumo, individuales o comunitarias, que se podrá completar con equipamientos privados y aparcamientos que reúnan las condiciones adecuadas de localización y exposición. También se prevén ámbitos para la mejora del aislamiento térmico de edificios y viviendas (Zonas de viviendas antiguas, casco histórico, zonas con edificios en bloque degradados o con falta de mantenimiento y zonas con poblaciones vulnerables)

Se desarrollarán actuaciones para mejorar los acuíferos del municipio, evitar la contaminación y las extracciones irregulares de agua. Se incrementará la rugosidad y la permeabilidad del suelo, utilizando sustratos permeables y mecanismo para la retención e infiltración de las aguas de lluvia, tanto para retrasar los tiempos de acumulación de las ondas de avenidas como para permitir la recarga del acuífero.

D.9.3. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO PARA DIFERENCIAR GELVES COMO REFERENTE EN CALIDAD DE VIDA.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente la contaminación del aire es el mayor riesgo medioambiental para la salud en Europa. La OMS indica que son muchos los efectos a corto y a largo plazo que la contaminación atmosférica puede ejercer sobre la salud de las personas. En efecto, la contaminación atmosférica urbana aumenta el riesgo de padecer enfermedades respiratorias agudas, como la neumonía, y crónicas, como el cáncer del pulmón y las enfermedades cardiovasculares.

La contaminación acústica conlleva una serie de efectos nocivos para la salud, desde deficiencia auditiva, efectos sobre el sueño, sobre las funciones fisiológicas, sobre la salud mental, sociales y sobre la conducta.

Para mejorar la calidad del ambiente sonoro y atmosférico y bajar la exposición a la contaminación de la población afectada se precisa que desde el planeamiento urbanístico general se adopten una serie de medidas tendentes a disminuir las fuentes de ruido y emisiones, que son específicamente en Gelves, originadas por el tráfico rodado.

En este sentido, el principal foco de contaminación por el elevado volumen de tráfico rodado es la A-8078 con tráfico interurbano, siendo el principal eje que comunica Sevilla, con las poblaciones situadas en el Eje metropolitano sur de la Ribera del Guadalquivir.

El principal hándicap del municipio es la brecha abierta por la autovía, esta infraestructura ha generado, además de un corredor económico de gran importancia, una serie de efectos ambientales que se manifiestan principalmente de dos maneras:

Actuando como barrera a la movilidad a corta distancia dentro del propio municipio, y dificultando los desplazamientos no motorizados.

Como ya se ha citado, una importante fuente de ruido y contaminación atmosférica, así como de riesgos para la población del entorno por accidentes de vehículos, especialmente si transportan mercancías peligrosas.

La planificación urbana y la gestión y determinación de los usos del suelo es uno de los medios más eficaces para prevenir y evitar la aparición, en el futuro de nuevos problemas de contaminación acústica en las áreas urbanas.

La movilidad sostenible ha supuesto un pilar clave en la reducción de emisiones. De hecho, las Smart Cities han provocado una revolución en cuanto a la concepción de la movilidad en la ciudad. La manera de desplazarse por la urbe adquiere nuevas formas que van más allá del uso del transporte público. El uso de la bicicleta y de nuevos vehículos eléctricos (patinetes, motos y coches) ha llevado, en muchos lugares, a un replanteamiento en la planificación urbanística.

El protagonismo actual del vehículo privado y su excesiva ocupación ha reducido la calidad y habitabilidad urbana creando congestión y contaminación e incrementado los costes sociales, ambientales y económicos. La movilidad constituye uno de los aspectos clave y básicos en la creación de ciudades más habitables y accesibles, siendo una de los principales sistemas de generación de calidad y sostenibilidad en una ciudad.

Una movilidad que potencia los beneficios en salud es aquella en la que priman las formas activas de movilidad y el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado. La movilidad activa promueve la salud de cuatro maneras diferentes: se practica ejercicio, se reduce el índice de accidentes mortales, se amplía el contacto social y se reduce el índice de contaminación atmosférica.

La relación entre movilidad y la red de servicios y equipamientos públicos debe estar enfocada a lograr una adecuada cobertura y distribución espacial de estos servicios minimizando las barreras de accesibilidad a los mismos (es decir, que sea posible acceder a ellos sin depender de vehículo propio).

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El Avance del PGOM apuesta, en un municipio tan conurbado, por un cambio hacia la movilidad sostenible de modo que la mayoría de los viajes se puedan realizar a pie, bicicleta o transporte público. Se debe favorecer una mayor accesibilidad y proximidad con objeto de disminuir el número de desplazamientos obligados de la población, limitando las emisiones sonoras y atmosféricas del transporte motorizado como una de las líneas de actuación principales para mejorar la calidad del aire. En esta línea, se prevén una serie de actuaciones para impulsar la movilidad sostenible, particularmente mediante la implantación y refuerzo del transporte público, la configuración de una red para desplazamientos en bici, peatonales o vehículos de movilidad personal y políticas para calmar el tráfico.

Se analizará en particular la propuesta de transformación y soterramiento de la A-8078, mejorando la conectividad sostenible: viaria no motorizada, social, dotacional y económica entre los dos ámbitos (este-oeste de Gelves), además de mejorar la calidad del medio ambiente sonoro del entorno de esta infraestructura.

D.9.4. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GELVES.

La actual normativa andaluza reconoce el paisaje como cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o de ambos. Y establece la necesidad formular estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas dirigidas a la protección, gestión y ordenación de los paisajes. El paisaje es un recurso holístico, imagen de los procesos que fluyen en los ecosistemas urbanos o rurales, siendo un elemento del territorio fácilmente percibido e interpretable por los ciudadanos, y por tanto evaluable, repercutiendo directamente en su bienestar.

El paisaje se integra en el planeamiento en aras de la consecución de una identidad paisajística municipal, que conduce a la determinación de unos objetivos de calidad paisajística.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Definir los elementos, hitos, vistas o paisajes singulares que crean la identidad paisajística municipal.

Fomentar el acceso público (mediante la creación de plazas, miradores, terrazas...) a los paisajes de mayor valor

Establecer medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.

Mejora paisajística de la A-8078. Ordenación de publicidad y elementos distorsionantes en la Cornisa . Integración paisajística de la ribera del Guadalquivir en la ciudad.

D.9.5. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE GELVES.

El Patrimonio Cultural es el conjunto de expresiones y manifestaciones que, generadas a través de la historia, conforman el elemento fundamental y básico para comprender una comunidad.

Mediante la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía se persigue una mejor coordinación con la normativa urbanística, de modo que ambas legislaciones se refuercen mutuamente y permitan aprovechar la virtualidad ordenadora de los instrumentos de planificación urbanística. Para alcanzar los fines de esta ley, se acude al planeamiento urbanístico, con el fin de objetivar los parámetros de actuación sobre el patrimonio inmueble y fijarse el marco más amplio para la intervención sobre los bienes inmuebles.

En las determinaciones de la estrategia sobre la protección del paisaje municipal intervienen de forma determinante los elementos del patrimonio histórico y cultural, encontrándose estrechamente vinculados.

En Gelves no existen Bienes Patrimoniales con Categoría de BIC, inscritos en el Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Actualizar el Catálogo de Patrimonio histórico y cultural municipal.

Determinar las actuaciones de intervención en el Patrimonio histórico y cultural municipal que influyen en la identidad paisajística municipal.

D.10. CRITERIOS DE URBANISMO INCLUSIVO EN ACCESIBILIDAD, DIVERSIDAD, GÉNERO, SEGURIDAD Y USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD.

En el marco del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves, se aborda de manera global la integración de criterios de urbanismo inclusivo, con especial énfasis en aspectos clave como la accesibilidad, diversidad, género, seguridad y uso equitativo de la ciudad. El reconocimiento de que la actividad urbanística tiene un impacto sustancial en las dinámicas de género constituye un principio rector de este enfoque contemporáneo.

“La Agenda 2030 reconoce la relación entre igualdad de género y el desarrollo sostenible urbano. La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.” (ONU Mujeres. Hábitat III, octubre 2016)

Como se lee, la Agenda 2030 incluye como un objetivo de desarrollo sostenible lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Eso no significa únicamente que deben disponer de rampas de acceso y de baños adaptados. Se trata de un reto de mayor envergadura, ya que el objetivo es entender las necesidades de una humanidad diversa, dinámica e interactiva en evolución.

Por tanto, es preciso tomar consciencia de que un objetivo, que no está escrito en la agenda, es el diseño universal y la accesibilidad de las ciudades y los asentamientos humanos, de forma integral, no tan solo respecto al espacio físico y a los medios de transporte, sino también a la información, las comunicaciones, la tecnología, los procedimientos, los productos y los servicios. Esto también incluye una reconstrucción inclusiva y con facilidad de accesos tras una catástrofe natural.

La planificación y el diseño urbano son herramientas estratégicas para moldear la vida de las personas de manera diferencial, y la perspectiva de género emerge como un factor esencial en la creación de entornos urbanos más inclusivos, seguros y equitativos. Este enfoque implica una profunda consideración de las necesidades, experiencias y roles de género en el desarrollo y diseño de los espacios urbanos, desafiando así las estructuras tradicionales que han marginado a ciertos colectivos.

La ciudad inclusiva que se propone en este contexto no solo coloca la vida cotidiana en el centro de su atención, sino que también reconoce la diversidad de percepciones y necesidades, extendiendo su alcance para abarcar a colectivos invisibles. No se trata únicamente de satisfacer las demandas del trabajo productivo, sino de integrar y atender las esferas del trabajo reproductivo y los cuidados no remunerados.

La visión de una ciudad inclusiva se manifiesta a través de diversas facetas, destacando, por ejemplo, la implementación de una red de transporte público accesible y frecuente. Es esencial que los trayectos de este transporte se adapten a las necesidades de trabajos no remunerados, como el crucial rol de los cuidados, garantizando así una movilidad equitativa para toda la comunidad.

Asimismo, la creación de entornos urbanos con diversidad y proximidad de usos y horarios, fomenta los llamados "usos mixtos". En esta concepción, se busca que las ciudades no solo sean funcionales para el tránsito vehicular, sino que coloquen a las personas en el centro de los espacios públicos, diseñados para promover el descanso, el juego y la construcción de redes de solidaridad.

El urbanismo inclusivo además de reconocer el valor del patrimonio y la memoria de un lugar, resalta las cualidades de los edificios y espacios con relevancia artística e histórica. Además, considera los tejidos urbanos y conjuntos que delinean un estilo de vida específico en un barrio o una red social determinada, así como el uso de recursos naturales como el agua o tipos particulares de vegetación.

También aboga por la preservación de espacios simbólicos, aquellos que poseen un significado especial para un grupo de personas, lo que contribuye a forjar una identidad colectiva y fomenta las relaciones sociales y los intercambios culturales. Un urbanismo inclusivo se basa en:

Un urbanismo sostenible, es decir, que ponga en el centro el cuidado de los ecosistemas en los que vivimos y que propongan un modelo urbano compatible y respetuoso con los recursos naturales existentes. Un urbanismo que fomente la regeneración de los barrios y la rehabilitación de los edificios.

Un urbanismo interdisciplinario, que trate de incorporar áreas con diferentes competencias a la hora de planificar y proyectar, aprovechar la diversidad de conocimientos para acercarse a una sociedad compleja.

Un urbanismo participativo, donde la ciudadanía ha de ser parte de la toma de decisiones de cualquier proyecto sobre su espacio cotidiano. Esta participación tiene una doble vertiente: por un lado, permite recoger

el conocimiento acumulado por el vecindario, y por otro, permite la implicación y la negociación colectiva (cogestión) sobre el proyecto.

Un urbanismo transversal, que supone que todos los proyectos han de incorporar el género, es decir, tener presentes las diferencias y las desigualdades entre hombres y mujeres y garantizar el acceso a todos los bienes y recursos en igualdad de condiciones.

Un urbanismo abierto y compartido, donde todo proceso urbanístico ha de ser transparente; esto implica claridad y acceso a toda la información durante el proceso. También ha de ser compartido, es decir, toda la información ha de ser accesible, para poder comparar y analizar en el ámbito global.

Un urbanismo interescalar, donde cualquier proyecto urbano, cuando se analiza desde diferentes escalas, ofrezca muchas lecturas, todas complementarias e importantes a la hora de crear espacios inclusivos.

Un urbanismo flexible, que aborde nuevos conceptos para la mejora de la vida cotidiana y ensaya nuevos modelos urbanos desde las pequeñas intervenciones y los usos temporales del espacio urbano. Prevé las necesidades y requerimientos cambiantes al largo de la vida del proyecto y, por tanto, lo piensa de manera abierta y modificable.

D.10.1. CONTEXTO LEGISLATIVO ACTUAL

A nivel estatal, hace diecisiete años que se promulgó la Ley Orgánica 3/2007 de Igualdad efectiva entre Hombres y Mujeres en España. En su artículo 31.3 recoge que “Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”.

Pero es a nivel autonómico donde se acotan las actuaciones a contemplar respecto a la aplicación de la igualdad de género. En el caso de Andalucía respecto a estas cuestiones:

LA LEY DE IMPULSO PARA LA SOSTENIBILIDAD DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA (LISTA)

Artículo 3. Actividades y fines de la ordenación territorial y urbanística.

2. Son fines de la ordenación urbanística:

e) Integrar el principio de igualdad de género, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.

REGLAMENTO GENERAL DE LA LEY

Artículo 79. Criterios generales para la ordenación urbanística.

5. Los instrumentos de ordenación urbanística, conforme al artículo 3.2 de la Ley, integrarán los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades y de accesibilidad universal, incorporando en los mismos el interés superior del menor, la perspectiva de la familia y las necesidades de la tercera edad. A estos efectos, conforme al alcance del instrumento de ordenación, incluirán:

a) La identificación de los puntos del espacio público urbano con condiciones de accesibilidad deficientes o que representan un riesgo y las propuestas para su corrección.

b) La identificación de las necesidades de la población con perspectiva de género y por franjas de edad, al objeto de establecer los usos de las dotaciones que ésta demande.

Artículo 85. Contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística.

Los procesos participativos se diseñarán y analizarán teniendo en consideración los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades, protección de la familia y de la tercera edad, y de accesibilidad universal al objeto de integrar en los instrumentos de ordenación los fines que se establecen en el artículo 3.2 de la Ley.

D.10.2. CRITERIOS GENERALES

Los criterios generales serán el punto de partida para la propuesta del nuevo PGOM y modelo de pueblo en el desarrollo de Gelves, en el contexto de un urbanismo inclusivo, identificándose cinco aspectos que consideramos importantes para afrontar la realidad urbanística actual.

Diseñar espacios urbanos accesibles para todos los ciudadanos, incluyendo personas con discapacidades y personas mayores.

Fomentar la creación de viviendas asequibles y accesibles para todas las personas, independientemente de su situación socioeconómica.

Promover la diversidad y la inclusión en la planificación urbana, involucrando a las comunidades locales en el proceso de diseño y toma de decisiones.

Implementar espacios verdes y recreativos accesibles para todos los ciudadanos, promoviendo un estilo de vida activo y saludable.

Crear una red de itinerarios peatonales y espacios accesibles, inclusivos y seguros para los peatones, introduciendo elementos como plataformas únicas y pasos peatonales elevados, y reduciendo calzadas destinadas a la movilidad motorizada, promoviendo así un ambiente más seguro y equitativo.

D.10.3. PERSPECTIVA DE GÉNERO

El desarrollo de un urbanismo inclusivo con perspectiva de género requiere la adopción de criterios generales que permeen todas las fases del proceso de planificación y diseño urbano. Estos criterios son fundamentales para garantizar que las ciudades sean espacios equitativos, seguros y accesibles para todas las personas, independientemente de su género.

Tradicionalmente, nuestra sociedad ha asociado la productividad y la economía de mercado con el ámbito público, mientras que las labores domésticas y de cuidado, típicamente asignadas a las mujeres, han sido menospreciadas, invisibilizadas y relegadas al ámbito privado. La perspectiva de género busca hacer visibles estas desigualdades y aportar una nueva perspectiva al concebir las ciudades.

El urbanismo con perspectiva de género pone el foco de atención en el conocimiento de los procesos de vida de los diferentes colectivos, y busca formas de apoyar y satisfacer sus necesidades cotidianas, al mismo tiempo que respeta los ecosistemas.

Cuando tenemos en cuenta el género en el modo de pensar, planificar, gestionar y gobernar el territorio y los municipios se priorizan las necesidades cotidianas de la mayoría de la población, no sólo de las mujeres. Esto se debe a que, a través del enfoque de género, se reconocen todas aquellas actividades que quedan fuera de la esfera productiva y que, tradicionalmente, han sido realizadas por mujeres.

El planeamiento con perspectiva de género pone a las personas en el centro. Es decir, se trata de una manera de planificar el territorio y las ciudades considerando la diversidad de realidades cotidianas de la población, especialmente las necesidades de aquellos que dependen más de las condiciones del entorno para llevar a cabo su día a día.

La perspectiva de género se ha consolidado como una herramienta necesaria para lograr un desarrollo sostenible del territorio y las ciudades no solo en términos sociales, sino también económicos y ambientales. En ocasiones, los enfoques del urbanismo con perspectiva de género se alinean con los propuestos desde la mirada ecologista y desde el punto de vista de un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.

OBJETIVOS**PARTICIPACIÓN ACTIVA Y DIVERSA**

Fomentar la participación activa y diversa de mujeres en todas las etapas del proceso de planificación urbana, desde la identificación de necesidades hasta la toma de decisiones. Garantizar que los espacios de participación sean inclusivos y accesibles para todas las voces.

La vida urbana no es el resultado de un proyecto urbanístico, sino una dialéctica entre lo físico y lo social. Cada sociedad dará un significado y un uso diferente al espacio que habita. Asumir la diversidad social, la diferencia de opiniones y la posibilidad de conflicto es parte de la vida urbana.

Por eso, la participación de la ciudadanía en la definición y la apropiación de su espacio cotidiano es crucial. Una gobernanza compartida permite la negociación entre los diferentes actores (Administración, ciudadanía, sector privado...) y resitúa las responsabilidades como colectivas.

ANÁLISIS DE GÉNERO EN DIAGNÓSTICOS URBANOS

Es importante integrar análisis de género en los diagnósticos urbanos para así comprender las dinámicas específicas que afectan a mujeres y otros grupos de género. De esta manera poder identificar áreas donde se requieran intervenciones para abordar desigualdades existentes.

ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE

Diseñar una red de transporte público que sea accesible, segura y que atienda las necesidades específicas de mujeres en cuanto a rutas, horarios y paradas. Incorporar iluminación adecuada y espacios seguros en las infraestructuras de transporte.

La movilidad de la vida cotidiana prioriza los movimientos a pie y tiene presentes los recorridos que hacen las personas para llevar a cabo las tareas cotidianas. tanto laborales como reproductivas, es decir, recorridos completos y diversos en contra del análisis bidireccional casa-trabajo-casa). Una movilidad integrada en la trama urbana de la cotidianidad que conecte los espacios de cuidados, educación o juego, tanto a pie como en transporte público y en diferentes horarios según las necesidades. Esta trama, además de conectada, también es permeable, accesible, segura y agradable.

DISEÑO DE ESPACIOS PÚBLICOS INCLUSIVOS

Configurar espacios públicos que promuevan la diversidad de usos y actividades, asegurando que sean seguros y acogedores para mujeres y personas de diversos géneros. Considerar elementos como mobiliario urbano, iluminación y áreas de descanso.

Los espacios públicos inclusivos compatibilizan las tareas de cuidados y reproductivos y reúnen una mezcla de funciones (jugar, comprar, hacer vida social o cuidar) y servicios (la plaza del museo, el patio de la escuela, el jardín de la biblioteca, la tienda local o la residencia de personas mayores). El espacio público desde esta perspectiva es acogedor, leíble, continuo, seguro y accesible.

La red verde urbana genera espacios saludables y de mejora de la calidad de vida. Este tipo de redes se interconectan con las redes de viandantes y recogen las diversas escalas de espacio libre: parques, jardines, plazas, calles, avenidas. El juego al aire libre tiene un papel destacado en la salud y el desarrollo de las criaturas y adolescentes y para la mejora de la vida comunitaria del conjunto de la ciudadanía. La ciudad "jugable" amplía la mirada respecto a los lugares de juego y concibe también el abanico de posibilidades que se abren en los entornos y accesos de las áreas designadas para el juego, así como al entorno urbano del conjunto de la ciudad.

VIVIENDA Y PLANIFICACIÓN RESIDENCIAL

Planificar desarrollos residenciales que atiendan las necesidades específicas de mujeres, considerando la seguridad, accesibilidad, y proximidad a servicios y transporte público. Fomentar la vivienda asequible y adaptable a diferentes estructuras familiares.

El diseño de la vivienda permite la flexibilidad de las distribuciones interiores (evoluciona con las unidades de convivencia) y sin jerarquías {facilita la diversidad de funciones). Es una edificación con diversidad de tipologías. que incluye espacios comunitarios e intermedios donde las personas se pueden encontrar (como la sala de estar, la cocina compartida, la terraza. el patio. etc.). También prevé espacio de almacenamiento comunitario (para carritos de la compra, cochecitos, etc.) y aparcamiento de bicicletas.

Finalmente, cuida los espacios de paso para no crear lugares oscuros, con poca visibilidad, pasillos largos, muros opacos o espacios aislados que aumenten la percepción de inseguridad.

PROMOCIÓN DE USOS MIXTOS

Favorecer el diseño de entornos urbanos con usos mixtos, donde vivienda, trabajo y servicios estén integrados de manera equitativa. Esto reduce las distancias entre actividades diarias, promoviendo la movilidad sostenible y la participación activa de mujeres en la vida urbana.

PREVENCIÓN DE LA VIOLENCIA DE GÉNERO

Integrar estrategias para prevenir la violencia de género en espacios urbanos, considerando la ubicación segura de espacios públicos y la visibilidad en áreas vulnerables. Colaborar con organizaciones especializadas en seguridad y género.

Equipamientos y servicios adecuados

Garantizar la equidad en el acceso a equipamientos y servicios urbanos, como centros de salud, educación, cultura y recreación. Considerar la distribución equitativa de estos servicios para atender las necesidades específicas de mujeres y otros grupos de género.

Los equipamientos son una pieza clave en el sostenimiento de la vida (escuelas, centros cívicos, etc.) y su integración en el territorio es crucial. La red de equipamientos debe estar planificada de manera que refuerce y alimente la vida cotidiana; por tanto, responde a una buena diagnosis plurisectorial y social, regulando las piezas de manera flexible (en forma y uso, en el espacio y el tiempo), permite la mixtura de usos en una misma parcela. También tiene que incluir una evaluación y seguimiento de la inversión pública realizada.

Comunicación y señalización inclusiva

Implementar una comunicación visual y señalización que sea inclusiva y comprensible para todas las personas, considerando diferentes perspectivas de género y posibles barreras lingüísticas o culturales.

D.10.4. SEGURIDAD. CONSEGUIR ENTORNOS MÁS SEGUROS.

Las mujeres tienen una percepción de inseguridad mayor que lleva a dificultar su acceso a los bienes y servicios que ofrece el territorio.

Son muchos los estudios que muestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso que hacen del espacio urbano por percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres.

Por tanto, es necesario atender a la seguridad desde la perspectiva de género, ya que las mujeres, en general, perciben el espacio público como más inseguro.

Las explicaciones que limitan la autonomía de las mujeres en el espacio público se pueden dividir en tres:

Primero, el riesgo de sufrir agresiones en el espacio público es más grande por parte de este colectivo.

Segundo, la seguridad se ha definido de acuerdo con las vivencias y necesidades de seguridad de los hombres.

En tercer lugar, las mujeres perciben el espacio como inseguro en más situaciones debido a la diferente socialización por sexos.

La inseguridad es un obstáculo para que las mujeres sean ciudadanas totalmente activas, ya que impide que participen de la vida pública cuando el lugar y la hora no son las “convenientes”. El derecho al uso completo de la ciudad es un derecho irrenunciable. Trabajar por lugares seguros, que garanticen un acceso y uso igualitario del espacio público, es trabajar por una sociedad más igualitaria.

En el ámbito de la seguridad urbana, la consideración de amenazas reales y la percepción subjetiva de riesgos son elementos igualmente relevantes. En el contexto de la intervención en el espacio urbano con enfoque en la seguridad, se identifican dos líneas de acción fundamentales, ambas esenciales y complementarias para abordar la problemática en su total complejidad.

Dimensión Física:

Se hace referencia al componente constructivo, englobando aspectos de carácter físico como la morfología, el diseño, la accesibilidad y la iluminación, factores que inciden directamente en la capacidad de control visual de un determinado espacio. Este abordaje se fundamenta en un enfoque técnico que contempla desde la planificación hasta la ejecución de proyectos urbanísticos. Además, abarca factores de gestión, tales como la redacción de proyectos de obra, la implementación de medidas de limpieza y mantenimiento, la formulación de políticas para un transporte público eficiente y la definición de criterios de iluminación.

Dimensión Social:

La seguridad ciudadana, siendo un tema que concierne a toda la sociedad, destaca especialmente por el impacto en las mujeres, quienes son las principales afectadas por el temor a agresiones sexuales. En este sentido, se reconoce y visibiliza el conocimiento experto de las mujeres sobre la ciudad, siendo usuarias

mayoritarias de la misma. Abordar la dimensión social implica implementar estrategias de género que visibilicen esta realidad, promoviendo la concienciación general sobre los problemas de seguridad y sus soluciones. La participación activa de toda la ciudadanía es crucial para lograr este objetivo.

No basta con realizar intervenciones puntuales; es esencial obtener un reconocimiento social de esta realidad. La sensibilización debe extenderse a todas las esferas, ya que la internalización de la información lleva a su asimilación y comprensión, convirtiéndola en parte intrínseca de nuestra forma de trabajar. Este proceso busca agregar un conocimiento cualitativo al conocimiento técnico, aspirando a que la seguridad urbana se integre de manera inherente en la dinámica y funcionamiento de la sociedad.

Cada uno de estos factores aporta muchas pistas a la hora de tratar esta materia en toda su profundidad. Pensando en ellos por separado, podemos elaborar una serie de criterios generales para un urbanismo inclusivo desde una perspectiva de la Seguridad considerando aspectos físicos, sociales y ambientales en la configuración y gestión del espacio urbano.

CRITERIOS GENERALES

- **Señalética accesible y visible**
 - Implementar una señalética clara, comprensible y visible en el entorno urbano.
 - Indicar de manera explícita la ubicación, rutas disponibles, salidas y zonas sin salida.
- **Optimización de la visibilidad "Ver y ser vista"**
 - Evitar elementos contruados o vegetación que obstaculicen las visuales principales.
 - Eliminar recovecos propensos a posibles escondites, garantizando una visión clara del entorno.
- **Favorecer la mezcla de usos para estimular la actividad**
 - Propiciar la diversidad de usos en el espacio urbano para mantener la actividad durante todas las horas del día.
 - Vincular las viviendas al espacio colectivo, asegurando la presencia constante de personas en la calle.
- **Garantizar la visión de salidas y puntos de ayuda**
 - Mejorar la visibilidad y actividad en la calle para facilitar la solicitud de ayuda en caso necesario.
 - Proporcionar múltiples recorridos y accesos a lugares, evitando dependencia de una única entrada o salida.
- **Mantenimiento y cuidado del entorno colectivo**
 - Establecer prácticas de limpieza y mantenimiento del espacio colectivo.
 - Asegurar que el entorno se perciba como limpio y bien cuidado para fomentar la sensación de seguridad.
- **Acción colectiva en el espacio público**
 - Fomentar la participación colectiva en el espacio público para fortalecer el sentimiento de comunidad.
 - Desarrollar actividades que generen interacción y conocimiento mutuo entre los residentes del área.
 - Iluminación adecuada y orientada al peatón
 - Diseñar sistemas de iluminación que se adapten al flujo peatonal, no limitándose exclusivamente a la calzada.
 - Garantizar una iluminación adecuada que contribuya al control visual y promueva la percepción de seguridad.

D.10.5. ACCESIBILIDAD

El urbanismo inclusivo busca crear entornos urbanos que sean accesibles y acogedores para todas las personas, independientemente de sus habilidades, edades, géneros o condiciones socioeconómicas. La accesibilidad es un componente clave de este enfoque.

Se debe garantizar y promover la presencia y el movimiento de las personas de manera autónoma en las ciudades y los pueblos. No solo se hace referencia a la accesibilidad, sino que, además, al cuidado comunitario, al mantenimiento y a la limpieza, la capacidad de cubrir necesidades básicas y, finalmente, la seguridad.

Una ciudad que promueve la autonomía es una ciudad accesible para todos los colectivos, las criaturas, las personas con diversidad funcional o la gente mayor. Esto permite que todos los colectivos se puedan mover de manera independiente en la realización de las tareas cotidianas.

La proximidad a los servicios y equipamientos es fundamental para garantizar su accesibilidad, especialmente para aquellos con movilidad reducida. La proximidad a varios servicios públicos al mismo tiempo también indica el nivel de densidad urbana y la diversidad de usos en la ciudad. Una distribución equitativa de las dotaciones en todo el territorio no solo reduce la necesidad de desplazamientos en vehículos motorizados, sino que también promueve una distribución más eficiente de los servicios públicos.

DISEÑO UNIVERSAL

Promover el diseño universal para garantizar que los entornos urbanos sean accesibles para todas las personas, independientemente de sus habilidades físicas, sensoriales o cognitivas.

Esto implica considerar una amplia gama de necesidades y habilidades desde el principio del proceso de diseño, con el objetivo de eliminar barreras y garantizar la inclusión de todos los ciudadanos en la vida urbana.

ESPACIOS PÚBLICOS ACCESIBLES

Asegurar que los espacios públicos, como parques, plazas y calles, sean accesibles para personas con movilidad reducida, mediante la eliminación de barreras arquitectónicas y la instalación de rampas, pasarelas y pavimentos táctiles.

Los espacios públicos limpios y con un buen mantenimiento, con buena calidad y diversidad de materiales, aumentan la apropiación y el uso del espacio y, por tanto, la percepción de seguridad. Los elementos urbanos para atender las necesidades básicas y de bienestar, como lavabo cercano, fuente de agua, lugar para sentarse o estirarse, fomentan la autonomía.

Cuando un espacio es accesible, seguro y conocido, los/as niños/as y las personas con movilidad reducida pueden transitar por ella y estar de manera autónoma. Esto también significa que no necesitan personas cuidadoras que los acompañen en sus recorridos cotidianos y, por tanto, supone más tiempo y autonomía para las personas cuidadoras en su día a día.

TRANSPORTE INCLUSIVO

Desarrollar sistemas de transporte público accesibles, con vehículos adaptados, estaciones accesibles y rutas diseñadas pensando en las necesidades de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades.

INFRAESTRUCTURA PEATONAL

Fomentar la creación de aceras amplias, bien iluminadas y libres de obstáculos para facilitar la movilidad peatonal, especialmente para personas con discapacidades visuales o de movilidad.

La movilidad de la vida cotidiana debe priorizar los movimientos a pie y estudiar los recorridos que hacen las personas para llevar a cabo sus tareas cotidianas. Son recorridos completos y diversos (en contra del análisis bidireccional casa-trabajo-casa), que conecta los espacios de cuidados, educación o juego, tanto a pie como en transporte público y en diferentes horarios según las necesidades. Esta trama, además de conectada, también es permeable, accesible, segura y agradable.

Poner la vida en el centro significa repartir el espacio público teniendo en cuenta que los pasos de viandantes sean seguros, abundantes, coherentes con la movilidad a pie y con tiempo suficiente para cruzar para las personas con velocidades diferentes. Además de un diseño de los cruces, claro y de fácil lectura, que propicia una reducción efectiva de la movilidad de vehículos y reserva en el entorno de los pasos de viandantes, un espacio libre de obstáculos que favorece la visibilidad y, por tanto, la seguridad.

VIALES Y PAVIMENTOS

Se debe garantizar la accesibilidad a los espacios públicos como las zonas de paso, Acerados o plazas, mediante anchos suficientes, y la utilización de materiales, que hace que los usuarios puedan hacer uso de estos sin problema aun teniendo alguna diversidad funcional, ser ancianos, ser peatones con carritos, utilización de silla de ruedas...etc.

Por tanto, se puede decir que la calidad del espacio viario se puede calificar teniendo en cuenta:

- la accesibilidad peatonal, evaluada a través de las características físicas de las aceras (presencia, continuidad y amplitud).
- la pendiente de las calles, que también afecta la accesibilidad para peatones
- la presencia y extensión de áreas arboladas en la zona urbana, que influyen en el confort térmico y fomentan el uso de medios de transporte no motorizados
- la disponibilidad de estacionamientos en la vía pública, con una doble implicación: por un lado, la presencia de un abundante estacionamiento en superficie facilita la accesibilidad para vehículos, pero, por otro lado, una distribución excesiva del espacio viario para vehículos puede afectar negativamente la accesibilidad peatonal.

ACCESIBILIDAD EN EDIFICACIONES

Establecer normativas para que las edificaciones cumplan con estándares de accesibilidad, incluyendo la instalación de rampas, ascensores, sanitarios accesibles y otras adaptaciones necesarias.

INFORMACIÓN ACCESIBLE

Garantizar que la información sobre servicios públicos, eventos y actividades en la ciudad sea accesible para todas las personas, incluyendo formatos accesibles para personas con discapacidades visuales o auditivas.

PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Incluir a personas con diversidad funcional y otros grupos marginados en el proceso de toma de decisiones en la planificación urbana, asegurando que sus necesidades y perspectivas sean tenidas en cuenta.

VIVIENDA INCLUSIVA

Fomentar la construcción de viviendas accesibles y adaptable para todas las personas, considerando la diversidad de necesidades a lo largo del tiempo, incluyendo las relacionadas con la movilidad y la salud.

Incluir en la normativa del planeamiento directrices, normas o recomendaciones para la localización de estas viviendas protegidas en emplazamientos con buena accesibilidad a los equipamientos, zonas verdes y redes de transporte público, así como un reparto homogéneo de las mismas con el fin de fomentar las relaciones de vecindad entre grupos diversos.

DESARROLLO SOSTENIBLE

Integrar prácticas de desarrollo sostenible que promuevan la accesibilidad y la inclusión, teniendo en cuenta la conservación del medio ambiente y la equidad social.

ELEMENTOS URBANOS

La dotación de los elementos urbanos proporciona criterios de calidad que pueden influir en cómo las personas que son usuarios de un espacio tengan una u otra apreciación, tales como el arbolado o la iluminación, o que simplemente faciliten su empleo y disfrute como, por ejemplo, los espacios de juego, de descanso o de conversación.

El alumbrado público debe garantizar una distribución uniforme de la luz en las calles, especialmente en las aceras y en el espacio peatonal, para garantizar que no se produzcan rincones oscuros y obstrucciones, tales como árboles o carteles publicitarios, promueve una percepción de mayor seguridad y una mejor accesibilidad.

Elementos de estancia y descanso, como son los elementos para sentarse, propician actividades de estancia, descanso y socialización. Los parques infantiles accesibles y sin barreras se convierten en lugares de inclusión y espacios saludables ya que el juego promueve la convivencia y la vida comunitaria.

Aquellos elementos que proporcionen una protección térmica, ante el clima, ante las épocas de calor, o de lluvias y vientos, hacen que los lugares sean amables y accesibles.

D.10.6. DIVERSIDAD

La vida urbana no es el resultado de un proyecto urbanístico, sino una dialéctica entre lo físico y lo social. Cada sociedad da un significado y un uso diferente al espacio que habita. Asumir la diversidad social, la diferencia de opiniones y la posibilidad de conflicto es parte de la vida urbana.

Por eso, la participación de la ciudadanía en la definición y la apropiación de su espacio cotidiano es crucial. Una gobernanza compartida permite la negociación entre los diferentes actores (Administración, ciudadanía, sector privado...) y resitúa las responsabilidades como colectivas.

Para incentivar el principio de diversidad en la composición social de los residentes, es importante que los nuevos procesos urbanísticos se adecuen los programas habitacionales a las características sociales de la población destinataria y a la tipología existente en los tejidos adyacentes. Por ello, proponer la construcción de viviendas asequibles promueve la diversidad socioeconómica en diferentes áreas de la ciudad

Las ciudades compactas y diversas (mezcla de residencia, oficinas, industrias y servicios) funcionan mejor para la ciudadanía que las ciudades dispersas, zonificadas por actividades, dependientes de automóviles y consumidoras de recursos y tiempo. La vida urbana rica y diversa exige una densidad mínima, diversidad de usos y mixtura de habitantes.

Un espacio que pueda ser usado por el máximo número de perfiles de personas, ya sea por edad, culturas y orígenes o autonomía/dependencia, será un espacio más inclusivo, con más capacidad de acogida y, por tanto, de sostenimiento de la vida cotidiana.

Observar el tejido social muestra la gran diversidad de perfiles de las personas que viven en los territorios. Un buen predictor de un espacio inclusivo es la diversidad de edades que lo ocupan. Una plaza con niños/as, personas adultas y mayores permitirá el intercambio generacional.

Evitar la concentración de viviendas de un mismo perfil familiar y económico, fomentando la distribución equitativa de equipamientos y servicios, impulsando la creación de viviendas que faciliten la presencia y relación de la diversidad familiar.

El propósito del urbanismo debería centrarse en la creación de barrios inclusivos que reflejen la diversidad genuina presente en los entornos urbanos, permitiendo que el acceso a la ciudad sea un derecho humano fundamental para todos. Concebir el espacio urbano para todas y para todos implica considerar las distintas perspectivas y necesidades de las personas, sin reproducir desigualdades basadas en género, clase social, origen étnico, cultura, religión, u otros aspectos.

D.10.7. USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD

El uso equitativo de la ciudad se basa en garantizar que todos los individuos y grupos tengan igualdad de oportunidades para acceder y disfrutar de los recursos, servicios y espacios urbanos disponibles.

Esto implica eliminar barreras físicas, sociales, económicas y culturales que puedan limitar el acceso y la participación de ciertos grupos en la vida urbana. Además, se enfoca en promover la inclusión, la diversidad y el respeto a los derechos humanos, reconociendo y valorando las diferentes necesidades, experiencias y perspectivas de las personas que habitan y utilizan la ciudad.

El derecho al uso completo por lugares seguros, que garanticen un acceso y uso igualitario del espacio público, es trabajar por una sociedad más igualitaria. La perspectiva de género es un factor determinante cuando nos proponemos proyectar una ciudad en la que todos y todas tengan igualdad de oportunidades y derechos.

La Seguridad Ciudadana es uno de los temas primordiales a la hora de que esta igualdad de oportunidades sea efectiva, ya que lugares seguros son lugares que generan un acceso y uso igualitario.

Es necesario cambiar no solamente el punto de vista patriarcal, sino también el punto de partida para redibujar un escenario que garantice un acceso igualitario en el uso y disfrute de la ciudad.

Frente a la falsa objetividad del modelo hombre como neutro y universal, se ha de valorar la pluralidad de modelos, la diferencia y el matiz, la subjetividad. Esto traspasado al espacio urbano conlleva que frente a la sobrevaloración del trabajo remunerado se debe revalorizar la vida cotidiana.

Para redibujar un escenario que garantice un acceso igualitario en el uso y disfrute de la ciudad. Frente a la falsa objetividad del modelo hombre como neutro y universal, se ha de valorar la pluralidad de modelos, la diferencia y el matiz, la subjetividad. Esto traspasado al espacio urbano conlleva que frente a la sobrevaloración del trabajo remunerado se debe revalorizar la vida cotidiana.

D.10.8. LA INCORPORACIÓN DEL URBANISMO INCLUSIVO EN EL NUEVO MODELO URBANO Y TERRITORIAL DE GELVES

La incorporación de los criterios generales del urbanismo inclusivo en el nuevo modelo urbano y territorial de Gelves representa un paso crucial hacia la construcción de una comunidad más equitativa y accesible. En este contexto, es esencial reconocer la diversidad de la población y garantizar que la planificación urbana refleje las necesidades de todos los ciudadanos.

La participación activa de la comunidad se erige como un pilar fundamental, estableciendo canales de diálogo que aseguren la representación de distintos sectores en la toma de decisiones. La accesibilidad universal se convierte en un principio rector, permeando el diseño de aceras, edificaciones y servicios públicos. La diversificación de la oferta de viviendas, desde opciones asequibles hasta aquellas adaptadas a necesidades específicas, se postula como un elemento clave. Los espacios públicos, concebidos bajo el paradigma de la inclusividad, deben ser accesibles para todas las personas, independientemente de su edad o habilidades. La promoción de la movilidad sostenible, a través de rutas seguras y transporte público accesible, contribuirá a la creación de un entorno urbano más inclusivo y consciente de la diversidad. La red peatonal deberá articular los elementos singulares del territorio, conectando de manera efectiva los espacios públicos, los colegios, los equipamientos deportivos y culturales, así como las áreas estanciales, para crear un sistema continuo y accesible para todos los ciudadanos, con especial énfasis en la accesibilidad para personas mayores y niños, asegurando itinerarios sin barreras arquitectónicas, con aceras amplias y sin obstáculos que dificulten la movilidad.

El urbanismo juega un papel fundamental en la creación de espacios urbanos que no solo expresen la identidad cultural y socioeconómica de una comunidad, sino que también fomenten la igualdad y el bienestar para todos sus residentes. En el contexto del desarrollo del nuevo modelo urbano y territorial de Gelves, es imperativo incorporar los principios del urbanismo inclusivo para garantizar que el diseño y la planificación del pueblo respondan a las necesidades específicas de diversos grupos sociales.

El actual paradigma urbano a menudo ha excluido consideraciones cruciales, como las perspectivas de género y las necesidades de personas con diversidad funcional, menores y personas mayores. Este enfoque tradicional ha generado desigualdades en el acceso y uso del espacio urbano, perpetuando situaciones de exclusión. Es por ello por lo que la integración de los criterios del urbanismo inclusivo en el nuevo modelo territorial de Gelves se presenta como una oportunidad para transformar y mejorar la calidad de vida de sus residentes.

El urbanismo inclusivo se basa en la premisa de diseñar ciudades y pueblos que atiendan a la diversidad de la población, independientemente de su edad, género, situación económica o habilidades físicas. En este sentido, el nuevo modelo territorial de Gelves puede abrazar esta perspectiva ética y práctica, enfocándose en aspectos fundamentales del urbanismo inclusivo, tales como entornos autosuficientes, revitalización de espacios públicos, desarrollo participativo y planificación verde.

La participación activa de la comunidad, en especial de grupos históricamente marginados, se convierte en un componente esencial. Fomentar la inclusión de las mujeres, personas mayores, personas con diversidad funcional y otros sectores de la población en los procesos de planificación urbana garantizará una representación equitativa de las necesidades y aspiraciones de todos los residentes.

Superar los desafíos que enfrenta el urbanismo inclusivo requiere una coordinación efectiva entre entidades locales y nacionales, el establecimiento de indicadores específicos para evaluar la inclusión, así como la sensibilización y formación continua de los responsables de políticas, urbanistas y diseñadores. Asimismo, la asignación de presupuestos inclusivos y la generación de datos desagregados serán fundamentales para identificar y abordar las barreras específicas que enfrentan los grupos vulnerables.

Como objetivos generales, por tanto, a recoger desde la redacción del Nuevo Plan:

Diseñar espacios urbanos accesibles para todos los ciudadanos y ciudadanas, incluyendo personas con discapacidades y personas mayores, igualando las oportunidades sin discriminación por género, edad o diversidad.

- Incrementar la accesibilidad y la peatonalización.
- Mantener y mejorar la seguridad y el equilibrio social.

Fomentar la creación de viviendas asequibles y accesibles para todas las personas, independientemente de su situación socioeconómica.

- Mediante la reserva de viviendas de promoción pública en las áreas de nuevos crecimientos.

Promover la diversidad y la inclusión en la planificación urbana, involucrando a las comunidades locales en el proceso de diseño y toma de decisiones.

- Mediante la participación ciudadana.
- Enfoque plural e integrador del pueblo, mediante el diseño y la planificación de este desde el enfoque de género.
- Fomentando la implantación de formas urbanas y edificatorias amables con las personas, en especial en cuanto a su accesibilidad y permeabilidad, en aras de una mayor usabilidad, inclusión y para favorecer la sensación de seguridad en las calles.

Crear un sistema de movilidad y transporte público, accesible y sostenible, con opciones para todos los ciudadanos.

- Potenciando la movilidad a través del transporte alternativo en base a la bicicleta para desbancar el predominio del vehículo privado actual, adaptando las vías existentes y las nuevas rutas peatonales al viandante y medios de movilidad alternativos, de manera segura y completamente accesible.

Facilitar el uso de los espacios verdes, libres y recreativos accesibles para todos los vecinos y vecinas, promoviendo un estilo de vida activo y saludable, garantizando la calidad y la accesibilidad universal a estos espacios.

- Rehabilitando los espacios públicos libres y verdes existentes en Gelves.
- Incrementar la accesibilidad y la peatonalización en los recorridos a estos espacios.
- Mantener y mejorar la seguridad y el equilibrio social.

Diseñar una red de itinerarios peatonales, creando espacios accesibles, inclusivos y seguros para los peatones y fomentando una ciudad compacta y densa, que reduzca las distancias y promueva la movilidad a pie.

- Priorizando la movilidad a pie y favoreciendo trayectos cortos y accesibles para todos los ciudadanos y ciudadanas.
- Reforzando las conexiones peatonales interurbanas entre Gelves y los municipios cercanos, mediante sendas peatonales seguras que permitan a los habitantes moverse a pie entre los distintos núcleos de la conurbación.
- Conectando los espacios públicos y equipamientos con áreas estanciales a lo largo de los recorridos, e incluyendo la implementación de itinerarios verdes.

D.11. PROPUESTAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE, LA DIVERSIDAD FUNCIONAL, Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL, Y LA MEJORA AMBIENTAL

Como ya se ha expuesto las circunstancias en cuanto a consolidación edificatoria y de urbanización del Suelo Urbano de Gelves, generan un tejido urbano muy terminado y de difícil modificación o alteración.

Las directrices para la mejora de la diversidad funcional y la accesibilidad universal, estarán por tanto limitadas, a posibles reajustes en la calificación de las parcelas dotacionales de espacios libres y equipamientos locales, que posibiliten una distribución más equilibrada entre los tres sectores residenciales, que mejore la funcionalidad y servicio a los ciudadanos, dentro del conjunto de parcelas dotacionales, que dispone actualmente el Ayuntamiento. Y por otro lado la mejora de la accesibilidad universal, fundamentalmente peatonal, y o en bici a estas dotaciones, posibilitando intervenciones de reurbanización de Acerados o de viarios, que mejoren las posibilidades de acceso a estos servicios.

En relación con la movilidad sostenible, el PGOM, establece estrategias y directrices para la formalización de itinerarios peatonales, que posibiliten un mayor grado de desarrollo de los desplazamientos alternativos al tránsito rodado en vehículo privado.

En algunos casos se localizan y se propone su diseño en paralelo a los Sistemas Generales Viarios, muy definidos, que enlazan los distintos sectores, y en otro caso definiendo ejes peatonales alternativos a los viarios secundarios o distribuidores urbanos, con el fin de enlazar con esta red de itinerarios peatonales, la mayor parte de las dotaciones, espacios libres significativos y equipamientos principales. El POU deberá desarrollar estas estrategias, procurando en todo caso respetar la accesibilidad local de los vehículos privados, mediante soluciones de ensanchamiento y redimensionamiento de Acerados y cruces jerarquizados en algunos casos y en otros con soluciones de plataforma compartida de peatones y vehículos de residentes. (Esta solución será la más recomendable para mantener la accesibilidad y funcionalidad de acceso a vehículos del casco histórico)

También se propone el diseño de un nuevo eje principal de carril bici, para la articulación de los tres sectores residenciales y de conexión con los sectores industriales o terciarios del extremo sur. La mayor dificultad para completar este Eje Ciclista será atravesar el tramo central de la travesía de la Autovía A-8078 frente al Centro Histórico, por el alto grado de consolidación y escasez de espacio disponible en este tramo, que puede verse facilitado por la solución de soterramiento de la autovía liberando el espacio superior, y posibilitando la conexión de los trazados desconectado de carriles bici existentes en las vías de servicio actuales al norte y sur de la Autovía.

El sistema de carriles Bici se completaría desarrollando un nuevo eje de bicicleta desarrollado en paralelo a la ribera del río, conectando los nuevos espacios libres de la Ribera, prolongándose por el Parque Lineal de la Vega, con la dificultad de discontinuidad de cruzar el Puerto Deportivo; y con la completa terminación de otro eje de circulación en bicicleta por la cornisa completando el existente en el Parque de Simón Verde.

Estos tres ejes lineales, deben completarse mediante ejes perpendiculares de enlace, el primero al sur sobre la traza de la antigua carretera de Palomares y conectando con el Parque lineal de la Vega y la Colada de San Francisco; el segundo enlazando desde enlazando la Ribera del Guadalquivir por el Callejón del Pandero y subiendo hasta Simón Verde y el corredor verde Metropolitano, y el tercer eje transversal debería disponerse atravesando el centro histórico, enlazando el nuevo Parque propuesto en la Ribera del Guadalquivir y el Puerto Deportivo, con el Barrio de la Iglesia y la subida al Cementerio, en este caso readaptando el viario existente, con reducción de tráfico de vehículos a residentes, y posibilitando el uso compartido de bicicletas.

Por otro lado, estas mejoras que pueda desarrollar el POU, deberán estar coordinadas en una propuesta de ordenación conjunta con las propuestas de ordenación detallada de las Actuaciones de Nueva Urbanización previstas, que completen la terminación de la estructura urbana, procurando en la ordenación de los mismos, que las nuevas parcelas dotacionales, se ubiquen en proximidad con los núcleos urbanos preexistentes norte y oeste, para facilitar su uso y accesibilidad, al conjunto de ciudadanos del Suelo Urbano, para completar posibles déficits de estos suelos, además de mejorar las conexiones y continuidad de las circulaciones peatonales, rodadas y en bici, de los nuevos sectores con el resto de la estructura urbana.

En relación con la movilidad en vehículo rodado, en el PGOM, se refleja la jerarquía viaria que ya está muy claramente definida en la red viaria actual de Gelves, con las mejoras propuestas que ya se han analizado y detallado, en el apartado correspondiente del Sistema General Viario.

El esquema de jerarquización funcional de la red viaria rodada, que se define en la propuesta del PGOM, permite la correcta movilidad rodada en la población, siendo la mejora significativa más trascendente la reforma en profundidad de la A-8058, además de las Actuaciones para completar nuevos viarios transversales de conexión entre la Vega y la Cornisa.

Las directrices para el desarrollo de mejoras medioambientales en el suelo urbano , que pueda establecer el PGOM, son también limitadas, por el alto grado de consolidación edificatorio y de la urbanización. Pudiendo diferenciarse en dos estrategias. Desde el punto de vista de la edificación, la de fomentar la implantación en las edificaciones existentes de medidas activas y pasivas de ahorro de energía y consumo de agua, (mediante posibles ayudas municipales complementarias , a los programas supramunicipales), y desde el punto de vista del espacio público , la de ampliar en lo posible la plantación de arbolado en espacio público , (se pueden mejorar el nivel de plantación de arbolado y arbustos , en muchos espacios libres públicos), aunque con las limitaciones de plantación en viario , que presenta en general secciones muy estrechas de acerado , que no posibilitan por accesibilidad y por proximidad de los linderos de las parcelas , la plantación de especies de sombra de porte mediano o grande.

Las actuaciones más decisivas en este aspecto , serán las de ampliar la superficie del Sistema general de espacios libres , con especial significación de la propuesta de construcción de nuevo Parque del Guadalquivir, potenciando el uso ciudadano de un suelo de gran valor ambiental además de paisajístico , y otras actuaciones de mejora de la plantación, ajardinamiento , y equipamiento urbano , e instalaciones complementarias del Parque de la Cornisa de Simón Verde. Además de las posibles actuaciones de reforestación y acondicionamiento para su uso y disfrute público como espacios naturales sobresalientes, del escarpe de la cornisa , (a recorrer linealmente por el corredor Verde), y del espacio fluvial de la ribera , del Dominio Público Marítimo Terrestre, actualmente sin uso activo al norte del Puerto Deportivo.

Desde el punto de vista de la mejora de las condiciones paisajísticas del modelo urbano, se definen directrices, para formalizar , con espacios libres conformados con masas lineales de arbolado , que sirvan como elemento límite del paisaje y frente urbano hacia el exterior rustico , y también como elemento de mejora climática ambiental, los frentes hacia la Vega y la Colada de San Francisco, los espacios intersticiales y medianas de la A-8058, y el mantenimiento y acondicionamiento y mejora en cuanto a accesibilidad y conservación de la ribera lineal del Río.

D.12. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

D.12.1. 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.

D.12.2. 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 pública, 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.