

FASE III

MEMORIA RESUMEN DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD



**PGOM
GELVES**
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Dse
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gelves
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor



Ayuntamiento
de Gelves
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



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



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

EXPEDIENTE 2023/CTT_01/000050

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

FECHA DE EDICIÓN NOVIEMBRE 2025

DIRECCIÓN DE
EQUIPO URBANÍSTICO



EQUIPO

El presente documento de **MEMORIA RESUMEN DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD** 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 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

A.1.	INTRODUCCIÓN	7
A.2.	IDENTIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PROMOTORA DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO	9
A.3.	ÁMBITO DE ACTUACIÓN, SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO, CON CARTOGRAFÍA ADECUADA	10
A.4.	OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN EN RELACIÓN CON EL MODELO DE CIUDAD	14
A.4.1.	CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA LISTA.....	14
A.4.2.	CRITERIOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL PGOM DE GELVES	17
A.4.3.	DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES	18
A.5.	DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL ENTORNO URBANO PREVISTAS Y SUS POSIBLES AFECCIONES	20
A.5.1.	ALTERNATIVAS.....	20
A.5.2.	MODELO TERRITORIAL PROPUESTO	65
A.6.	POBLACIÓN POTENCIALMENTE AFECTADA POR ESTAS MODIFICACIONES.....	72
A.6.1.	ASPECTOS DEMOGRÁFICOS	73
A.6.2.	POBLACIÓN VULNERABLE.....	77
A.6.3.	ACTIVIDAD ECONÓMICA, EMPLEO Y SECTORES.....	80
A.6.4.	OPINIÓN CIUDADANA	86
A.7.	VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y/O PREVISTAS. MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR DICHOS IMPACTOS.....	88
A.7.1.	IMPACTOS DEL MEDIO URBANO Y EL PROCESO DE EXPANSIÓN URBANÍSTICA SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SALUD.	88
A.7.2.	VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y/O PREVISTAS.....	90
A.7.3.	MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR DICHOS IMPACTOS	91
A.8.	EL DOCUMENTO DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD.....	92

A.1. INTRODUCCIÓN

La planificación urbana y territorial es clave en la calidad de vida de las poblaciones. En relación con el urbanismo, diferentes aspectos determinan el entorno y el bienestar de sus habitantes; como la movilidad, los espacios verdes, la calidad del aire, la seguridad alimentaria, el paisaje o aspectos relacionados con la vivienda. La forma y el diseño del entorno urbano y su territorio circundante tienen un gran impacto en la salud de sus habitantes, tanto física como mental.

La salud del medio rural y urbano depende de las características de la población, el entorno natural y construido, el desarrollo económico y social, los modos de vida y los riesgos ambientales. Sin embargo, en el territorio se produce una interacción compleja de todos ellos que genera un impacto final muy importante y difícil de estimar. En este sentido, la gobernanza urbana es clave para afrontar aspectos como la vida activa, el envejecimiento saludable, la práctica de actividad física, una alimentación saludable y la obesidad, la cohesión social, la soledad y el aislamiento, el estrés, la depresión, la seguridad alimentaria, el control de lesiones por colisiones de tránsito y atropellamiento, etc.

Por tanto, la planificación y diseño urbano tiene una gran relevancia en salud, tanto por la capacidad del entorno de influir en las decisiones que toma la población en lo que se refiere a estilos de vida más saludables, como por políticas que disminuyan la contaminación y mitiguen el impacto en el cambio climático y sus consecuencias. La salud y la sostenibilidad comparten por tanto objetivos comunes en el entorno urbano.

El tradicional modelo mediterráneo que se daba en España propició las ciudades razonablemente densas, de tamaño medio, con espacios urbanos seguros, saludables y de calidad, equilibradas en servicios respecto de las zonas rurales, garantizando la convivencia y la diversidad social. No obstante, a partir de mediados de los 80, primó un modelo de desarrollo urbano disperso, con escasa densidad, mayor segregación social, fuerte impacto ambiental y alteración drástica de los valores naturales y rurales de los territorios circundantes. Estos diferentes modelos de crecimiento repercuten negativamente en la salud de la población, en el medio natural y rural, por alteración del medio físico.

El Plan General de Ordenación Municipal (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, 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.
- 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.

El artículo 13 del Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, modificado por el Decreto-ley 2/2020, de 9 de marzo, de mejora y simplificación de la regulación para el fomento de la actividad productiva de Andalucía establece el contenido de la memoria resumen para consulta previa sobre evaluación del impacto en la salud de los instrumentos de planeamiento en los siguientes términos.

“Las personas o administraciones promotoras de instrumentos de planeamiento podrán dirigirse al órgano competente para emitir el informe de evaluación del impacto en la salud, de conformidad con lo establecido en el artículo 5, para obtener información sobre el alcance, amplitud y grado de especificación con el que

debe realizarse la valoración del impacto en la salud, así como, sobre los factores, afecciones y demás consideraciones que, de acuerdo con la información de que disponga la Consejería competente en materia de salud, deban tenerse en cuenta para valorar el impacto en la salud del instrumento que pretenda tramitar.

La solicitud de información se realizará, según modelo establecido en el anexo IV, antes de iniciar la tramitación del instrumento de planeamiento y deberá incluir, al menos, una memoria resumen que contenga información sobre:

- a) Identificación de la Administración promotora del instrumento de planeamiento.
- b) Ámbito de actuación, situación y emplazamiento, con cartografía adecuada.
- c) Objetivo y justificación del instrumento de planeamiento. Principales acciones o ejes de actuación.
- d) Descripción de las principales modificaciones del entorno urbano previstas y sus posibles afecciones demográficas, socioeconómicas, ambientales y sobre los estilos de vida.
- e) Población (existente o prevista) potencialmente afectada por estas modificaciones. Características de esta población, identificando en su caso, rasgos de especial vulnerabilidad, situaciones de inequidad y opinión ciudadana.
- f) Valoración de la relevancia de los potenciales impactos sobre la salud de las poblaciones existentes y/o previstas. Medidas propuestas para optimizar dichos impactos."

e acuerdo con lo establecido en el artículo 3 del referido Decreto, entre los instrumentos de planeamiento urbanístico sometidos a Evaluación de Impacto en la Salud (EIS), se encuentran los siguientes:

"1.º Instrumentos de planeamiento general..."

Por consiguiente y con motivo de la redacción del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves se elabora el presente documento de consultas previas sobre Evaluación del Impacto en la Salud. Este documento pretende ayudar a comprender el sentido de las propuestas en materia urbanística que se planean realizar, poniendo de manifiesto de una manera sencilla las repercusiones que pueden tener sobre la vida de la población y cómo se ha tenido en cuenta sus aspiraciones o necesidades en la toma de decisiones efectuada.

A.2. IDENTIFICACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN PROMOTORA DEL INSTRUMENTO DE PLANEAMIENTO

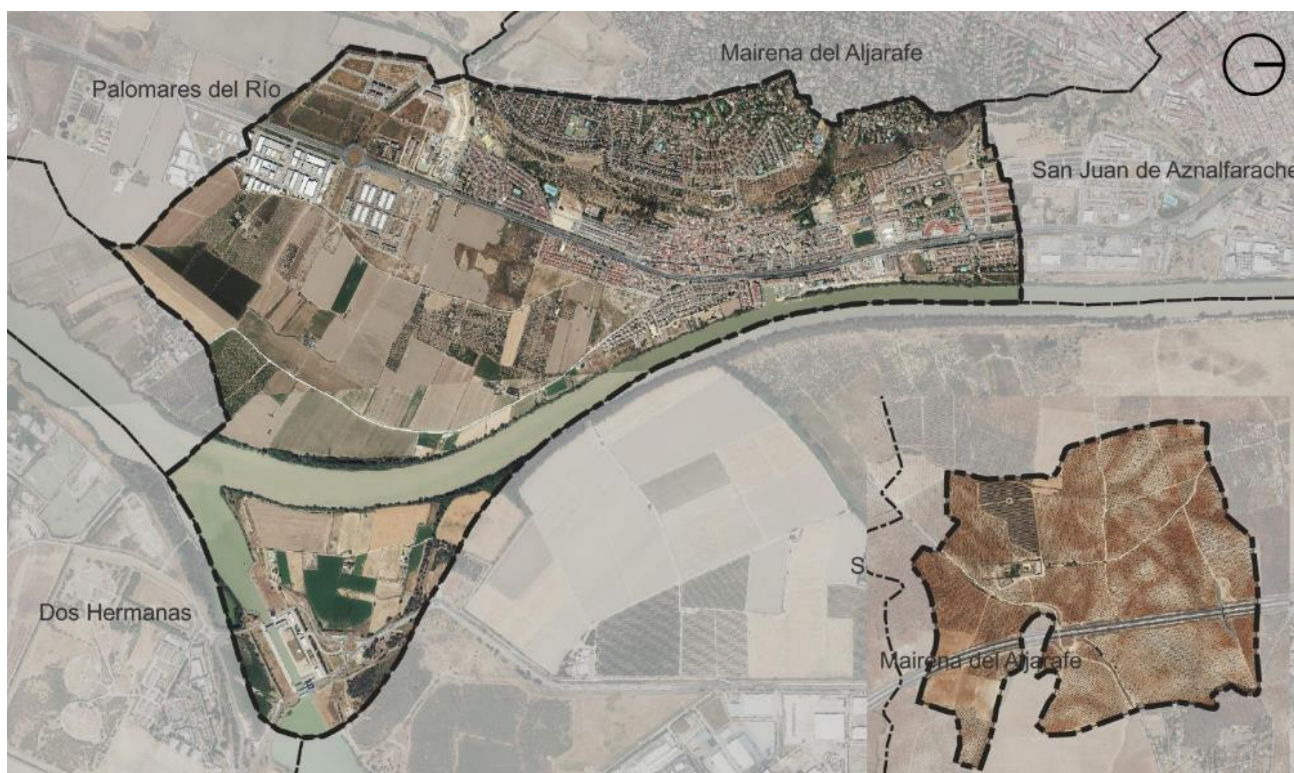
Según lo establecido en el artículo 3.4 de la LISTA, corresponde a los municipios las competencias de tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación urbanística definidos en dicha ley, siendo preceptivo el informe de la Consejería competente en materia de urbanismo.

Por tanto, el Promotor del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves es el Excmo. Ayuntamiento de Gelves, con CIF: ESP4104400I y domicilio en C/ Primer teniente de alcalde José Garrido s/n, 41120 Gelves, Sevilla.

A.3. ÁMBITO DE ACTUACIÓN, SITUACIÓN Y EMPLAZAMIENTO, CON CARTOGRAFÍA ADECUADA

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.

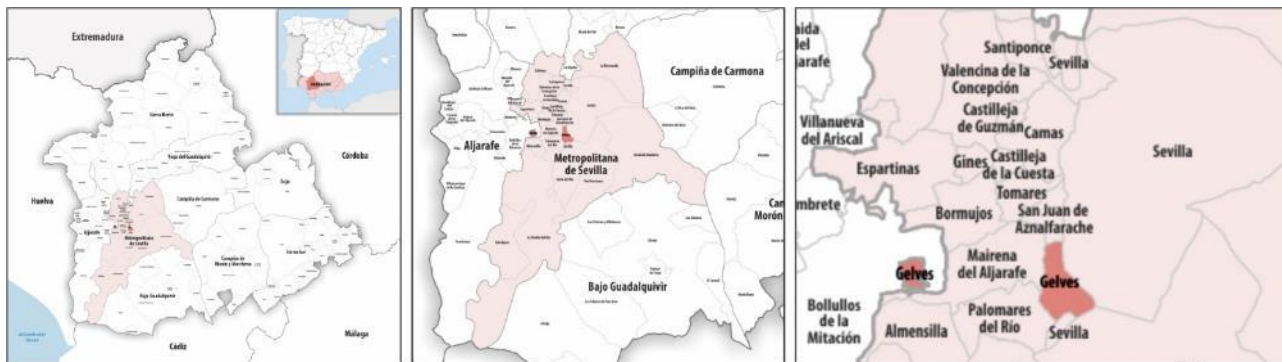


Situación del municipio de Gelves en su entorno más cercano. Esquema de elaboración propia.

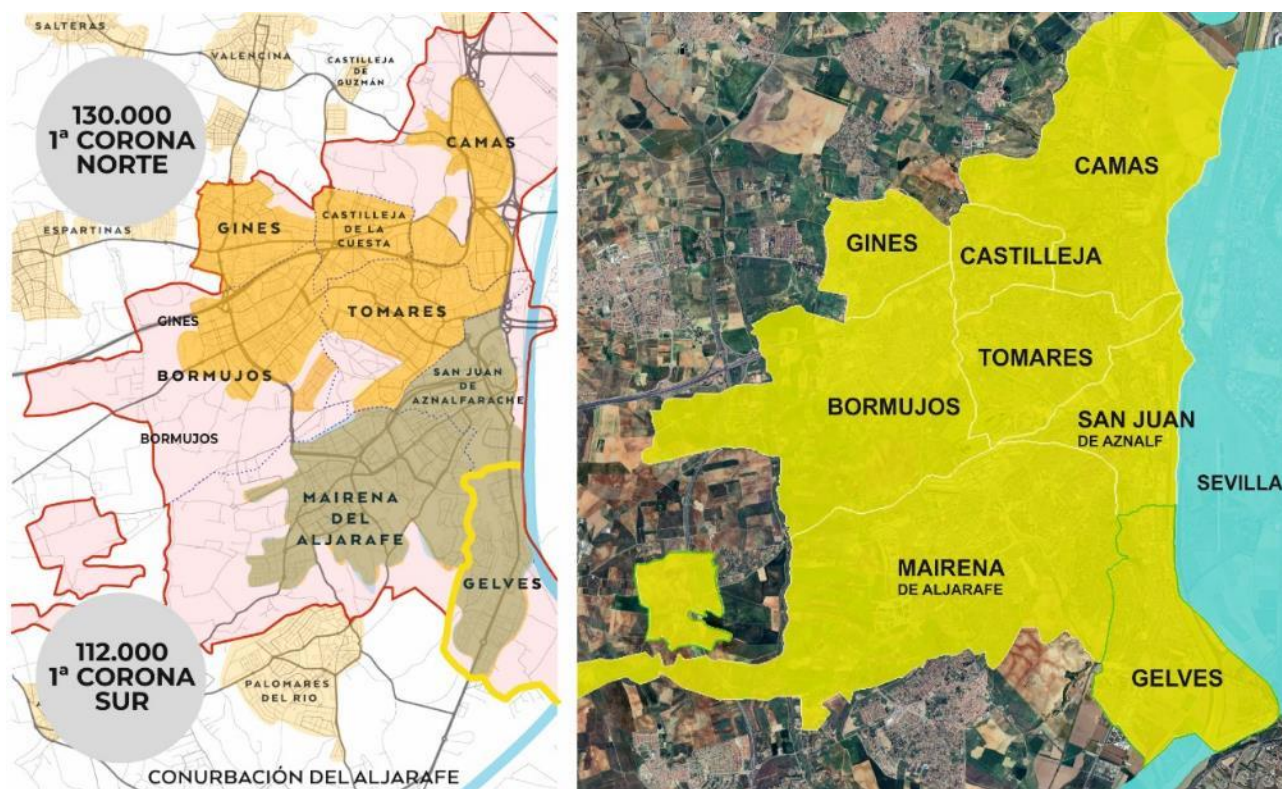
Desde un marco territorial, el término municipal se enmarca en la **corona metropolitana de Sevilla capital, en la Aglomeración urbana**, englobándose en el sector **Aljarafe Centro**, conurbanización de casi 100.000 habitantes, al sur de la autovía de Huelva. La ubicación estratégica de Gelves dentro 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 carretera multicarril 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 carretera.

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

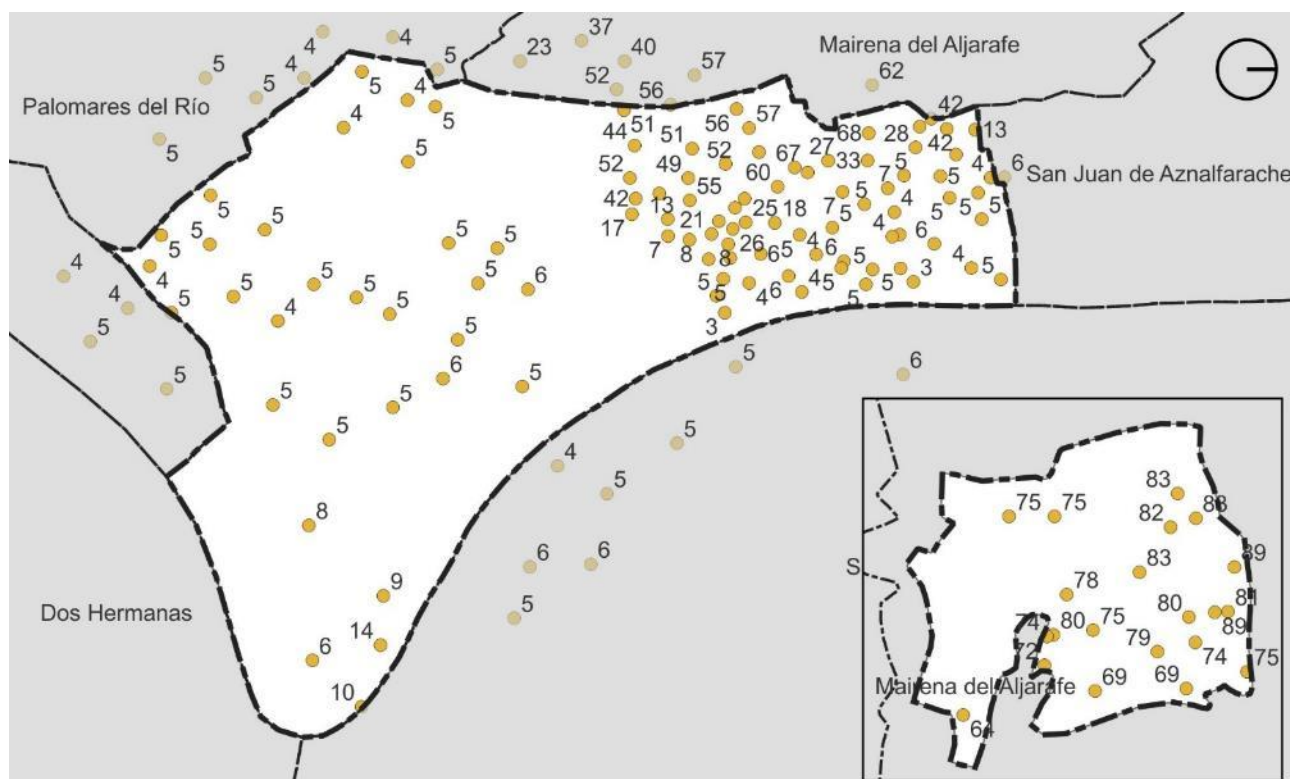
El término municipal se configura de forma discontinua, contando con un enclave segregado del resto del término municipal denominado como “Hacienda de Torrequemada”, a 3,5 kilómetros al oeste del núcleo de población, situado en el interior de la meseta del Aljarafe, en el interior del término de Bollullos de la Mitación. La mayor extensión del municipio, por el contrario, se localiza entre 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.**



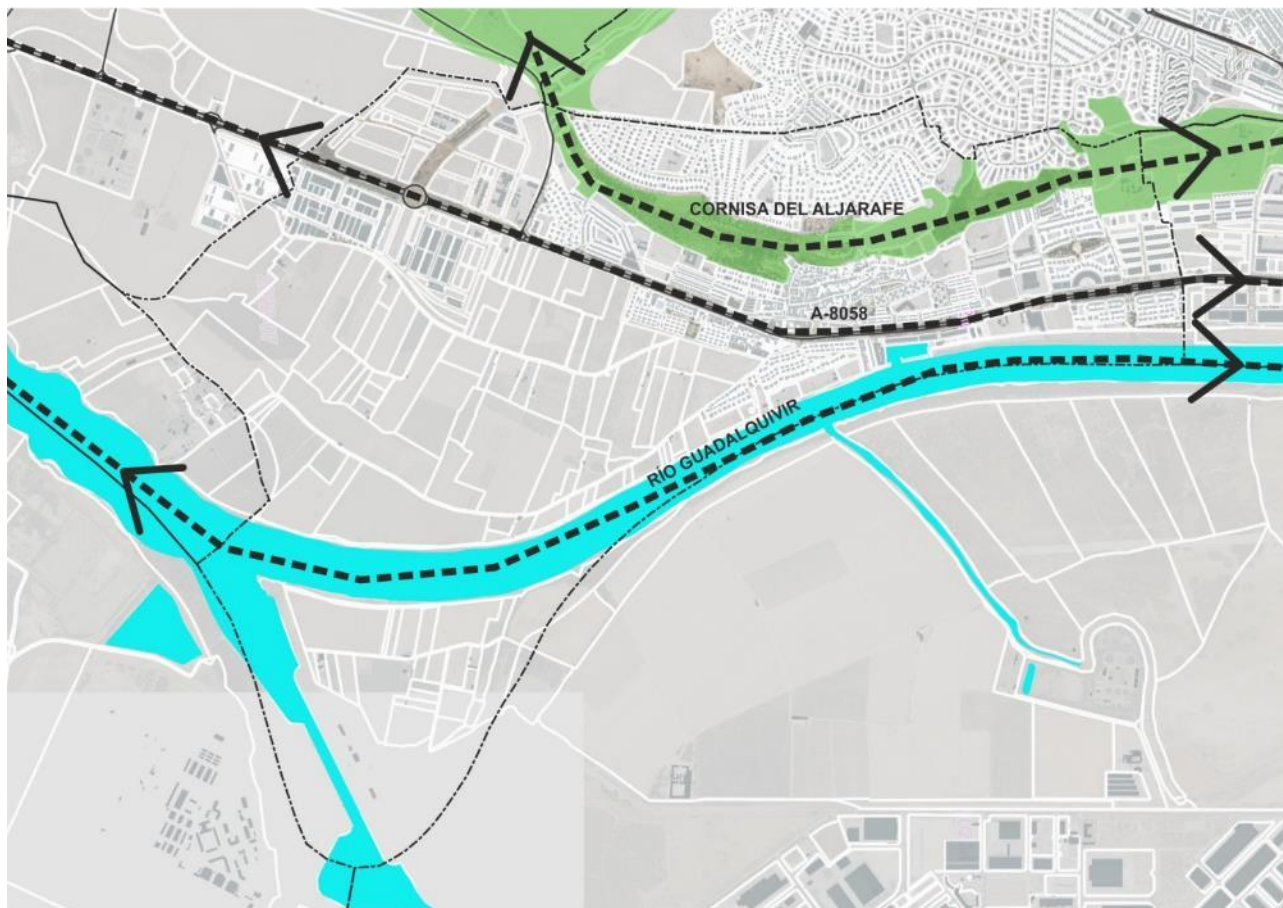
Esquema topográfico en base a Mapa topográfico ráster de Andalucía 1:10.000 (2013)- Elaboración propia

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.4. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN EN RELACIÓN CON EL MODELO DE CIUDAD

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.

A.4.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS 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.

A.4.2. CRITERIOS Y 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-8058.**
- **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**

A.4.3. 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.

A.5. DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL ENTORNO URBANO PREVISTAS Y SUS POSIBLES AFECCIONES

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.

A.5.1. ALTERNATIVAS

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.

A.5.1.1. 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.

A.5.1.2. 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.

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: Torrequemada, 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 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 Rustico, conservando los parámetros de ordenación detallada de los respectivos Planes Parciales y de sus instrumentos de ejecución, con lo que se completaría el desarrollo de la estructura urbana prevista en el PGOU, sin que existieran otras áreas de oportunidad para el desarrollo urbanístico del territorio. Se mantendría el límite con el Suelo Rustico de la Vega, en el trazado del Cordel de San Francisco. (Considerando el nivel alcanzado de urbanización se podría mantener la clasificación como Suelo Urbano el sector SUO-1).

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

CAPACIDAD DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

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

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

	Viv. Existentes	Viv. Sin ejecutar	Total viviendas	Vivienda protegida
Suelo urbano Consolidado	3.340	0	3.340	
UE-1A	210	0	210	
UE-1B	0	209+55	264	
SUO-1	90	491	581	87 (15%)
SUO-2	170	427	597	90 (15%)
SUO-4	0	673	673	101 (15%)
SUO-5	0	247	247	37 (15%)
SUT-6	60	0	60	
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

MEMORIA RESUMEN DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD

A.5. . DESCRIPCIÓN DE LAS PRINCIPALES MODIFICACIONES DEL ENTORNO URBANO PREVISTAS Y SUS POSIBLES AFECCIONES

	Ayuntamiento y Teatro	3.120 m2
	Biblioteca (antiguo Ayto).	353 m2
	Iglesia	492 m2
	El Panderero (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 Panderero 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 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 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.

A.5.1.2.2 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 rústica del escarpe. Y a incorporación en la trasera del núcleo principal de los Parques existentes de El Pandro y los Manantiales, no reconocidos en el PGOU. El sistema se complementaría con el Parque Lineal de la Vega, que se proyecta sobre el límite del Camino de san Francisco, y con un ajuste con reducción de su tamaño y anchura, del SGEL-1 previsto en el PGOU que cruza la Autovía de Coria al norte de los sectores SUO-1 y SUO-2, para comunicar los espacios libres de la cornisa y de la vega parte de estos suelos podrían destinarse a incrementar la superficie de del SG de Equipamientos, que complete la dotación de los ensanches al sur de la población, o como ampliación de la oferta de suelo publica para vivienda protegida.

Con respecto a la ordenación del suelo 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, 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 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 Pandero , 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.

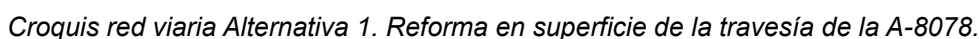
REMODELACION DE LA A-8058

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,(vallas a media altura entre setos). Y con una reducción progresiva de la velocidad del tráfico en la zona central de la población, que puede aumentar en los extremos, ya con cruces mediante rotondas no semaforizadas.

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



La Alternativa 1 , propone ciertas actuaciones 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 directrices para mejora de movilidad , definición de ámbitos de intervención en red viaria principal existente del casco antiguo , para mejora de conexión cornisa- centro , y remisión al POU de actuaciones de reforma interior.

Con este objetivo se propone además en esta Alternativa el desarrollo y construcción de un nuevo eje viario transversal a la Autovía de la A-807 , con características de SG que pueda conectar el sector urbano de la Vega con el sector urbano de la Cornisa,, para crear una segunda comunicación viaria entre ambos territorios alternativa a la existente por la Calle Joaquín Benavente Molina. La propuesta consistiría en la construcción de un nuevo viario que cruce el frente de la cornisa , como prolongación de la calle del Pandero , entre el Parque del Pandero y el Polideportivo Municipal y suba por la zona de vaguada de la cornisa , 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.

CONEXIÓN CENTRO RIBERA DEL GUADALQUIVIR



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

CORRECCION IMPACTOS DE LA A-8058

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

PROTECCION Y POTENCIACION DE USO DE ELEMENTOS TERRITORIALES SINGULARES

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

LIMITACIONES DE USOS EN ZONAS DE FLUJO PREFERENTE Y ZONAS INUNDABLES

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

PROTECCION DEL PATRIMONIO

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

A.5.1.2.3 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 Rio.

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 Rio. 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.

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, 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

[illegible]

Se propone implantar el sistema de espacios libres sobre el Parque Urbano de la Cornisa ya existente, redefiniendo sus límites con la zona rustica 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 rustico 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 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. También se incorporaría como Zona Forestal con su régimen de protección sectorial específico el suelo publico de la cornisa, quedando el resto de suelos privados de la cornisa como suelo rustico protegido por planificación territorial.

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

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

ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

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

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

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

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

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

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

En los 3 sectores residenciales pendientes de urbanización, suelo rústico, el mantenimiento de las determinaciones de ordenación de los instrumentos de planeamiento de desarrollo, está condicionado al establecimiento de las medidas de protección contra riesgos de inundación a aplicar en cada Actuación de Transformación conforme al planeamiento parcial aprobado y a su situación como Zona de Flujo Preferente o como Zona Inundable, que debe refrendarse en los informes sectoriales correspondientes a que se someta el PGOM. También sería posible la sustitución en los sectores SUO-4, y SUO-5 del modelo tipológico

residencial a vivienda plurifamiliar en altura elevando el suelo residencial por encima de la cota de calado de la máxima inundación , si bien este cambio podría resultar complejo, por genera nuevos criterios de ordenación (reserva mayor de Vivienda Protegida, cambios de zonificación, y alteración de los parámetros de gestión y reparto de cargas ya aprobados en Proyectos de Reparcelación):

CAPACIDAD DE LOS NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

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

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

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

RESERVA DE VIVIENDA PROTEGIDA

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

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

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA USOS PRODUCTIVOS

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

No obstante . se propone en esta Alternativa una nueva ATU no definida en el planeamiento anterior sobre los actuales suelos dela 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 Pandro , 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 comuniquen 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 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 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, (, en posición central como lugar emblemático para la feria de una localidad vinculada al Río),

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 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.

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

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

REMODELACION DE LA A-8058

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



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

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

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

CONEXIÓN CORNISA- CENTRO

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

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

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

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

CONEXIÓN CENTRO RIBERA DEL GUADALQUIVIR

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

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

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

CONEXIÓN CON MAIRENA Y SAN JUAN



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

A.5.1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

A.5.1.3.1 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.

A.5.1.3.2 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 de 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 ambas 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 transito 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 Ciaurriz). 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 le feria, en optima 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 Ciaurriz). 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 Joaquín Bazo Campos y Club Deportivo Simón 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 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 mismas 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 Torquemada.

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 la 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 mismas determinaciones de protección contra inundaciones de los sectores de nueva urbanización que define el Planeamiento Parcial ya informado al respecto.

A.5.1.3.3 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.

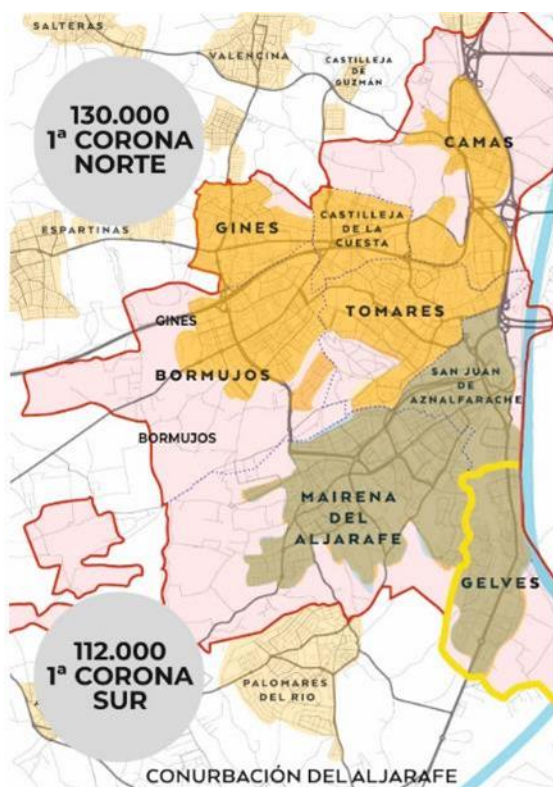
A.5.2. MODELO TERRITORIAL PROPUESTO

A.5.2.1. 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.

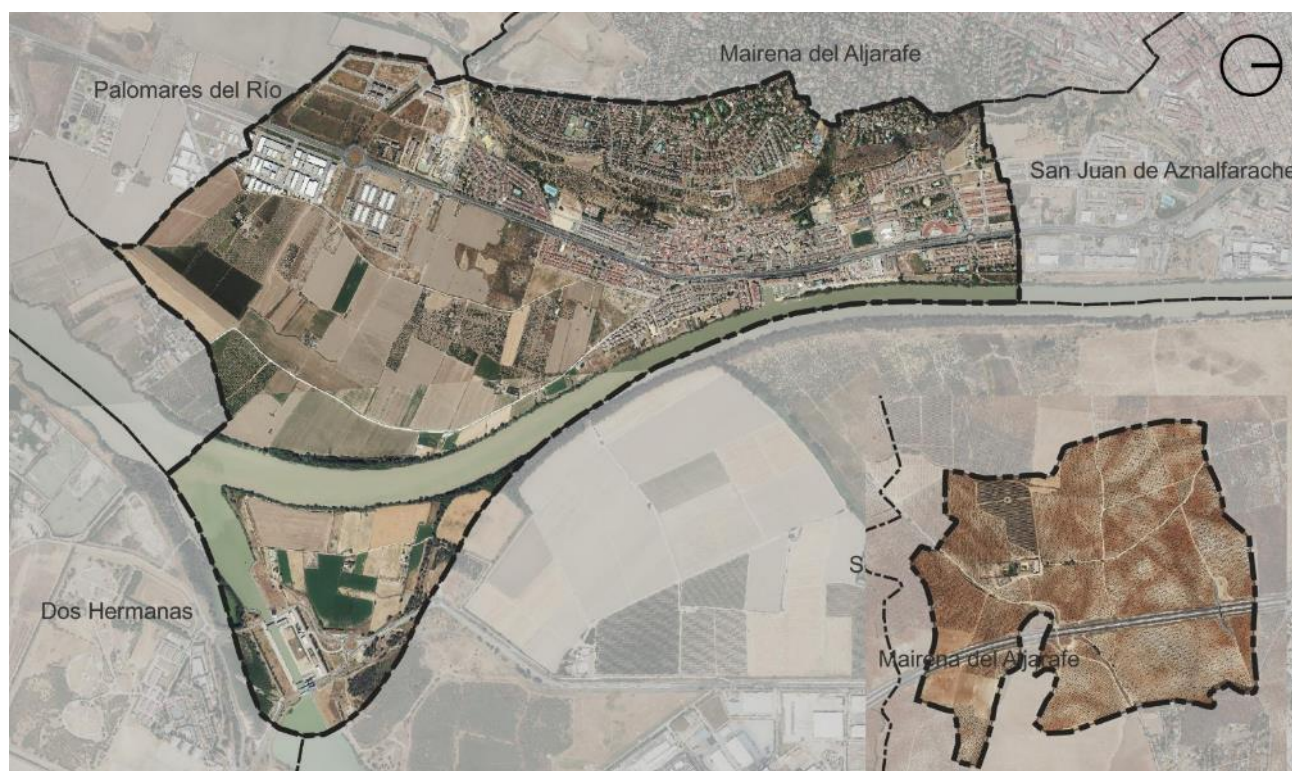
La comarca del Aljarafe alberga una población aproximada de 400.000 habitantes, concentrándose más de la mitad de estos en la primera corona metropolitana. Dentro de este primer perímetro, el municipio de Gelves asume una posición importante, por su posición en la primera línea del valle del Guadalquivir, 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 antropizada (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.

A.5.2.2. EL MODELO TERRITORIAL DE GELVES

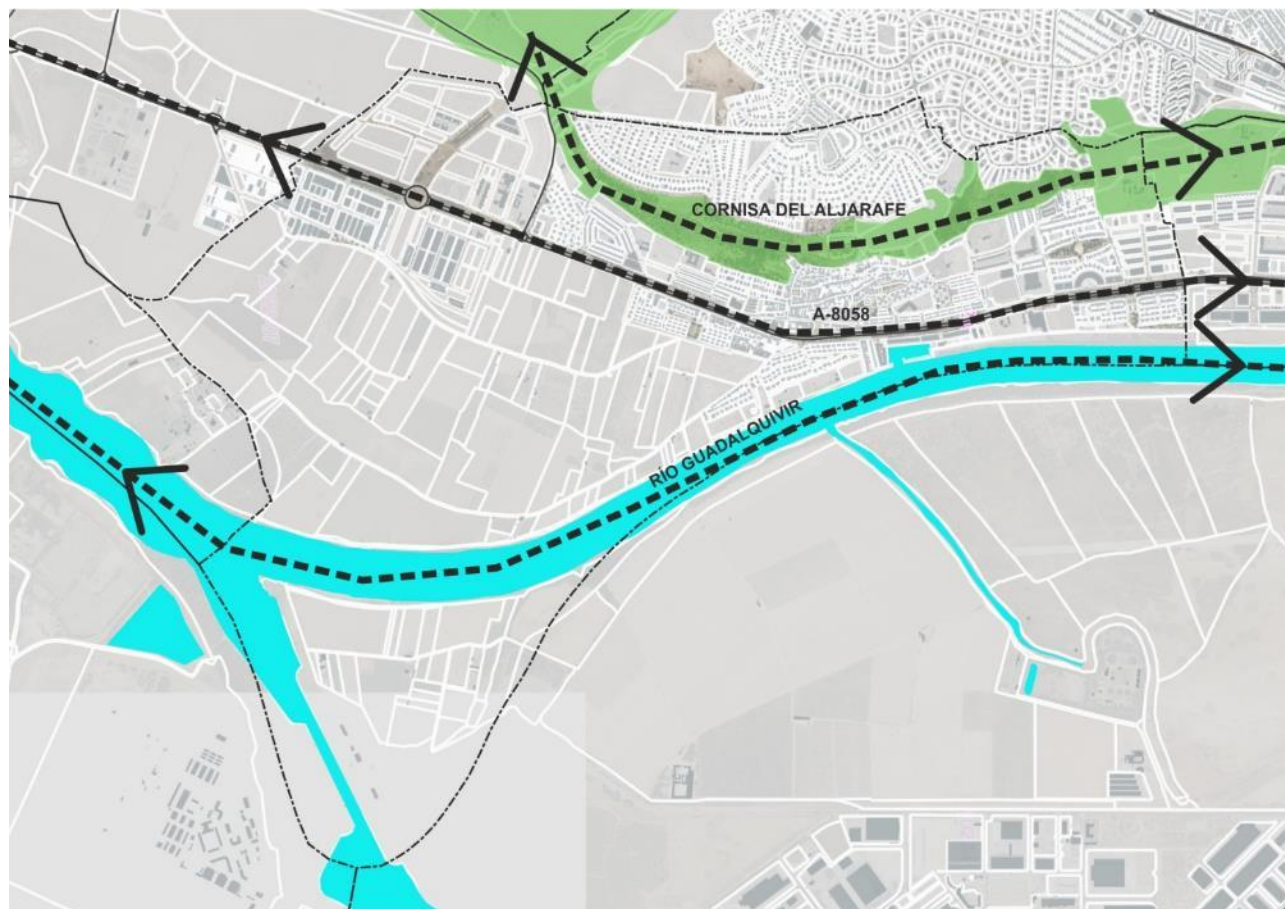
Teniendo en cuenta este contexto, se establecen una serie focos que de forma global conformarán el Modelo Territorial del municipio:

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

CONSOLIDACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL MODELO URBANO

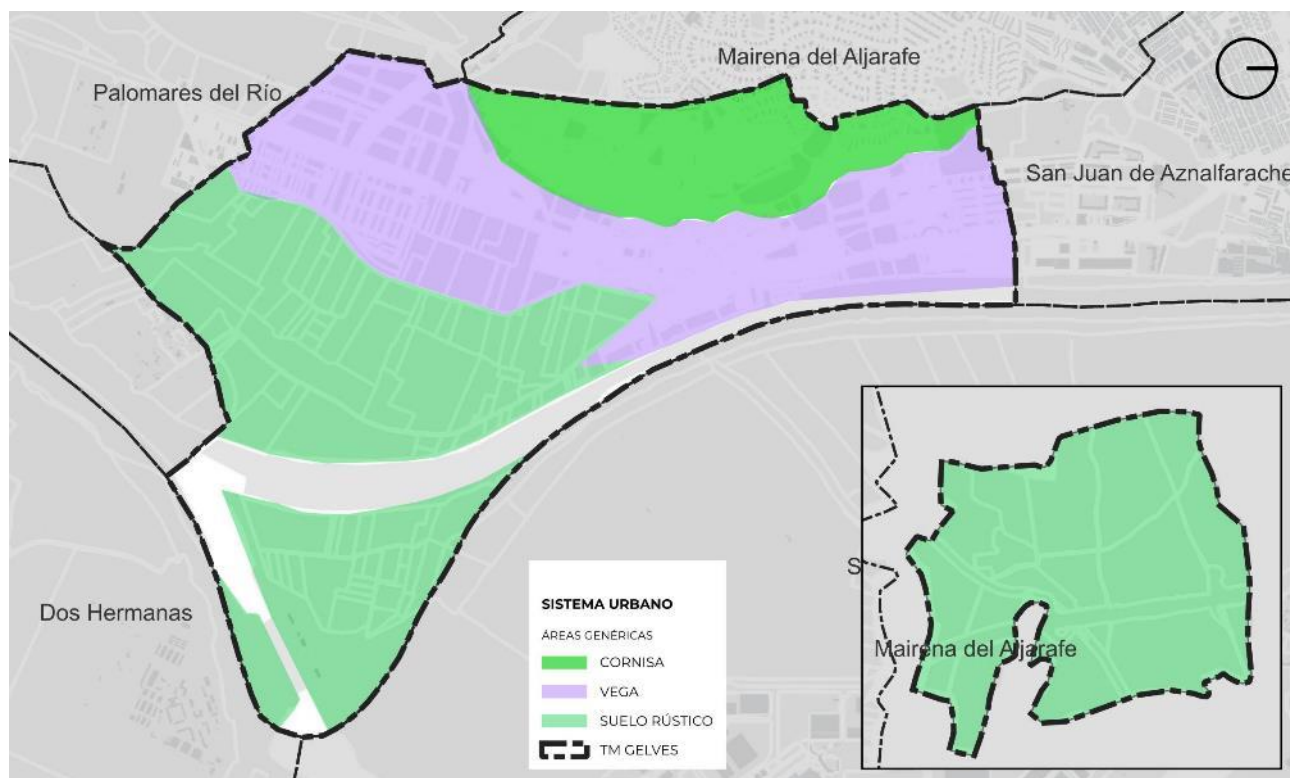
En el contexto territorial singular de Gelves, la consolidación y optimización del Modelo Urbano se presenta como un pilar fundamental para garantizar un desarrollo sostenible y eficiente. Dado que el municipio cuenta con una superficie extremadamente limitada, la planificación urbanística debe priorizar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

DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

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

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

COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA

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

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

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

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

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

Y por último el Plan debe tener en consideración la situación de riesgo de inundación de algunas zonas importantes de la estructura urbana ya consolidada, y también sobre los suelos rústicos , que deben ser objeto de nueva urbanización para completar el modelo , sobre los que su planeamiento de desarrollo , que se mantiene ya define propuestas de control de los riesgos de inundación.

A.5.2.3. 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

A.6. POBLACIÓN POTENCIALMENTE AFECTADA POR ESTAS MODIFICACIONES

La salud está determinada por las condiciones y circunstancias en las que las personas viven, y por el entorno, es decir: las condiciones socioeconómicas, la cultura y valores de la sociedad, las políticas que estén en marcha, el tipo y las condiciones de trabajo, la educación, el género, las condiciones de vivienda, los servicios sanitarios, etc. A estas circunstancias se las denomina determinantes sociales de la salud, y el hecho de que no estén distribuidos de forma equitativa en la población genera desigualdades en salud. Las desigualdades sociales en salud son las diferencias en salud injustas y evitables que se dan, de forma sistemática, entre los grupos socioeconómicos de una población y que son resultado de la desigual distribución de los determinantes sociales de la salud a lo largo de la escala social.

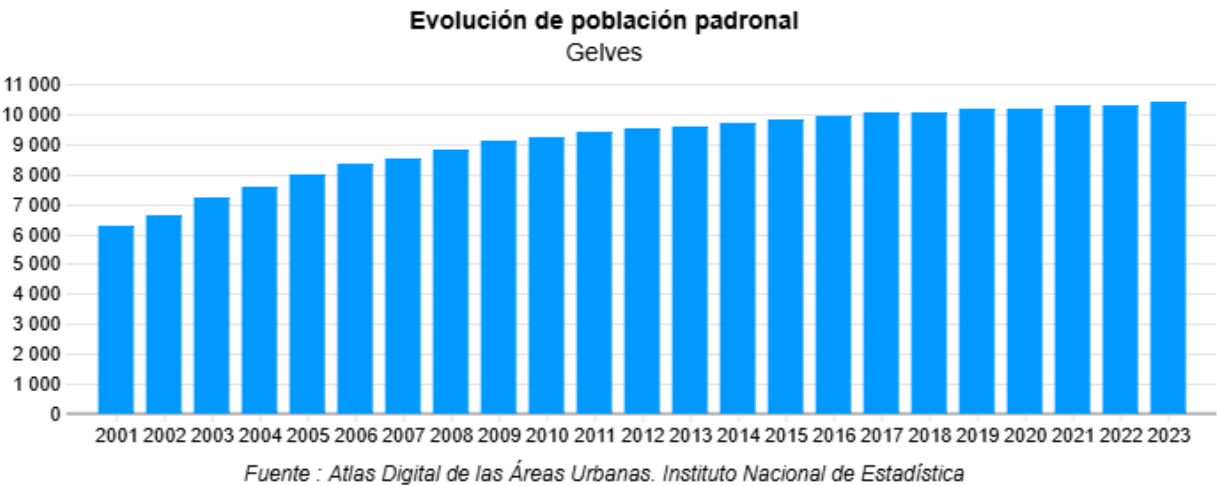


A.6.1. ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

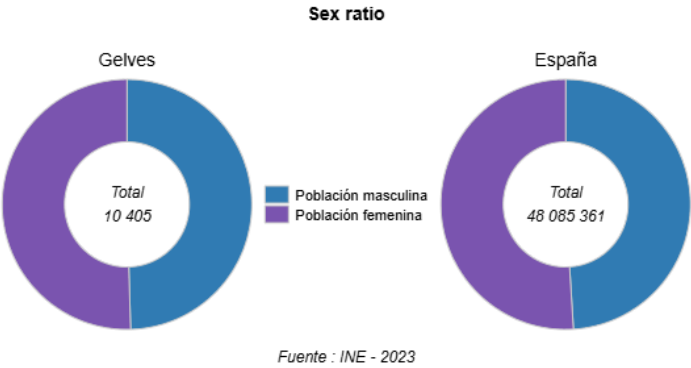
Población y cohesión social

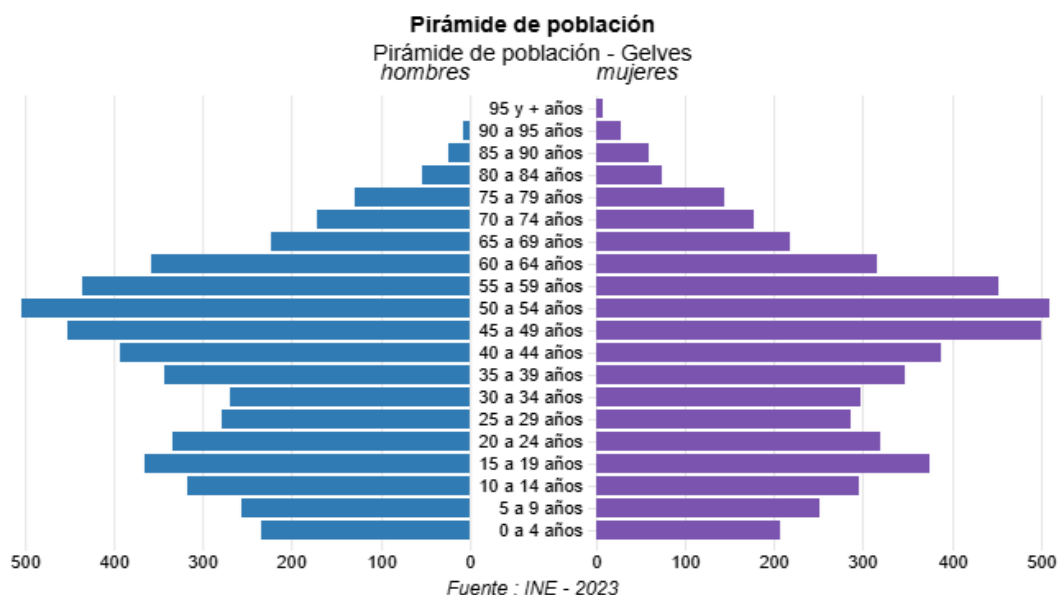
El municipio de Gelves cuenta con una población de derecho total de 10.473 habitantes en 2024, según datos del IECA. La evolución de los habitantes en los últimos 20 años ha sido:

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).



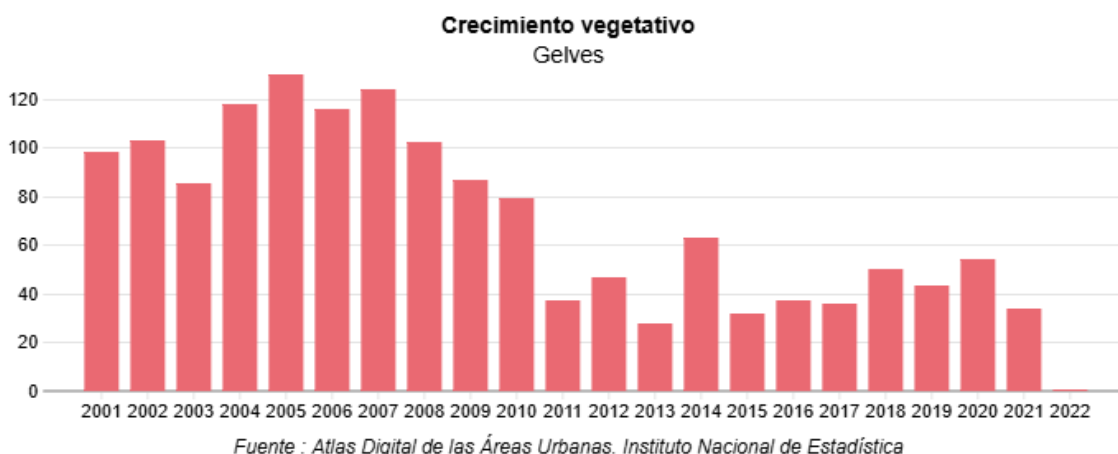


Destaca, en la pirámide de población, la presencia importante de población de entre 40-55 años y de entre 10-19 años. Cabe destacar que la familia media es de 3,15 miembros, siendo éste un valor elevado en España.

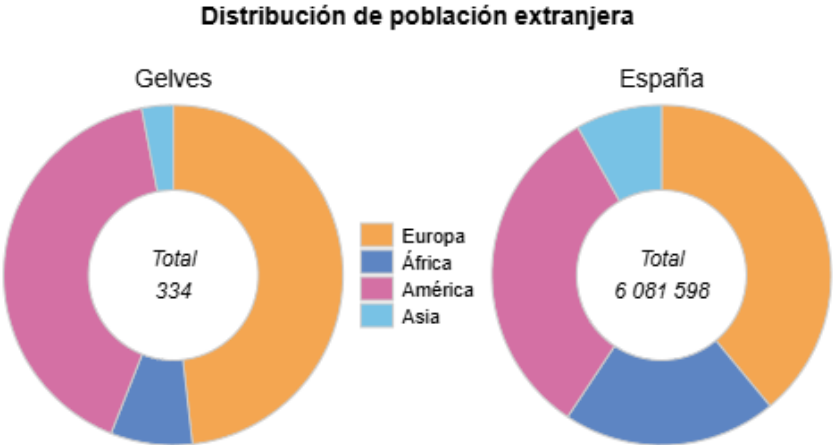
La edad media de la población es de 40,1 años, con una estructura de la población por edad donde el 22,10% de la población es menor de 20 años, y el 13,00% mayor de 65 años. Al tratarse de un municipio con gran actividad y ligado por cercanía a Sevilla capital, la variación relativa de la población en 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%)



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

A.6.1.1. 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.6.2. POBLACIÓN VULNERABLE

En el visor de Catálogo de Barrios Vulnerables del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, no existen estudios en el municipio de Gelves.

La información que se obtiene desde el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana del Ministerio carece de actualización, y muestra datos entre los años 2001 y 2011, por lo que se entiende que puede haber sufrido numerosas modificaciones a lo largo de los años. Estos estudios se realizan por secciones censales mostrando en la figura siguiente las secciones de Gelves.



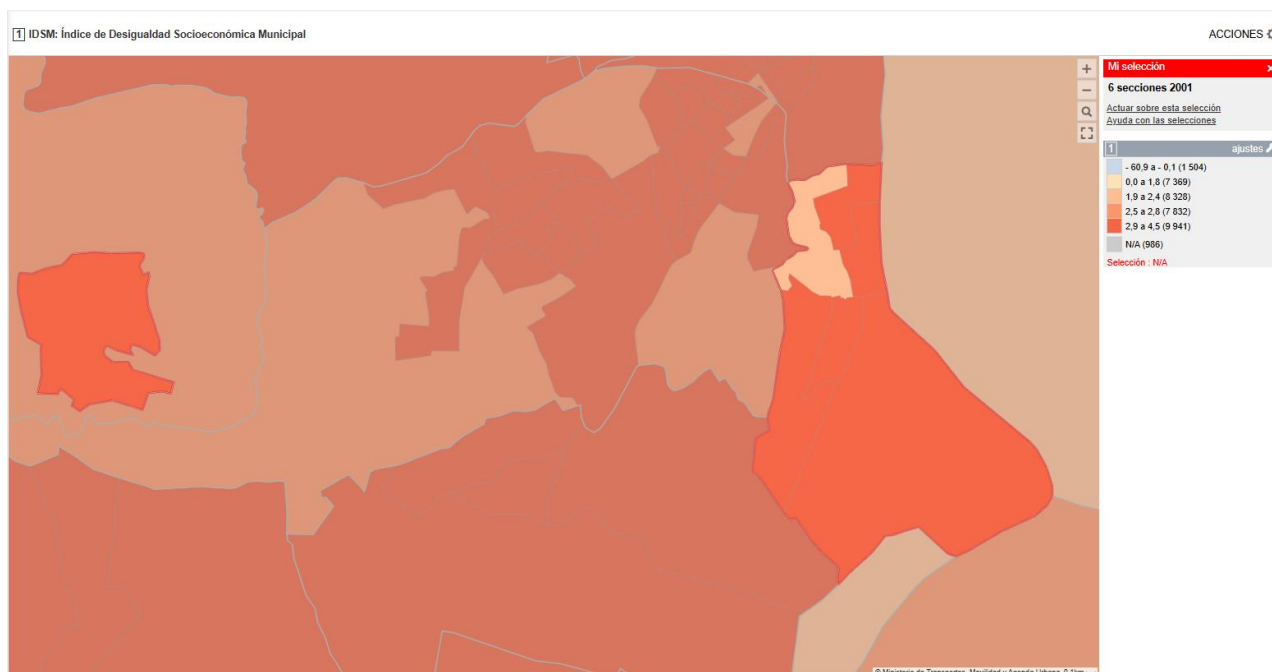
Sección Censal	Zona
4104401001	Casco histórico Gelves-Torrequemada
4104401002	Simón Verde Norte-El Pandero
4104401003	Marina Gelves
4104401004	Ensanche sur-Los Manantiales
4104401005	Citec-PI Guadalquivir- C/ Lima

4104401006	Ensanche norte
4104401007	Simón Verde Sur

SECCIONES CENSALES GELVES

Según se recoge en el Atlas de la Vulnerabilidad Urbana del MTMAU, el índice de desigualdad socioeconómica municipal (IDSM) varía según la zona del municipio donde se estudie (siendo este índice IDSM el resultado del cálculo de la suma de los Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (IBVU) “Porcentaje de población en paro” y “Porcentaje de población sin estudios”, una vez estandarizados con respecto a los valores de su municipio respectivo por el método chi cuadrado, y aplicada una transformación logarítmica para ajustar la distribución). Unos valores más elevados determinan una mayor desigualdad socioeconómica. Los datos disponibles son del año 2011.

Este índice varía según la zona del municipio, tal y como se puede observar en la figura y tabla siguiente, oscilando entre un valor máximo de 3,5 en la sección censal 6, y un mínimo de -2,2 en la sección censal 2 encontrándose el resto del término entre estos valores. Lo que se puede interpretar como que la desigualdad socioeconómica municipal es elevada aunque manteniéndose en un nivel relativamente parejo dentro del municipio.



IDSM: Índice de Desigualdad Socioeconómica Municipal

Atlas de la Vulnerabilidad Urbana		
Sistema de referencia geográfica : Secciones 2011		
Selección 6 secciones 2011		
Sección Censal	Etiqueta	IDSM: Índice de Desigualdad Socioeconómica Municipal
4104401001	Gelves	3,4
4104401002	Gelves	2,2
4104401003	Gelves	3,1
4104401004	Gelves	3,2

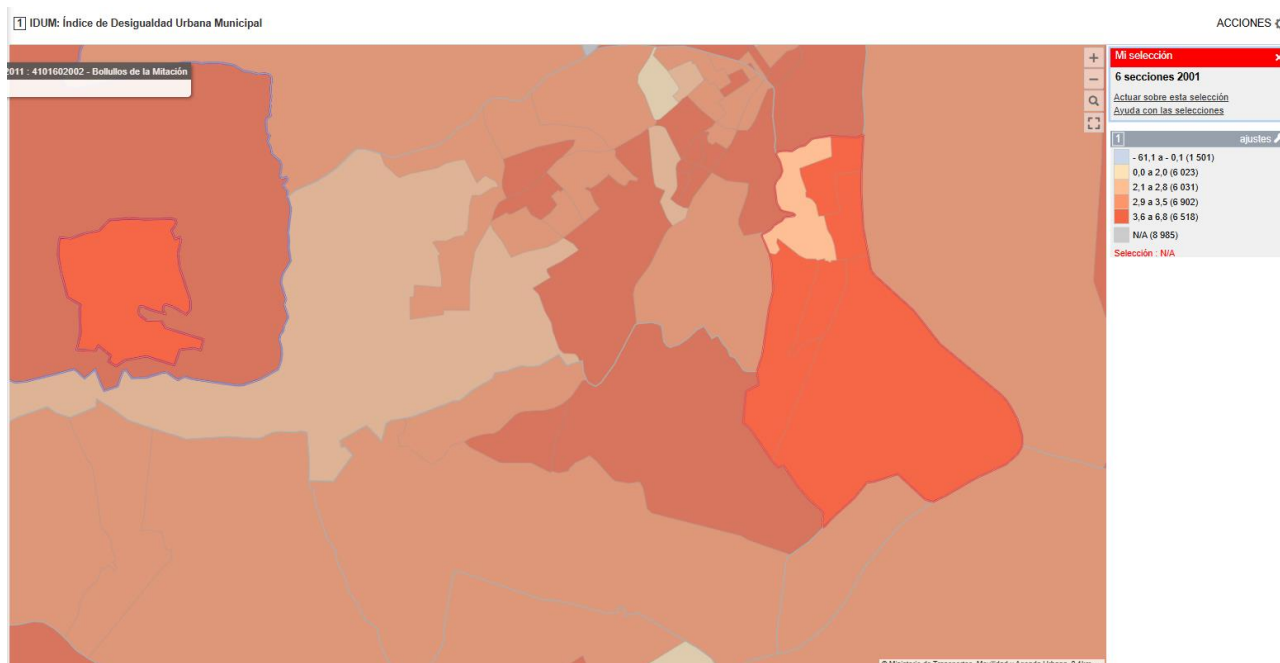
MEMORIA RESUMEN DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD

A.6. . POBLACIÓN POTENCIALMENTE AFECTADA POR ESTAS MODIFICACIONES

4104401005	Gelves	3,3
4104401006	Gelves	3,5

Por otro lado, consultando el índice de desigualdad urbana municipal (IDUM) se calcula sumando los 3 Indicadores Básicos de Vulnerabilidad Urbana (IBVU) “Porcentaje de población en paro”, “Porcentaje de población sin estudios” y “Porcentaje de población en viviendas sin servicio o aseo”, una vez estandarizados con respecto a los valores de su respectivo municipio por el método χ^2 cuadrado, y aplicada una transformación logarítmica para ajustar la distribución. Unos valores más elevados determinan una mayor desigualdad urbana. Los datos son del año 2011.

Este índice varía según la zona del municipio, tal y como se puede observar en la figura y tabla siguiente, oscilando entre un valor máximo de 4,4 en la sección censal 2, y un mínimo de 0,9 en la sección censal 1, encontrándose el resto del término entre estos valores. La mediana de este indicador para el estado español es de 2,8, situándose la mediana de Gelves en 3,25, superior a la media nacional, lo que denota que hay indicios de desigualdad en la población.



IDUM: Índice de Desigualdad Urbana Municipal

Atlas de la Vulnerabilidad Urbana		
Sistema de referencia geográfica : Secciones 2011		
Código	Etiqueta	IDUM: Índice de Desigualdad Urbana Municipal
4104701001	Gelves	4,6
4104701002	Gelves	2,4
4104701003	Gelves	3,8
4104701004	Gelves	3,8
4104701005	Gelves	4,5
4104701006	Gelves	4,1

A.6.3. ACTIVIDAD ECONÓMICA, EMPLEO Y SECTORES.**A.6.3.1. ESTRUCTURA PRODUCTIVA**

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.

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.

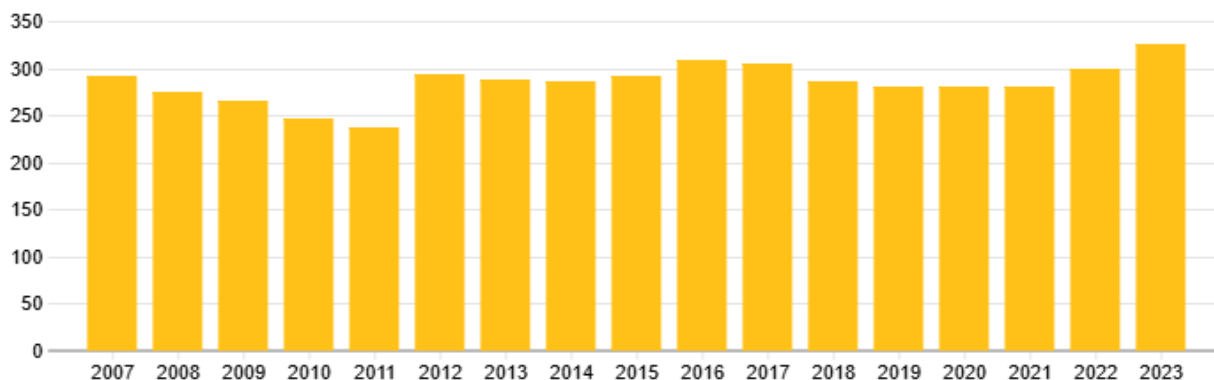
El número de establecimientos abiertos ha mantenido un crecimiento y evolución constante en los últimos años, destacando, de igual manera, los establecimientos dedicados a Servicios como los predominantes en el municipio, con más del 45 % del total.



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

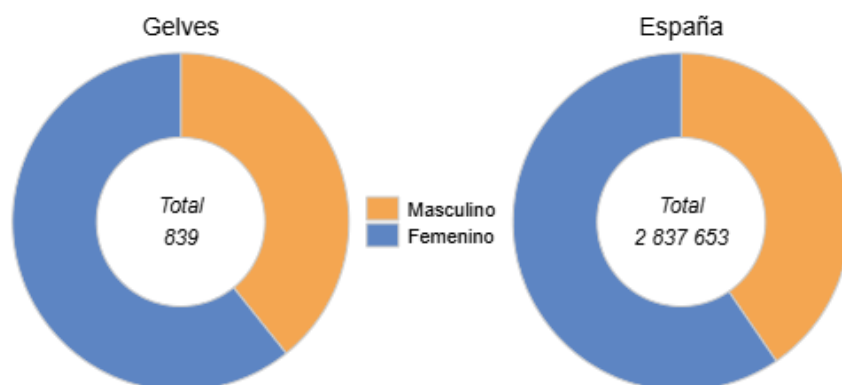
Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social - 2023

A.6.3.2. 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.

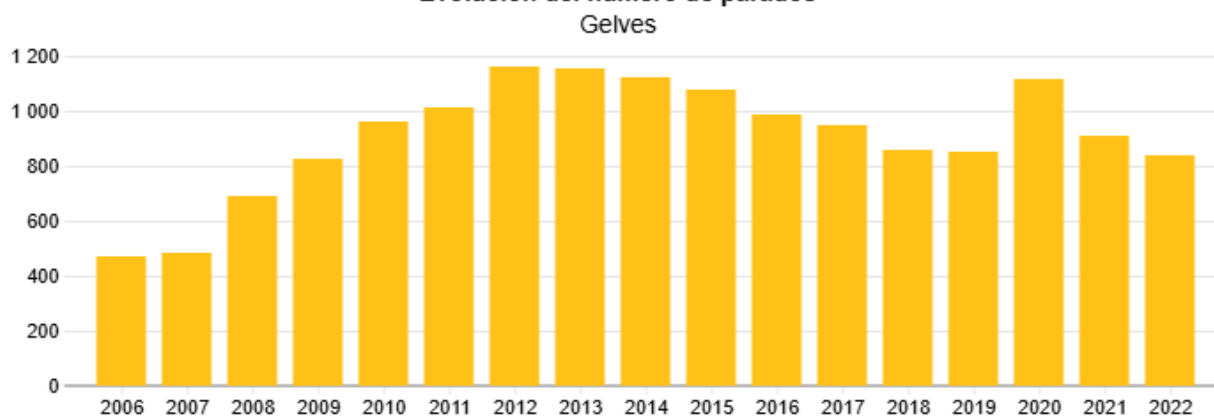
Paro registrado. Mujeres. 2023	538
Paro registrado. Hombres. 2023	310
Paro registrado. Extranjeros. 2023	20
Tasa municipal de desempleo (%). 2023	17,7
Contratos registrados. Mujeres. 2023	1.048
Contratos registrados. Hombres. 2023	1.414
Contratos registrados. Indefinidos. 2023	1.233
Contratos registrados.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

Distribución de parados según sexo

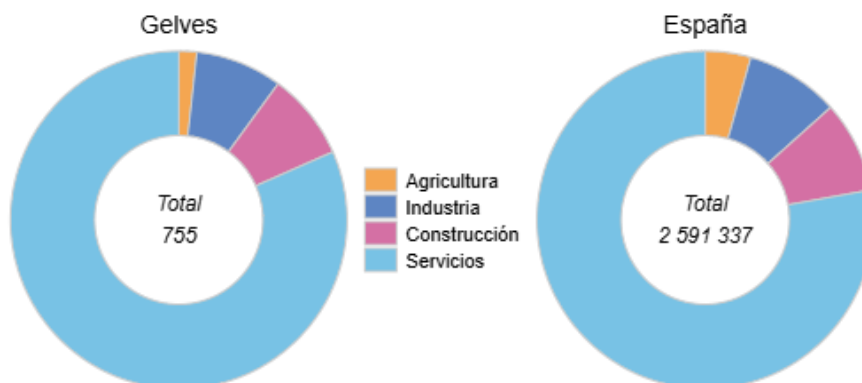


Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE - 2022

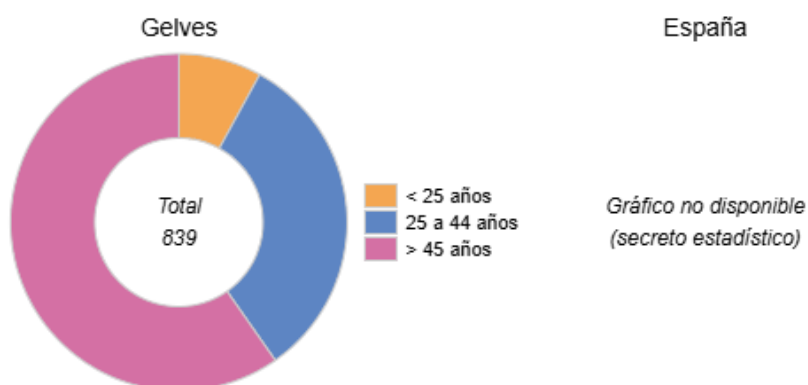
Evolución del número de parados



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

Distribución de los parados - según grupo de edad

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

A.6.3.3. 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.6.4. OPINIÓN CIUDADANA

La participación ciudadana juega un papel fundamental en la planificación urbanística ya que brinda la oportunidad a la ciudadanía de opinar y tomar decisiones en asuntos que repercuten en el entorno que les rodea y, por ende, en su propia salud. Es por ello por lo que la ciudadanía reclama cada vez más su derecho a ser participe en los procesos de decisión, al mismo tiempo que las administraciones buscan y precisan de nuevas vías y mecanismos que permitan incluir la participación de manera real y efectiva. La inclusión de procesos participativos en cuestiones de planificación urbanística tiene un impacto positivo sobre la salud pública, siendo cada vez más los estudios científicos que lo avalan. La participación de la ciudadanía, la comunicación de sus inquietudes y preocupaciones, inciden de manera positiva sobre diferentes determinantes de la salud, contribuyendo a reducir sus inequidades alcanzando así mayor justicia social y democrática.

En cumplimiento del artículo 10 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, durante la redacción y tramitación del Plan General Municipal se celebrarán mesas de participación pública y se potenciará la manifestación de la opinión pública. El artículo recoge, entre otras cuestiones, los derechos de la ciudadanía en cuanto a la participación en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación, gestión y ejecución territorial y urbanística.

El PGOM establecerá directrices tanto para los nuevos desarrollos como para el mantenimiento, mejora y la regeneración existente, que faciliten la participación de los distintos actores en la construcción de la ciudad. Entre ellas, por ejemplo, una relación de indicadores o datos descriptivos cuya comparación justificaría la delimitación de los ámbitos, el establecimiento de reglas mínimas o parámetros de referencia para la ordenación, o mediante la presentación de soluciones tipo, según el caso.

Estas directrices habrán de presentarse de forma que sea comprensible y, cuando sea posible, acompañado de material gráfico, que pueda facilitar así su comprensión por parte de todos los actores y la participación de la ciudadanía en la construcción de la ciudad deseada.

En la memoria de participación pública del Avance se muestra como se han desarrollado estas actividades para conocer la opinión de la población.

A.7. VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y/O PREVISTAS. MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR DICHOS IMPACTOS

A.7.1. IMPACTOS DEL MEDIO URBANO Y EL PROCESO DE EXPANSIÓN URBANÍSTICA SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y LA SALUD.

El urbanismo español de finales del siglo XX y principios del XXI se ha caracterizado por ser desarrollista y centrado en la creación de nueva ciudad en ocasiones de forma extrema, incontrolada y excesiva, sobre todo en zonas costeras. Como más de la mitad de la población mundial vive en ciudades, las zonas urbanas ya consumen la mayor parte de la energía mundial y generan el grueso de los desechos, incluidas las emisiones de gases de efecto invernadero. El rango completo de impactos de la expansión incluye impactos no sólo sobre los recursos ambientales y las áreas naturales y protegidas, sino también sobre los ambientes rurales, la salud y la calidad de vida, así como impactos socioeconómicos.

La mayor parte de las ciudades comparten una serie de problemas medioambientales tales como:

- Contaminación del aire
- Niveles elevados de ruido ambiental
- Emisión de gases de efecto invernadero
- Generación de residuos y aguas residuales
- Impactos paisajísticos
- Pérdida de biodiversidad y especies invasoras
- Consumo de recursos no renovables
- Consumo de agua
- Isla de calor
- Presión sobre espacios naturales y fragmentación de hábitats
- Sellado y cambio de usos del suelo
- Deforestación

El entorno construido y el proceso de expansión urbana tienen efectos tanto sobre el medio ambiente como sobre la salud, existiendo una interrelación entre ambos tipos de impactos. En la siguiente tabla se recogen los impactos ambientales y sobre la salud de los principales factores del medio urbano y el proceso de expansión urbanística.

Interrelación impactos del medio urbano y el proceso de expansión urbanística sobre el medio ambiente y la salud		
Factor del medio urbano y su expansión	Efecto sobre el medio ambiente	Efecto sobre la salud
Transporte e infraestructuras asociadas		
Consumo de combustibles fósiles	• Contaminación del aire • Emisión de Gases de efecto invernadero • Consumo de recursos no renovables • Impacto paisajístico • Pérdida de biodiversidad • Ruido	• Enfermedades respiratorias (asma, bronquitis) • Alergias • Enfermedades cardiovasculares • Cáncer • Obesidad • Salud mental (ansiedad, estrés, depresión) • Hipertensión • Perturbación del sueño
Número de vehículos		
Largas distancias entre la vivienda, lugar de trabajo, escuela, etc.		
Tiempo invertido en desplazamientos habituales		
Edificios y área urbana		
Consumo energético para calefacción, aire acondicionado, etc.	• Generación de residuos • Emisión de contaminantes del aire y Gases de Efecto invernadero • Consumo de agua • Isla de calor • Pérdida de biodiversidad • Confort térmico • Ruido	• Enfermedades respiratorias (asma, bronquitis) • Alergias • Enfermedades cardiovasculares • Salud mental (ansiedad, estrés, depresión, aislamiento) • Cáncer • Obesidad
Lugar construcción		
Calidad del aire interior		
Disponibilidad de áreas verdes		
Uso del suelo		
Cambio en el uso del suelo	• Deforestación • Contaminación • Presión sobre áreas naturales • Fragmentación de hábitats • Sellado del suelo y cambio en la dinámica hidrológica (incremento de la escorrentía, disminución de la recarga de acuíferos, etc.) • Pérdida de biodiversidad • Especies invasoras	• Reducción de la protección frente a daños materiales y humanos provocados por eventos climáticos extremos (inundaciones, riadas, etc.) • Enfermedades vectoriales
Consumo del recurso suelo		

A.7.2. VALORACIÓN DE LA RELEVANCIA DE LOS POTENCIALES IMPACTOS SOBRE LA SALUD DE LAS POBLACIONES EXISTENTES Y/O PREVISTAS.

En este punto hay que tener en cuenta el estado de tramitación del Plan General (fase de Avance) donde se prioriza la definición de objetivos y criterios de ordenación, así como la definición de alternativas al modelo de ocupación del suelo frente a la identificación concreta de determinaciones urbanísticas. Las alternativas de ordenación ya se analizan desde un punto de vista ambiental en el Documento inicial Estratégico que acompaña al Borrador del Plan (Avance).

Tal y como ha quedado expuesto a lo largo del presente documento, el entorno construido y el proceso de expansión urbana tienen efectos tanto sobre el medio ambiente como sobre la salud, existiendo una interrelación entre ambos tipos de impactos.

A continuación, se realiza una valoración de la relevancia de los potenciales impactos sobre la salud de las poblaciones existentes y/o previstas de los objetivos y ejes estratégicos del Avance.

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 cuatro objetivos estratégicos fundamentales:

- Ciudad de proximidad , superación de barreras de la A-8058.
- 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 .

Las repercusiones derivadas del planeamiento sobre la salud, vienen derivadas de acciones muy concretas originadas por el desarrollo del vigente planeamiento, especialmente del desarrollo de las 4 Áreas de Transformación Urbana (ATUs) de uso residencial de nueva urbanización en suelo rústico (Antiguos Sectores de Suelo Urbanizable Sectorizado SUO-1, SUO-2, SUO-4 ,y SUO-5), y un ATU de uso terciario y turístico de reforma interior en Suelo Urbano (antiguos UE-2A, UE-2B, y UE-1B), todo conforme la LISTA, propuestas en la carretera A-8058 y de la propuesta de mejora de movilidad urbana y articulación territorial (construcción de nuevas carreteras o viales en suelo rústico) de modo que salvo estas últimas, todas las propuestas se desarrollan en suelos urbanos o urbanizables ya clasificados (rústicos conforme la LISTA).

El modelo territorial existente, que se mantiene en la propuesta, de ciudad compacta, tiene unos impactos en la salud de carácter positivo, movilidad a pie o bicicleta, reducción de emisiones a la atmósfera, cercanía a los servicios y dotaciones, sentido identitario, convivencia ciudadana, etc

Los impactos potenciales derivados de las propuestas de ordenación son positivos en la mayoría de las ocasiones, pues vienen a resolver, o al menos a atenuar, problemáticas ambientales y en la salud que llevan muchos años horadando el bienestar de los gelveños, como el ruido, la contaminación, la falta de movilidad no motorizada o la carencia de un espacio identitario común a las tres zonas en las que se fragmenta el núcleo urbano. Además, las propuestas abren el camino a actuaciones de carácter más social, como la reordenación de las dotaciones para plantear la disponibilidad de suelo para viviendas protegidas, y como ya se ha indicado a mejorar notablemente la calidad de vida de la población.

El modelo territorial que se propone no sólo realiza un cosido del territorio fragmentado mejorando la movilidad y accesibilidad a los servicios y dotaciones de una manera saludable, sino que, además, mejora los espacios de cohesión y convivencia, como es el caso del parque de la Cornisa, el parque el Pandero o los Manantiales en el escarpe, o los crea nuevos como el parque de Ribera del Guadalquivir, con potencial uso para la ubicación de la feria.

Las acciones propuestas para mejorar la movilidad no motorizada o en transporte público y la natural integración de la Cornisa y la Ribera del Guadalquivir como pulmones verdes del municipio, la presencia de la lámina de agua del río, unido a su particular microclima de vientos de ladera y vientos canalizados del suroeste, atenuan los potenciales efectos del cambio climático en la zona, convirtiendo el municipio en un refugio climático.

El riesgo ambiental y en la salud más destacable del municipio es el producido por la probabilidad de inundación de gran parte del término, cuestión que el planeamiento ha tenido en consideración en el suelo urbano y en las zonas que se urbanizaran contempladas en el planeamiento vigente.

A.7.3. MEDIDAS PROPUESTAS PARA OPTIMIZAR DICHOS IMPACTOS

Al igual que en el punto anterior hay que tener en cuenta el estado de tramitación del Plan General (fase de Avance) donde se prioriza la definición de objetivos y criterios de ordenación, así como la definición de alternativas al modelo de ocupación del suelo frente a la identificación concreta de determinaciones urbanísticas. Las alternativas de ordenación ya se analizan desde un punto de vista ambiental en el Documento inicial Estratégico que acompaña al Borrador del Plan (Avance).

El contenido del Avance debe describir y justificar el objeto, el ámbito de actuación, las principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y las propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas.

El nuevo Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto, propiamente, la planificación de medidas que pretenden optimizar los impactos positivos sobre la población, a través de una mejor ordenación del municipio, mejorando la accesibilidad y movilidad, tanto rodada como peatonal, que mejorarán la calidad de vida y la salud de los habitantes actuales y futuros. Con ello se facilitará el acceso a los equipamientos y servicios de la población asentada. Con los objetivos y estrategias previstas se fomentan las relaciones sociales y los efectos saludables consecuencia de una mayor accesibilidad y conectividad en el ámbito municipal y comarcal.

De este modo, se puede concluir que las medidas propuestas para optimizar los impactos en la salud del PGOM de Gelves se resumen en sus tres objetivos estratégicos fundamentales:

- Ciudad de proximidad , superación de barreras de la A-8058.
- 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.

A.8. EL DOCUMENTO DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD

En sucesivas fases de tramitación del Plan General de Ordenación Municipal y una vez el grado de las propuestas y determinaciones alcancen mayor madurez en cuanto a contenido y representación cartográfica, se procederá a la elaboración del documento de valoración del impacto en la salud. Para la identificación y valoración de impactos, dicho documento seguirá la metodología establecida en el MANUAL PARA LA EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO EN ANDALUCÍA (Junta de Andalucía, 2015).

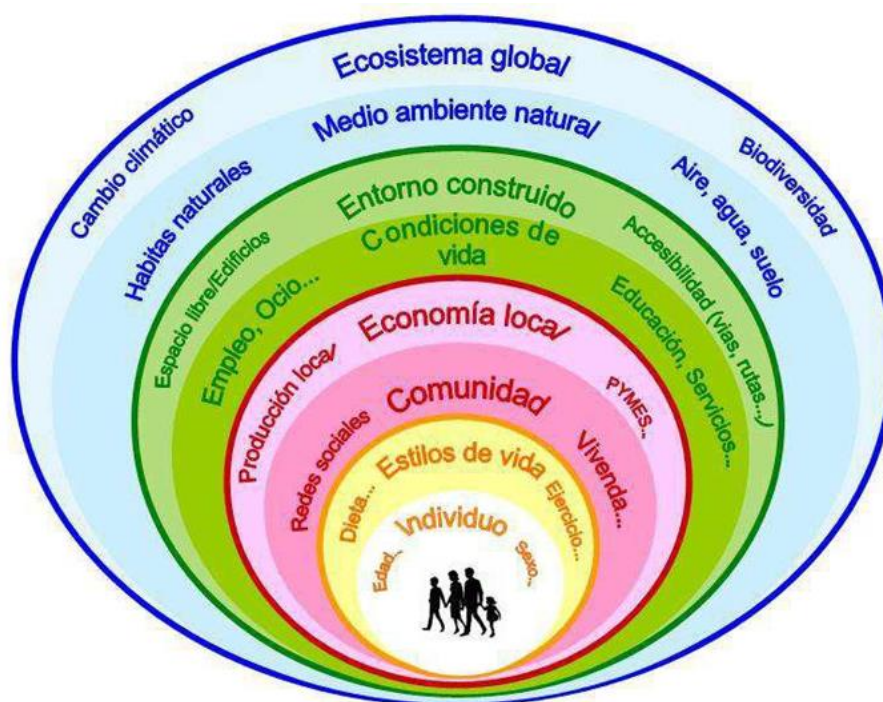
Esta tarea consta de las siguientes etapas:

- Identificación de los determinantes de la salud.
- Análisis preliminar: evaluación preliminar de impactos (cualitativa).
- Valoración de su relevancia y necesidad de profundizar en el análisis.
- Análisis en profundidad: evaluación en profundidad de impactos.

En los casos en que el análisis cualitativo permita descartar la existencia de impactos significativos en salud, será suficiente con el análisis preliminar, no siendo preciso continuar realizando un análisis más exhaustivo.

En la primera etapa, se identificarán los impactos sobre los determinantes en la salud y, posteriormente, se determinan cuáles de esos impactos sobre los determinantes podría originar un impacto significativo en la salud. El Decreto 169/2014, en su artículo "2. Definiciones" entiende por: "c) Determinantes de la salud: Conjunto de factores del medio físico, social y económico en el que trabajan y viven las personas y que inciden en el estado de salud individual y colectiva."

Existen distintos modelos para explicar los determinantes sociales de la salud y entender cómo se generan las desigualdades sociales en salud. Uno de los más utilizados ha sido el de Dahlgren y Whitehead, que sitúa los factores que influyen en la salud en estratos similares a un arco iris. Así, los determinantes de salud se dividen en cuatro grandes grupos, que incluyen los factores individuales que no pueden ser modificados como la edad, el sexo y los factores genéticos y otros que sí pueden modificarse como los hábitos o estilos de vida (alimentación, actividad física, etc.), las condiciones ambientales del entorno o las políticas sectoriales de distintos ámbitos (transporte, vivienda, planificación urbana, etc.).



Determinantes de salud (Modelo de Dahlgren y Whitehead.). Fuente: Adaptado de Dahlgren et Whitehead, 1992.

La agrupación de los determinantes está muy relacionada con la forma en que se pretenda analizarlos, siendo el caso que nos ocupa saber cómo podrá influir la ejecución y puesta en marcha del Plan General de Ordenación Municipal de Gelves en estos determinantes y, a su vez, cómo estos podrán influir en la salud de la población.

En la siguiente lista aparecen desglosados una serie de determinantes de salud según el área de intervención del planeamiento urbanístico en el que se engloban. De esta forma, el documento de valoración del impacto en la salud valorará si el Plan General incluye medidas que pueden introducir modificaciones sobre los mismos, señalando un efecto significativo o no significativo.

ZONAS VERDES/ ESPACIOS VACÍOS/ ESPACIOS USO PÚBLICO

1. Accesibilidad a espacios naturales y zonas verdes.
2. Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.
3. Vulnerabilidad a las olas de calor por efecto islas de calor.
4. Existencia y/o calidad masas de agua en zonas de ocio o para usos recreativos.
5. Relación entre espacios públicos y privados en usos del suelo (macro).
6. Ecosistemas naturales, distribución de especies de riesgo en alergias por polen.

MOVILIDAD SOSTENIBLE / ACCESIBILIDAD A SERVICIOS

7. Impacto de la calidad de aire asociada al tráfico de vehículos automóviles.
8. Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor.
9. Accesibilidad a transporte público.
10. Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.
11. Niveles de accidentalidad ligados al tráfico.
12. Accesibilidad a espacios para el desarrollo económico y del empleo local.

DISEÑO URBANO Y OCUPACIÓN DEL TERRITORIO

1. Existencia y localización de viviendas de promoción pública.
2. Disponibilidad de vivienda con suficiente calidad y variedad de tipologías.
3. Densidad y conectividad en la ocupación del suelo.
4. Habitabilidad y/o diseño de las vías de comunicación de uso peatonal.
5. Ocupación zonas vulnerables a fenómenos meteorológicos extremos.
6. Relación entre espacios públicos y privados en usos del suelo (micro).

METABOLISMO URBANO

1. Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.
2. Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.
3. Redes de abastecimiento de agua potable y/o de otra calidad según usos.
4. Alcantarillado, saneamiento y estaciones depuradoras de aguas residuales.
5. Cercanía o tamaño de vertederos o plantas de tratamiento de residuos a población.
6. Calidad y/o disponibilidad del agua para consumo o usos recreativos.

CONVIVENCIA SOCIAL

1. El volumen y emplazamiento de personas en riesgo de exclusión o desarraigo social.
2. Los espacios públicos de convivencia sin barreras de acceso de cualquier tipo.
3. La habitabilidad del espacio público.
4. El empleo local y el desarrollo económico.

5. La estructura y composición poblacional (despoblación, envejecimiento...)
6. Viviendas con suficiente calidad y variedad que promuevan la heterogeneidad social.
7. Red de equipamientos básicos.

OTRAS ÁREAS DE INTERVENCIÓN

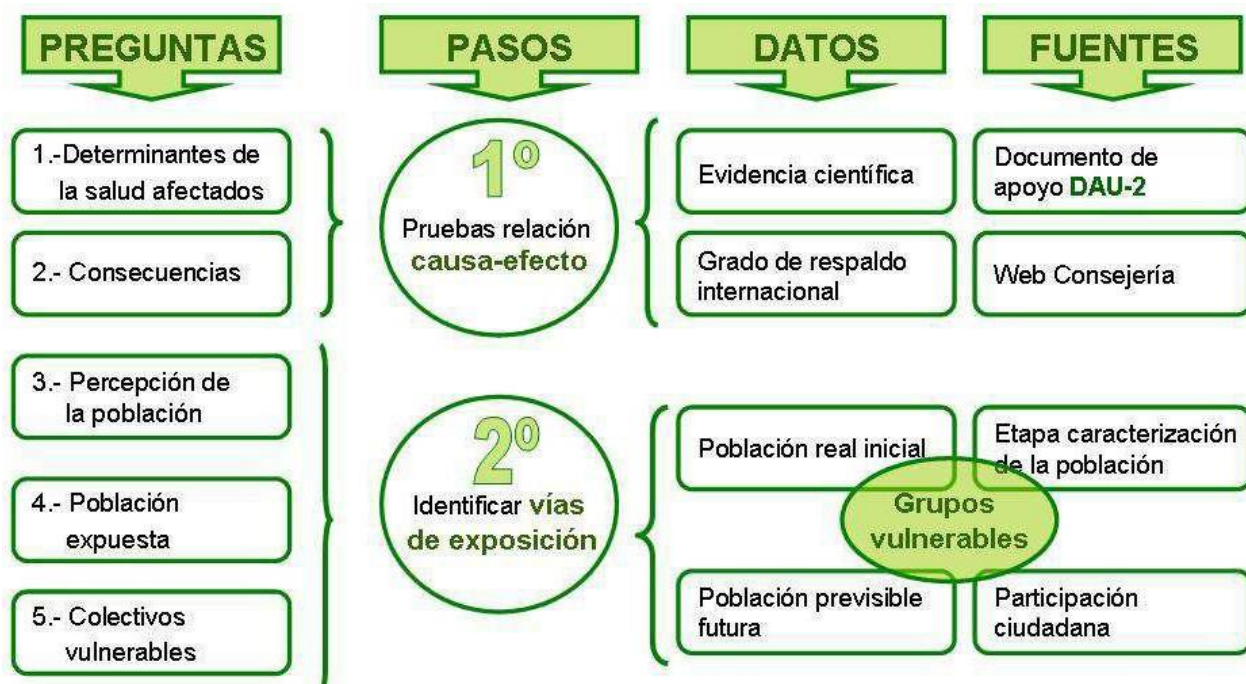
1. Vectores de transmisión de enfermedades u otros mecanismos a la población.
2. Calidad y productividad de los suelos y de las aguas subterráneas.
3. Probabilidad de ocurrencia de grandes accidentes en zonas pobladas.
4. Exposición de la población a campos electromagnéticos.
5. Riqueza monumental, paisajística y cultural de la zona.

El resultado final de esta etapa debe ser un listado de las áreas de intervención (o de cualesquiera otros determinantes) sobre las que se puede producir un impacto significativo, así como una priorización de las mismas bajo el criterio de mayor gravedad de los mismos. Este listado se acompañará de una breve memoria en la que se describa el proceso llevado a cabo y los motivos por los que se han tomado las decisiones referentes a la relevancia o no de los impactos sobre las áreas.

A partir de la información obtenida se realizará, en principio, un análisis cualitativo de la probabilidad de que se produzcan impactos en salud como consecuencia de las medidas previstas en el Plan.

En el caso de que con este análisis cualitativo no se pueda descartar la presencia de riesgos significativos, será necesario completarlo en una fase posterior con un análisis semicuantitativo a través de indicadores “ad hoc”. El uso de indicadores permitirá una toma de decisiones más objetiva sobre la necesidad de afrontar un análisis más profundo.

ETAPAS DEL ANÁLISIS PRELIMINAR



Fuente: Manual para la Evaluación de Impacto en Salud de los instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía.