

FASE III DOCUMENTO DE AVANCE DE PLAN



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Dise
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor

EQUIPO

El presente documento de **AVANCE** del Plan General de Ordenación Municipal de Gines se redacta por encargo del Excmo. Ayuntamiento de Gines a BURÓ4 ARQUITECTOS SLP, adjudicado mediante el concurso público celebrado para ello. (expediente 4261/2023).

El equipo asignado por BURÓ4 ARQUITECTOS SLP para la elaboración del documento urbanístico es el siguiente:

**COORDINACIÓN Y 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
Carlos Díaz Rebollo, Arquitecto

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

Alicia Gómez del Castillo, Arquitecta urbanística
Lidia Berdonces Machío, Arquitecta
Sara Caballero Inarejos, Arquitecta urbanista
Alejandro Barbadillo Gálvez, Arquitecto
Luis Miguel Casal Mesa, Arquitecto
Inmaculada Núñez García, Arquitecta
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, Estudiante de Arquitectura

Miguel Martin Pérez, Geógrafo especialista en MA, OT y GIS
Juan Motilla Guzmán. Geógrafo
Álvaro Pérez Sarabia. Biólogo e I.T. Agrícola

Lylhiam Maanan Lahsen, Asesora Jurídica- Urbanista
Rodrigo Caballero Veganzones, Asesor Jurídico

Luis Francisco Valdivieso Luis, Administración
Teresa Marín González, Contabilidad

REFERENTES MUNICIPALES

- POLÍTICO
- Romualdo Garrido Sánchez, Alcalde.
 - Ramón Carlos Peralías García, Delegado de Sostenibilidad, Urbanismo y Vivienda.
 - María Almudena Melo Sánchez, Delegada de Grandes Proyectos, Contratación, Licencias de Actividad y Orden de Ejecución.

TÉCNICOS

- Sergio Cornejo Ortiz, Arquitecto Municipal.
- Juan José López Cárdenas, Arquitecto Técnico Municipal.
- Eduardo Ostos Librero, Auxiliar Administrativo de Oficina Técnica Municipal.



Contratación
de servicios de redacción
del Plan General de
Ordenación Municipal
del Ayuntamiento de Gines

Expediente **4261/2023**

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO
INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)

Fecha de edición: **ABRIL DE 2025**

COORDINACIÓN Y DIRECCIÓN DE EQUIPO URBANÍSTICO



PGOM GINES
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
FASE III. DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



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

ÍNDICE

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA	6
A.1. CRITERIOS, FINALIDAD Y OBJETIVOS.....	7
A.2. JUSTIFICACIÓN DE LA OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA DE SU FORMULACIÓN	9
A.3. ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO.....	15
A.4. ANÁLISIS Y SITUACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS	27
A.5. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO	49
A.6. DESCRIPCIÓN DE LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN	50
A.7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. IMPACTO ACÚSTICO.....	52
A.8. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE	71
B. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA.....	79
B.1. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	81
B.2. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.....	88
C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO	100
C.1. NECESIDAD DE NUEVOS CRECIMIENTOS.....	102
C.2. MOVILIDAD.....	105
C.3 RED DE ESPACIOS LIBRES, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS.	107
D. MEMORIA DE PROPUESTA	113
D.1. ALTERNATIVAS	171
D.2. MODELO TERRITORIAL.....	174
D.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN	175
D.4. AVANCE DE LA SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO	194
D.5. DIRECTRICES DE PROTECCIÓN.....	200
D.6. CRITERIOS DE URBANISMO INCLUSIVO	210
D.7. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COLINDANTES.....	219
D.8 APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN.....	220

FASE III
**DOCUMENTO
DE AVANCE**

A. MEMORIA INFORMATIVA Y
DESCRIPTIVA



PGOM GINES

PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Dise
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor

A. MEMORIA INFORMATIVA Y DESCRIPTIVA

A.1. CRITERIOS, FINALIDAD Y OBJETIVOS

A.1.1. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DE LA LISTA

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

- Una ocupación racional y eficiente del suelo
- Fomentarán la consolidación de los núcleos urbanos existentes y la diversidad de usos mediante actuaciones de mejora, rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, debiendo los nuevos crecimientos cumplir con lo establecido en el artículo 31.
- Dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes en proporción suficiente para atender las necesidades de esparcimiento de la población y para contribuir a mitigar los efectos del cambio climático.
- Resolver los problemas de movilidad mejorando la red viaria, ciclista y peatonal y fomentando los medios de transporte colectivo y el acceso a las dotaciones a través de los mismos.
- Priorizar la utilización del espacio público urbano por el peatón frente a los vehículos motorizados y la conexión de éste con el entorno rural, garantizando las condiciones de accesibilidad universal.
- Incluir los equipamientos comunitarios en proporción suficiente a la demanda de la ciudadanía o completar los existentes.
- Establecer redes eficientes de infraestructuras y servicios técnicos y, en especial, las de abastecimiento de agua, saneamiento y depuración, telecomunicaciones, así como las energéticas, fomentando las energías renovables y contribuyendo a la lucha contra el cambio climático.
- Se establecerá una adecuada equidistribución de cargas y beneficios entre las diferentes actuaciones de nueva urbanización que se prevean o se posibilite delimitar.
- El Plan General de Ordenación Municipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, que comprende:
 - a) La clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico.
 - b) La delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.
 - c) El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios, así como las redes de infraestructuras y servicios conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente.
 - d) La delimitación de los bienes y espacios que deban contar con una singular protección por su valor histórico, cultural, urbanístico o arquitectónico.
 - e) Los criterios y directrices para los nuevos desarrollos de las actuaciones de nueva urbanización en el suelo rústico, de conformidad con lo establecido en el artículo 31 y su coherencia con la ciudad existente.
- Además, también deberá establecer las siguientes determinaciones que complementan el modelo general de ordenación del municipio:

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



A.1.2. CRITERIOS Y OBJETIVOS GENERALES DEL PGOM

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 Gines son los siguientes:

- 1. Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor del PGOU en 2013, 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 mejora 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 Gines 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.** Que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales. Se tomará como base la cartografía de Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA) del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), competente para la delimitación de los límites del término municipal. En fases posteriores será necesario el estudio de la correspondencia con la cartografía catastral y sus implicaciones en base a la preceptiva coordinación registral.



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

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

El municipio de Gines ha sufrido a lo largo de los años numerosos cambios respecto a su planeamiento.

HISTÓRICO DEL PLANEAMIENTO GENERAL Y DE DESARROLLO:

- Normas Subsidiarias Municipales de Gines. Aprobadas 07/03/1996.
- Plan General de Ordenación Urbanística de Gines (PGOU). Adaptación Parcial a la LOUA de las NNSS. Aprobado 28/04/2010.
- Revisión del PGOU de Gines. Aprobado 06/11/2013
- Documento Complementario Cumplimiento Resolución. Aprobado 21/01/2014.
- Modificaciones en suelo urbano al PGOU. Aprobado el 30/07/2019 (BOP del 16/11/2019).

A.2.2. NORMAS SUBSIDIARIAS MUNICIPALES DE GINES. NNSS 1.996.

En 1996 se aprueban las Normas Subsidiarias Municipales de Gines, con aprobación definitiva por la Comisión Provincial de Ordenación del Territorio y Urbanismo el 7 de marzo de 1.996.

A.2.3. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA, ADAPTACIÓN PARCIAL DE LA REVISIÓN DE LAS NORMAS SUBSIDIARIAS DE GINES. PGOU 2010.

Tras 14 años de vigencia y diversas modificaciones de las NNSS, se redacta la adaptación parcial de las mismas a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía 7/2002, de 17 de diciembre (LOUA) y sus modificaciones.

Se inscribe en el marco de las previsiones de la Disposición Transitoria Segunda, apartado 2, de la LOUA, y en la regulación específica que para las AdP efectúa en sus artículos comprendidos entre el 1 y el 6, ambos inclusive, el Decreto 11/2008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas. Según dicha Disposición, tiene la consideración de AdP aquellas que, como mínimo, alcanza al conjunto de terminaciones que configuran la ordenación estructural del municipio, en los términos del art. 10.1 de dicha ley.

En base a esto se aprueba el PGOU de Gines, AdP de las NNSS, aprobándose por acuerdo del Pleno del Ayuntamiento el 28 de abril de 2010, publicándose en el BOP nº 200 de 30/08/2010.

A.2.4. SITUACIÓN ACTUAL. PLANEAMIENTO DE APLICACIÓN. REVISIÓN DEL PGOU 2013.

Tras todo lo expuesto decir que **el planeamiento vigente** en Gines se corresponde con el PGOU de 2013, con aprobación definitiva el 06 de noviembre de 2013. Publicación de la Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de la Andalucía (BOJA) número 237, el 1 de diciembre de 2013 y el Documento Complementario de cumplimiento de la Resolución, aprobado el 21 de enero de 2014.

Una vez subsanadas las deficiencias por dicho Documento Complementario se procede al depósito e inscripción del PGOU de Gines en el Registro Autonómico de instrumentos urbanísticos, siendo publicada dicha Resolución y el contenido de las normas urbanísticas de este planeamiento en el BOJA nº 78 con fecha 24 de abril de 2014, conforme a lo establecido por el art. 41 de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de ordenación urbanística de Andalucía.

En lo referente a la Ordenación Estructural, la Revisión recoge las modificaciones puntuales de la adaptación parcial a la LOUA, así como las circunstancias socioeconómicas del municipio, con especial incidencia en el crecimiento demográfico constante, siendo el incremento total en la década previa a la revisión del PGOU del 16,35%, desde los 11.430 habitantes de 2003 a los 13.299 habitantes en 2013.

Respecto de la clasificación del suelo, tal como se ha indicado se recoge las modificaciones del anterior planeamiento, y se pretende dar respuesta a los cambios normativos, incluidos el planeamiento territorial y sectorial. Así mismo, esta revisión del PGOU pretende dar respuesta al hecho metropolitano, realidad cada vez con más peso y que en el planeamiento proveniente de las NNSS no se contemplaba con claridad. De esta forma, la clasificación general del suelo queda como sigue:

- Suelo Urbano. El suelo urbano está delimitado conforme a los requisitos señalados por la legislación urbanística, e integrado por los suelos adscritos a las siguientes categorías:
 - El Suelo Urbano Consolidado. SUC. Cuenta con una superficie de 235,294 Ha.
 - El Suelo Urbano No Consolidado. SUNC. Correspondiente con los ámbitos de unidades de ejecución no desarrolladas delimitadas en suelo urbano. Con una superficie de 8,409 Ha.
- Suelo Urbanizable. Comprende las siguientes categorías:
 - Suelo Urbanizable Ordenado. SUO. Constituido por los sectores cuyo planeamiento de desarrollo se encuentra definitivamente aprobado, como Área de Planeamiento Incorporado (API). Son el sector residencial “El Cortijuelo” y el sector terciario “La Cerca del Pino II”. La superficie total del suelo urbanizable ordenado es de 13,818 Ha.
 - Suelo Urbanizable Sectorizado SUS. Los sectores “Biedma Norte” de uso global residencial y el sector “Marchalomar” de uso global terciario-industrial se enclavan en esta categoría de suelo, con una superficie total de 4,153 Ha.
 - Suelo Urbanizable No Sectorizado. SUNS. Se clasifica un único sector de suelo urbanizable no sectorizado y es el definido en el PGOU como “Tabladilla-Estacada del Barbero”. Cuenta con una superficie total de 24,022 Ha. Este sector aparece en el POTAUS dentro del sistema de protección territorial como un espacio Agrario de Interés (EAI), pero por sus características y en base al artículo 77.2 del POTAUS se ha podido ajustar la vocación natural de este suelo.
Tal como indica dicho art. 77.2: “Los instrumentos de planeamiento urbanístico general podrán establecer los nuevos desarrollos de los núcleos urbanos ubicados en los Espacios Agrarios de Interés en contigüidad con los suelos urbanos clasificados. La aprobación definitiva del Plan General de Ordenación Urbanística supondrá por sí sola el ajuste del Plan en relación con la delimitación del Espacio Agrario de Interés.”
Por tanto, la inclusión en el PGOU vigente, justificada en el mismo por contigüidad con el suelo urbano, así como siendo la única alternativa de crecimiento del municipio, lleva a cabo dicho ajuste, quedando fuera de la delimitación de EAI.



- Suelo No Urbanizable. El planeamiento vigente no identifica específicamente suelo dentro de la clasificación de no urbanizable. Sin embargo, los sistemas generales se entienden incluidos en dicha clasificación con las siguientes categorías:
 - Especial protección por legislación específica. Constituido por los suelos considerados bien de dominio natural, o que están sujetos a limitaciones o servidumbres. Forma parte de esta categoría la Autovía A-49, el viario de enlace y los suelos colindantes de protección por legislación de carreteras, con una superficie de 4,523 Ha. Además, se encuentra en esta categoría el cementerio municipal, como sistema general y una superficie de 0,69 Ha.
 - Especial protección por planificación territorial o urbanística. Aunque el PGOU vigente no identifica suelos en esta categoría, el Plan Subregional Plan de Ordenación de la Aglomeración urbana de Sevilla, identifica como parte del Sistema de protección en la categoría de espacio natural y bienes culturales la vía pecuaria “Cordel del Patrocinio” que atraviesa el municipio de este a oeste y como elementos culturales del patrimonio territorial dos yacimientos arqueológicos.
 - Carácter natural o rural. El planeamiento vigente no identifica suelos en esta categoría.

La planificación incluye la programación de 795 viviendas en total, con un porcentaje de vivienda protegida superior al 30%.

Respecto a los estándares de espacios libres públicos, alcanza y supera los requerimientos mínimos, con 134.271 m² destinados a parques y jardines, calculando aproximadamente 8,55 m² por habitante.

En el caso de los equipamientos, se identifican diversas categorías que suman un área considerable que aporta funcionalidad a la población sobre los servicios públicos.

A.2.5. MODIFICACIÓN AL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE GINES (QUE NO AFECTA A SU ORDENACIÓN ESTRUCTURAL).

Modificaciones al Plan General de Ordenación Urbanística de Gines que no afectan a su ordenación estructural, con aprobación definitiva el 30 de julio de 2019 y publicación en el BOP nº 266 de fecha 16 de noviembre de 2019.

Tal y como se recoge en el propio documento, el objeto de estas modificaciones se deben a que, una vez aprobado el PGOU de 2013, y transcurridos cuatro años se plantearon algunas inquietudes en la aplicación práctica de aspectos concretos de su normativa urbanística, como el detectado en la Comisión de Patrimonio Local de fecha 10 de octubre de 2016, referente al suelo urbano calificado como *área de ciudad jardín*, que ponían de manifiesto la necesidad de formular una modificación del referido instrumento de planeamiento general, al entenderse que de la literalidad de determinados artículos de las normas urbanísticas, podían llevar a confusión y a la desprotección del entorno del referido área, que por otra parte se pretendía preservar, respecto de sus valores ambientales y estéticos en relación con la tipología edificatoria característica.

Además, se recoge la demanda hecha por los vecinos sobre la necesidad de modificar algunas determinaciones puntuales de la ordenación pormenorizada del suelo urbano, que no permitían el debido desarrollo de las zonas afectadas según la ordenación urbanística establecida; o bien por haberse aparecido nuevas carencias que motivaban la necesidad de modificar las determinaciones del Plan, sin suponer la adopción de nuevos criterios respecto de la estructura general del territorio,

ni sobre la clasificación del suelo. Estas modificaciones afectaban a los parámetros de ocupación máxima y edificabilidad neta de los suelos calificados como áreas de densidad baja, a los usos permitidos en las áreas calificadas como industrial y terciario, así como a la definición de la parcela mínima en caso de segregación en esta última.

Con todo ello se redactaron cuatro modificaciones puntuales, tal que:

1. Suelo Urbano: Modificación de las “Condiciones, normativa y ordenanzas particulares de las áreas de ciudad jardín” referente a la ordenación pormenorizada del número máximo de viviendas y condiciones de usos. Afecta a los artículos 8,79, 8.82 y 8.83 de las N. U.
2. Suelo Urbano: “Condiciones, normativa y ordenanzas particulares de las áreas de densidad baja” referente a la ordenación pormenorizada de la ocupación máxima y edificabilidad neta de parcela. Afecta a los artículos 8.68 y 8.69 de las N. U.
3. Suelo Urbano: “Condiciones, normativa y ordenanzas particulares del suelo industrial” referente a la ordenación pormenorizada de las condiciones de usos. Afecta a los artículos 5.37 y 8.113 de las N. U.
4. Suelo Urbano: “Condiciones, normativa y ordenanzas particulares del suelo terciario” referente a la ordenación pormenorizada de las condiciones para la segregación de las parcelas y las condiciones de usos. Afecta a los artículos 5.37, 8.117 y 8.121 de las N. U.

Además de los anteriores instrumentos urbanísticos a escala general, a lo largo de todos estos años se han desarrollado una serie de Modificaciones puntuales, que suponen una serie de innovaciones y de mejoras de diferentes aspectos, determinaciones y sectores de las normativas vigentes, así como sus desarrollos a través de instrumentos de desarrollo. Se resumen en el siguiente cuadro:



PLANEAMIENTO DE DESARROLLO INSTRUMENTO	DENOMINACIÓN	Fecha aprobación	Fecha publicación BOJA/BOP	Órgano	
ESTUDIO DE DETALLE	C/ CAMINO DE SANTA MARIA, 17 Y CANAL S/N. CREACION DE VIAL PRIVADO EN PARCELA	2013	BOP N° 22	28/01/2014	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	AVDA. DE LA INDUSTRIA ESQ. C/ TECNOLOGIA Y DESARROLLO (MANZANA 1, ANTIGUO PP "LA CERCA DEL PINO I")	2014	BOP N° 286	12/12/2014	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	"LA MOGABA"	2019	BOP N° 166	19/07/2019	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	AVDA. DE EUROPA, 62 Y C/ VERDIAL, S/N	2018	BOP N° 20	25/01/2019	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	C/ MANOLO CORTES, 40-B (ANTIGUO N° 10)	2019	BOP N° 297	26/12/2019	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	C/ JACINTO BENAVENTE, 3 Y 5	2021	BOP N° 47	26/02/2021	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2021	BOP N° 53	06/03/2021	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	SECTOR 1 INDUSTRIAL "SERVIALSA". C/ G ESQ. C/ C	2021	BOP N° 141	21/06/2021	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	AVDA. II DUQUE DE AHUMADA, 100	2022	BOP N° 193	22/08/2022	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	C/ VERDIAL, 23-D	2022	BOP N° 193	22/08/2022	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	C/ COLON, 23	2022	BOP N° 193	22/08/2022	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	UE-8. C/ VIRGEN DEL VALLE, 6, 8 Y 10	2022	BOP N° 245	22/10/2022	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	AVDA. DE EUROPA, 35 B	2022	BOP N° 245	22/10/2022	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE	AVDA. DE EUROPA, 31	2023	BOP N° 231	05/10/2023	AYTO
MODIFICACION DEL ESTUDIO DE DETALLE	UE-4 C/ GUADALQUIVIR	2019	BOP N° 166	19/07/2019	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE anterior	API-05-EG "EL GRANADILLO" (ANTIGUA UE-5)	2005	BOP N° 163	16/07/2005	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE anterior	API-02 "LA ALCOYANA" (ANTIGUA UE-7)	2007	BOP N° 49	01/03/2007	AYTO
ESTUDIO DE DETALLE anterior	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2011	BOP N° 60	15/03/2011	AYTO
MODIFICACION DEL ESTUDIO DE DETALLE anterior	API-02 "LA ALCOYANA" (ANTIGUA UE-7)	2022	BOP N° 245	22/10/2022	AYTO
MODIFICACION DEL PROYECTO DE REPARCELACION	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2011	BOP N° 106	11/05/2011	AYTO
MODIFICACION DEL PROYECTO DE REPARCELACION	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2021	BOP N° 122	29/05/2021	AYTO
MODIFICACION DEL PROYECTO DE URBANIZACION	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2011		28/04/2011	AYTO
MODIFICACION DEL PROYECTO DE URBANIZACION	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2021		21/09/2021	AYTO
PLAN PARCIAL	SUS-SO-PPM "MARCHALOMAR"	2014	BOP N° 159	11/07/2014	CPOTU
PLAN PARCIAL anterior	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2006	BOP N° 289	16/12/2006	CPOTU
PLAN PARCIAL anterior	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2007	BOP N° 159	27/05/2014	CPOTU
PROYECTO DE REPARCELACION	API-05-EG "EL GRANADILLO" (ANTIGUA UE-5)	2005	BOP N° 297	27/12/2005	AYTO
PROYECTO DE REPARCELACION	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2007	BOP N° 20	25/01/2007	AYTO
PROYECTO DE REPARCELACION	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2008	BOP N° 50	01/03/2008	AYTO
PROYECTO DE REPARCELACION	SUS-SO-PPM "MARCHALOMAR"	2014	BOP N° 188	14/08/2014	AYTO
PROYECTO DE REPARCELACION	AVDA. DE LA INDUSTRIA ESQ. C/ TECNOLOGIA Y DESARROLLO (MANZANA 1, ANTIGUO PP "LA CERCA DEL PINO I")	2015	BOP N° 63	18/03/2015	AYTO

PROYECTO DE REPARCELACION	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II". PARCELA 6	2016	BOP N° 205	03/09/2016	AYTO
PROYECTO DE REPARCELACION	API-02 "LA ALCOYANA" (ANTIGUA UE-7)	2023	BOP N° 136	15/06/2023	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	API-05-EG "EL GRANADILLO" (ANTIGUA UE-5)	2006	BOP N° 16	21/01/2006	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	API-01-EC "EL CORTIJUELO"	2007		17/01/2007	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	API-03-CPII "LA CERCA DEL PINO II"	2007		11/12/2007	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	SUS-SO-PPM "MARCHALOMAR"	2014	BOP N° 197	26/08/2014	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	AVDA. DE LA INDUSTRIA ESQ. C/ TECNOLOGIA Y DESARROLLO (MANZANA 1, ANTIGUO PP "LA CERCA DEL PINO I")	2015	BOP N° 115	21/05/2015	AYTO
PROYECTO DE URBANIZACION	SECTOR 1 INDUSTRIAL "SERVIALSA". C/ G ESQ. C/ C	2022		23/02/2022	AYTO

A.2.6.EL PLAN COMO INSTRUMENTO PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL TÉRMINO MUNICIPAL

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

- a) La clasificación del suelo con la delimitación del suelo urbano y del suelo rústico.
- b) La delimitación y la normativa general de las categorías de suelo rústico, así como, en su caso, de los ámbitos de Hábitat Rural Diseminado.
- c) El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, 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.

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

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

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

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

A.2.7. ALCANCE DEL PGOM

Según el artículo 63 de la LISTA:

Artículo 63. El Plan General de Ordenación Municipal.

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

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

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

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

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

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

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

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

A.2.8. ALCANCE DEL AVANCE

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

Según el artículo 77 de la LISTA:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De acuerdo con el artículo 77 de la Ley 7/2021, el Avance se considera un "borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente." Por lo tanto, la aprobación del Avance implica el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el artículo 77 de la Ley 7/2021 y del artículo 101 del Decreto 550/2022 de 29 de noviembre, que aprueba el Reglamento General de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

A.3. ANTEDECENTES DE PLANEAMIENTO, TERRITORIAL Y URBANÍSTICO

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

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

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

En la actualidad el municipio de Gines se regula urbanísticamente por el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) aprobado definitivamente el 06 de noviembre de 2013, y por sus posteriores modificaciones.

En este capítulo haremos un análisis del planeamiento urbanístico vigente en el municipio, así como de los ámbitos de desarrollo previstos por cada uno de ellos. Aportaremos los Planos Urbanísticos que visualicen la clasificación y calificación de los suelos, la ordenación del término municipal, así como otros necesarios para apoyar el entendimiento de la realidad urbanística en la que se encuentra el municipio, según los Planes que tienen vigencia en la actualidad.



A.3.1. PLANEAMIENTO TERRITOTIAL

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

- La aprobación del **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**, mediante Decreto 206/2006 de 28 de noviembre ha influido en todo el urbanismo en Andalucía. Desde el 23 de diciembre de 2021 queda derogada la norma 45.4.a del POTA, que acotaba los futuros crecimientos urbanísticos, según se recoge en el punto 2.f) de la Disposición Derogatoria Única de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.
- En el Decreto 267/2009, de 9 de junio por el que se aprueba el documento del **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)**, en su artículo 2, Gines aparece incluido en el ámbito territorial del Plan.

Este plan de carácter subregional conlleva la ordenación del territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, conformada por un total de 46 municipios.

Este plan tiene como finalidad determinar y establecer las medidas necesarias en el orden urbanístico para asegurar la protección del medio físico natural en la provincial, entendiendo éste como el paisaje, los suelos agrícolas forestales o ganaderos, los espacios de interés ecológico, científico, cultura o recreativo, los yacimientos arqueológicos, las aguas, así como cualquier otro elemento del medio natural susceptible de protección mediante regulación de usos del suelo.

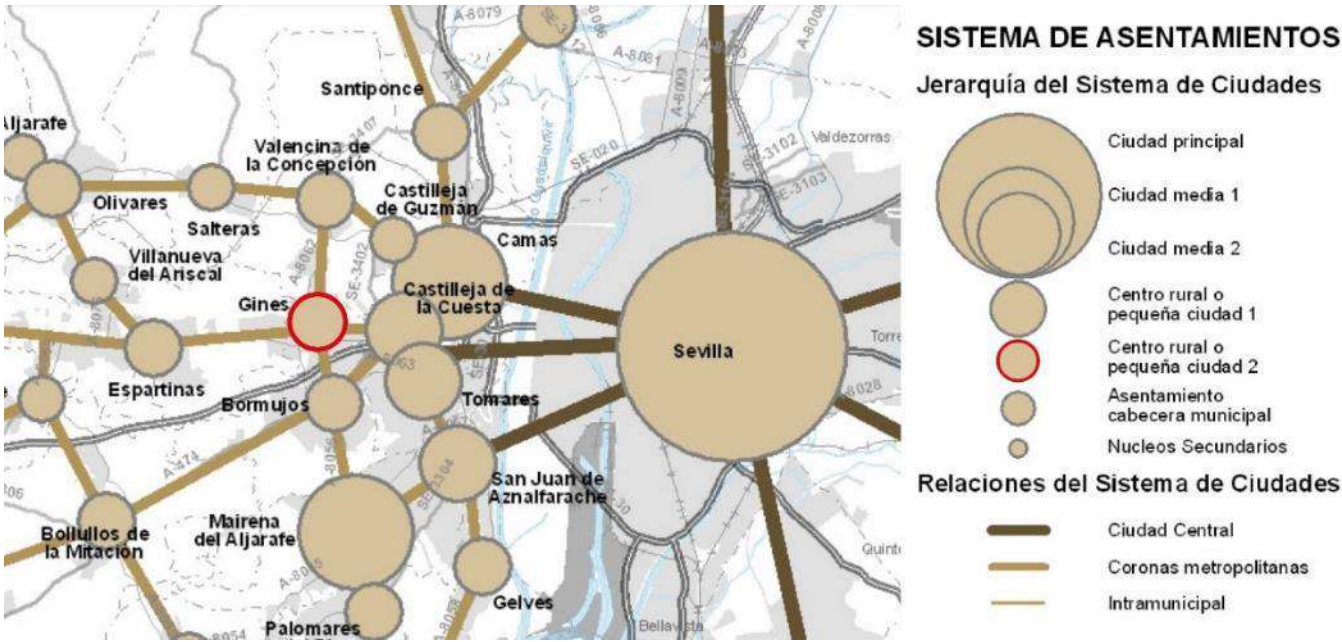
A.5.1.1. Plan de Ordenación Territorial De Andalucía (POTA)

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

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

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

El modelo territorial de Andalucía que define establece una jerarquía del sistema de ciudades a siete niveles, en las que Gines está englobada dentro de la corona metropolitana de Sevilla, siendo en la jerarquía del **sistema de ciudades, una ciudad pequeña tipo 2**.



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

A.5.1.2. Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)

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

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

El municipio de Gines, tal y como se establece en el artículo 2 del Decreto, se incluye dentro del ámbito territorial del Plan.

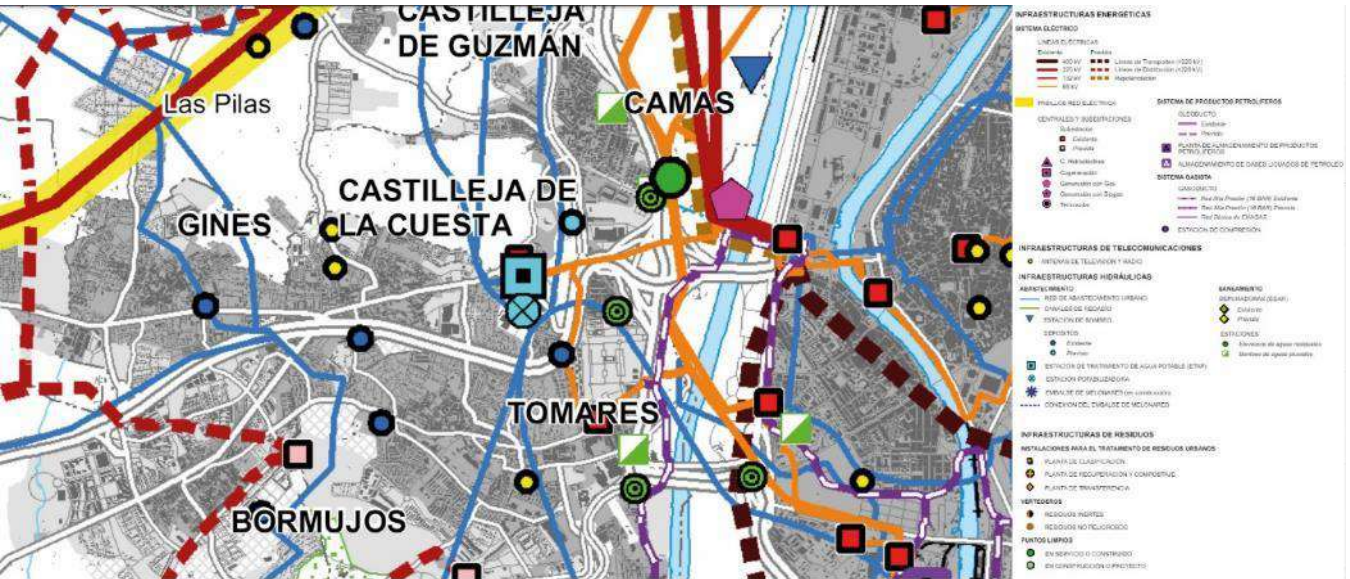
Los objetivos planteados por este documento de Ordenación Territorial son los siguientes:

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

En el caso particular del municipio objeto de análisis, en base a la documentación planimétrica se identifican la siguiente incidencia:

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

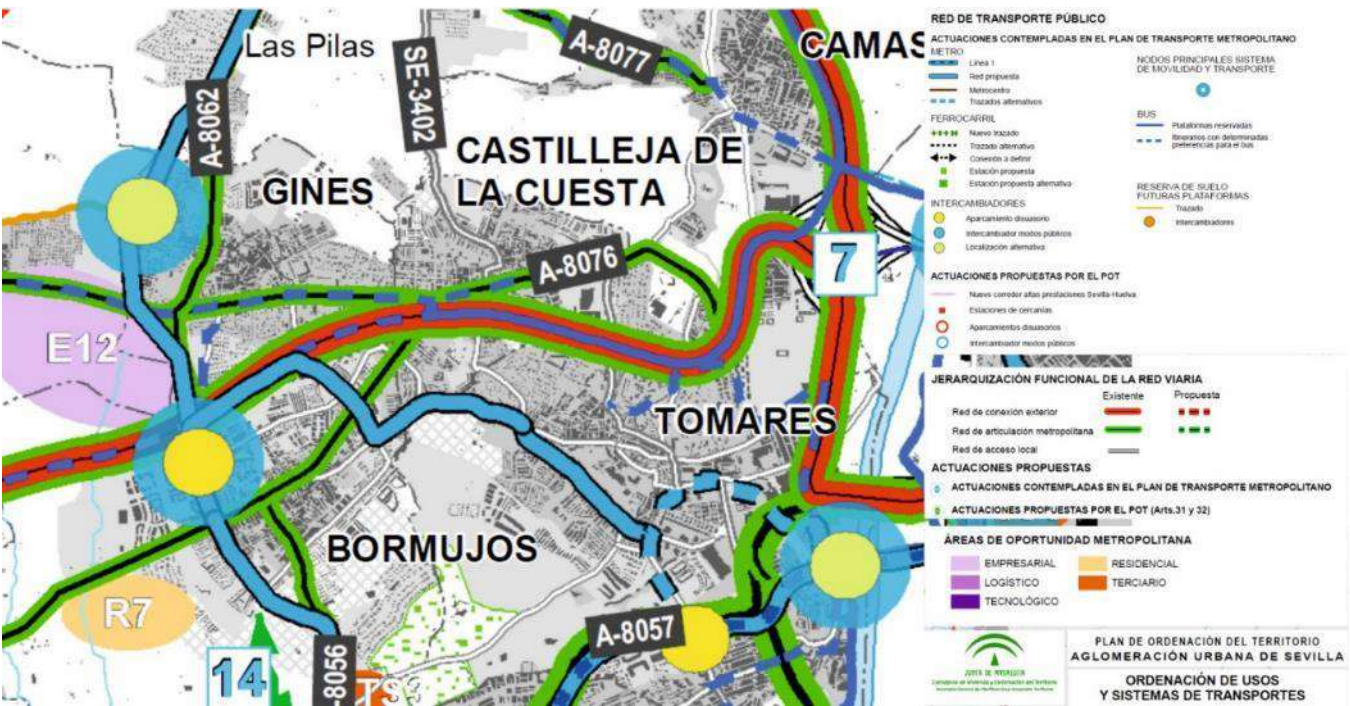
Infraestructuras hidráulicas-ABASTECIMIENTO- depósitos y red de abastecimiento.



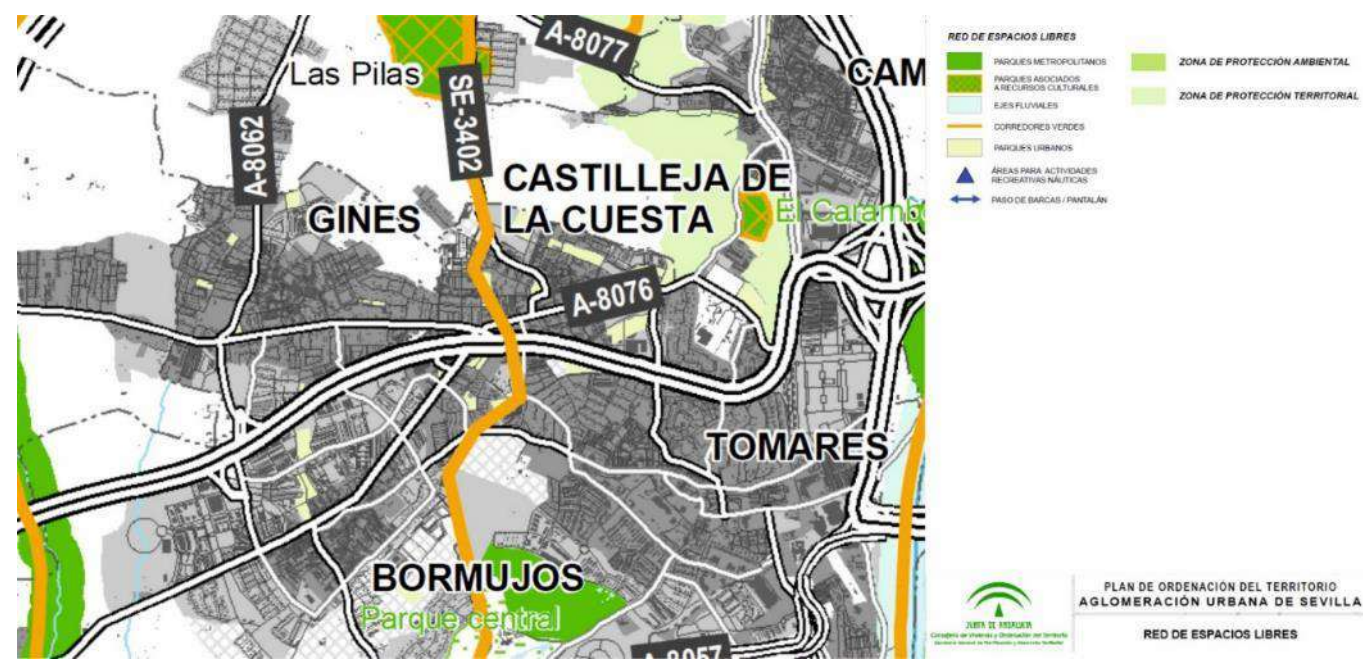
Respecto a la información que se recoge en el Plano de Ordenación de **USOS Y SISTEMAS DE TRANSPORTES**, se identifica los siguientes elementos:

JERARQUIZACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIARIA

- Red de conexión exterior (a-49)
- Red de articulación metropolitana
- Bus- Plataformas reservadas e itinerarios con determinadas preferencias para el bus



Respecto a la información que se recoge en el Plano de Ordenación de **RED DE ESPACIOS LIBRES** se identifican únicamente una serie de parques urbanos.



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

- ESPACIO NATURALES Y BIENES CULTURALES
 - Una vía pecuaria que atraviesa el municipio de forma longitudinal de Este a Oeste.
- ELEMENTOS CULTURALES DEL PATRIMONIO TERRITORIAL
 - En la planimetría se identifican dos yacimientos arqueológicos.



El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS) establece un área de oportunidad de carácter empresarial denominada "El PETALO," que abarca los límites municipales colindantes con Espartinas y Bormujos. Esta área se concibe como un parque empresarial y tecnológico, buscando aprovechar la alta accesibilidad de los terrenos cercanos al nudo de la A-49 y la A-8062.

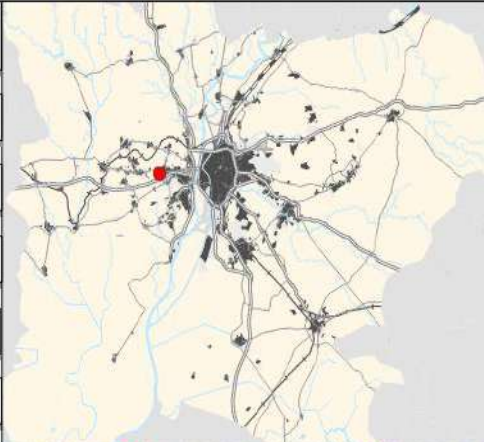


La justificación de este proyecto se basa en la necesidad de diversificar los usos en un entorno eminentemente residencial, apoyando el desarrollo industrial, empresarial y de servicios. Además, se destaca la importancia de la colaboración intermunicipal para garantizar la integración de los terrenos y su contribución al crecimiento económico del Aljarafe.

Hasta la fecha, el único municipio que ha avanzado en el desarrollo de los suelos de esta área de oportunidad es Gines. Espartinas y Bormujos deben acometer la ordenación de los suelos restantes pertenecientes a sus respectivos términos municipales para completar el proyecto. El planeamiento urbanístico de detalle deberá integrar determinaciones para la protección del viario y la reserva para la línea del tranvía del Aljarafe, todo ello en el marco de un estudio de movilidad que permita optimizar la accesibilidad y la funcionalidad del parque empresarial.

PLAN DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE LA AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA

ÁREAS DE OPORTUNIDAD	
IDENTIFICACIÓN	E12 Parque Empresarial "El Pétalo"
MUNICIPIO	Gines, Bormujos y Espartinas
SUPERFICIE	113 hectáreas
PLANEAMIENTO	PGOU 1994. Bormujos. Suelo no urbanizable. NN.SS. Gines 1996.SUS NN.SS. Espartinas 2000. SUS
TIPO DE ÁREA	Empresarial
JUSTIFICACIÓN	
- El Parque Empresarial y Tecnológico del Aljarafe fue objeto de un acuerdo entre los ayuntamientos de Espartinas, Bormujos y Gines para el desarrollo de una actuación conjunta, aprovechando la alta accesibilidad de unos suelos próximos al nudo de la A-49 con la A-8062. Su ámbito intermunicipal, su posición central en el Aljarafe y su contribución a la diversificación de los usos en un entorno eminentemente residencial, justifican su carácter metropolitano. - Los municipios de Espartinas y Gines ya han aprobado el planeamiento de desarrollo para sus respectivos suelos, por lo que es Bormujos el que debe acometer la ordenación de los suelos restantes pertenecientes a su término municipal.	
CRITERIOS DE ACTUACIÓN	
- El planeamiento urbanístico, en el marco del uso global industrial, deberá establecer una ordenación de usos pormenorizados que dé cabida a usos productivos- empresariales y terciario-servicios. El planeamiento ordenará los terrenos garantizando la integración de los mismos en los sectores colindantes de los términos municipales de Gines y Espartinas. - El sistema de espacios libres deberá incorporar la Hacienda Marchalomar, el arroyo Sequillo y las masas forestales existentes. - La ordenación de detalle deberá integrar las determinaciones para la protección del viario (Zona de Cautela de la A-49) establecidas por este Plan, e incluir la reserva para la línea del tranvía del Aljarafe, todo ello en el marco de un estudio de movilidad.	





A.3.2. PLANEAMIENTO GENERAL VIGENTE

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

1. Plan General de Ordenación urbanística (PGOU)

Aprobadas definitivamente el 6 de noviembre de 2013. Publicación de Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de la Andalucía (BOJA) número 237, el 1de diciembre de 2013.

2. Documento Complementario cumplimiento Resolución.

Los aspectos suspendidos por la resolución fueron subsanados por Documento Complementario de cumplimiento de la Resolución, aprobado el 21 de enero de 2014 y aprobados definitivamente en sesión de la Comisión Provincial de Urbanismo de 12 de marzo de 2014, publicándose en el BOJA n.º 78, de 24 de abril de 2014. El 30 de julio de 2019, el Pleno del Ayuntamiento aprobó definitivamente Modificación del P.G.O.U. de Gines, que no afectaba a la ordenación estructural del mismo, publicada en el B.O.P. de Sevilla n.º 266, de 16 de noviembre de 2019.

Además, cabe mencionar que el 28 de octubre de 2019, el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía emitió un fallo declarando la invalidez del Plan General de Ordenación Urbanística. Es importante destacar que esta sentencia no llegó a adquirir firmeza debido a que fue objeto de un recurso. Con fecha 20/12/2021 el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía declara la nulidad de dicha sentencia y acuerda retrotraer las actuaciones. Por tanto, el PGOU de 2013 es plenamente vigente.

3. Modificaciones posteriores sobrevenidas al planeamiento.

A.3.3. PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA (2013)

El Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) vigente en Gines, clasifican el territorio del término municipal en dos tipos de suelo:

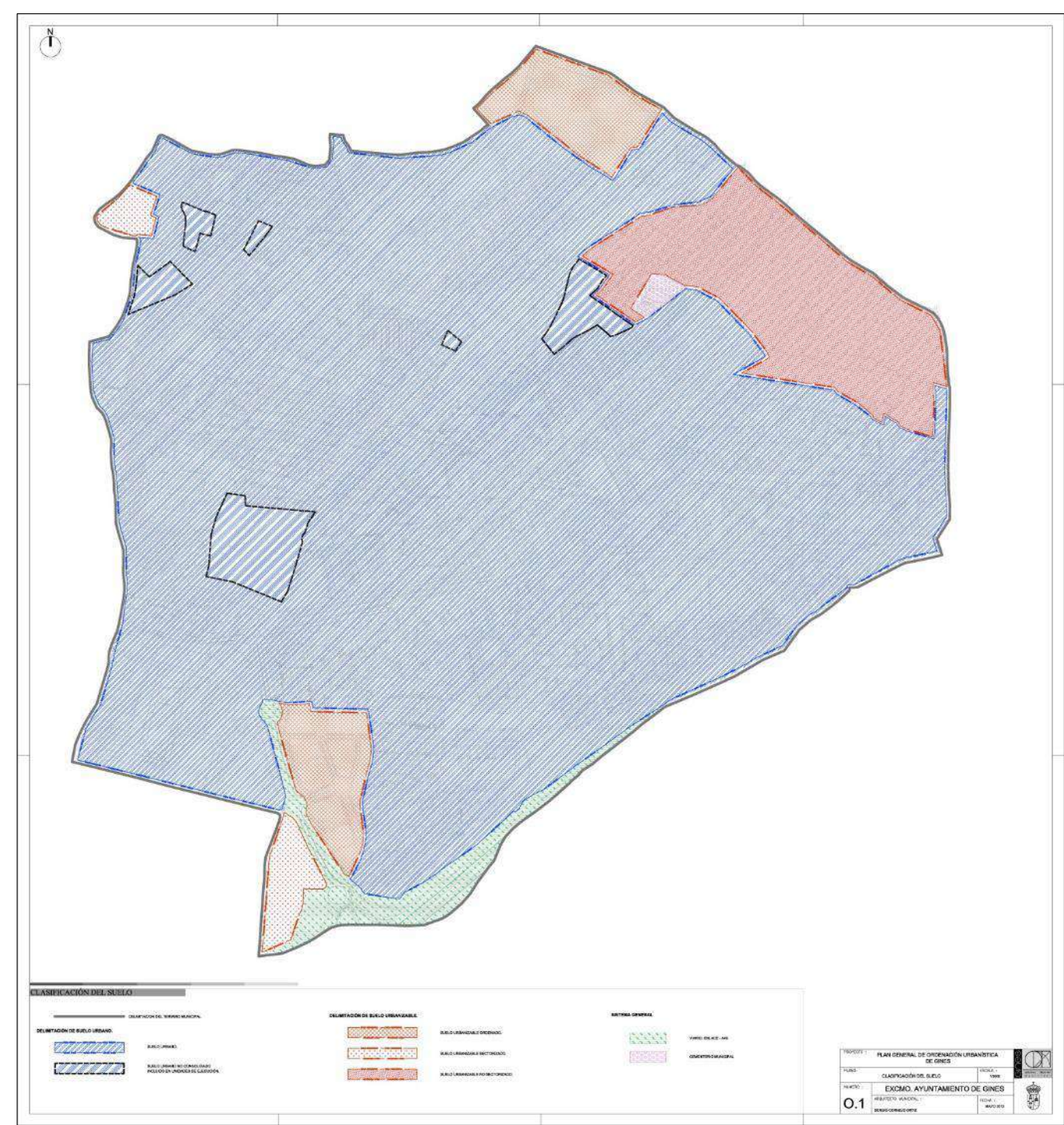
- Suelo urbano
- Suelo urbanizable

La cuantificación de esta propuesta se sintetiza en la siguiente tabla:

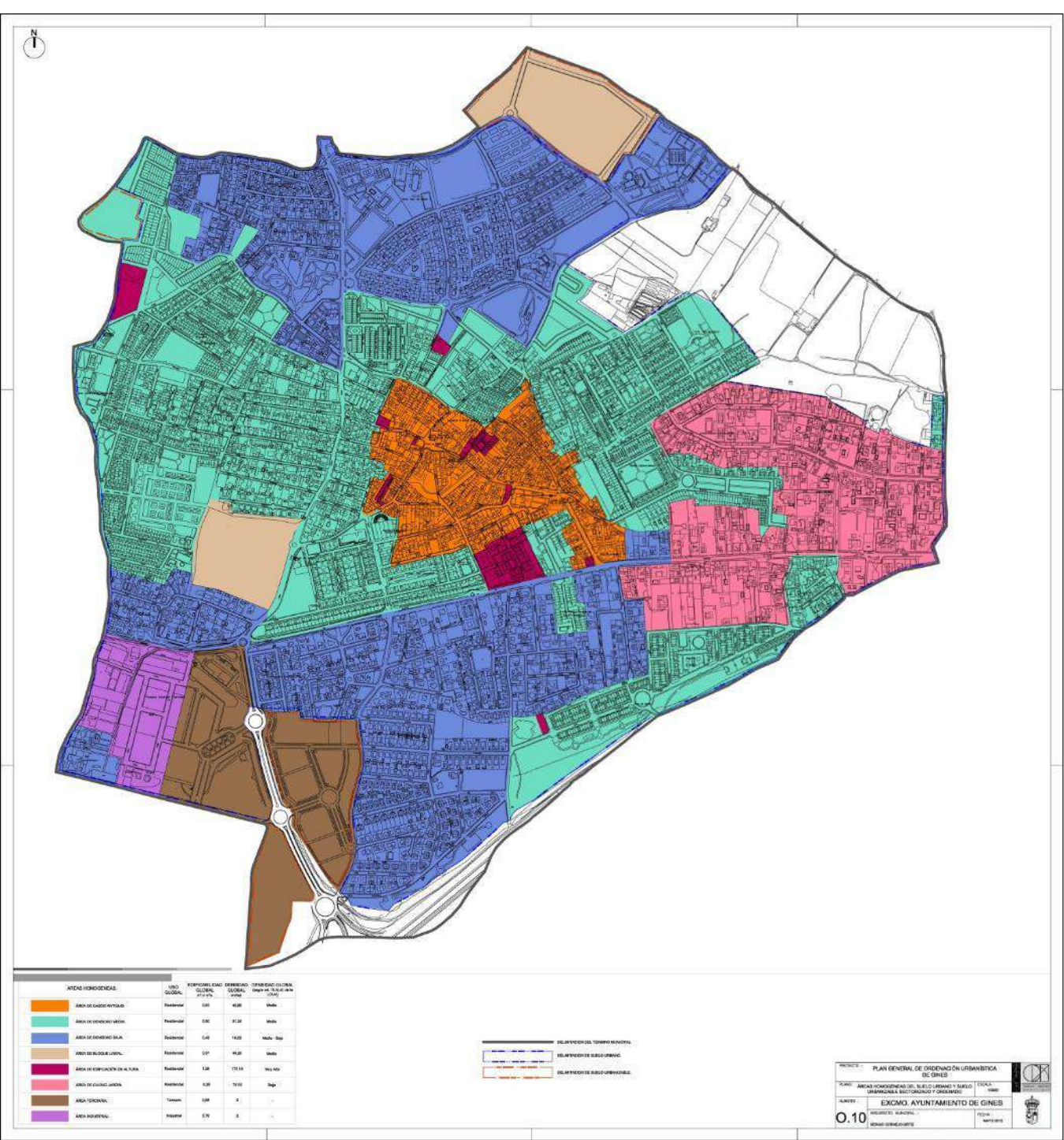
PGOU 2013	M2	%
URBANO	2.436.964,25	83,74%
URBANIZABLE	420.945,21	14,47%
SISTEMAS GENERALES*	52.142	1,79%

**El PGOU no identifica expresamente suelo en la categoría de Suelo No Urbanizable, sin embargo, los Sistemas Generales se entienden dentro de esta categoría.*

La clasificación del suelo del municipio queda limitada en el plano de ordenación correspondiente a “O-01. Clasificación del Suelo” de dicho Plan General de Ordenación Urbanística.



Clasificación del Suelo. Plano 01. PGOU 2013



Delimitación zonas homogéneas. Plano 010. PGOU 2013 (Cumpl. Resolución)



ORDENACIÓN DEL SUELO URBANO

El suelo urbano está delimitado conforme a los requisitos señalados por la legislación urbanística, e integrado por los suelos adscritos a las siguientes categorías:

- **El Suelo Urbano Consolidado SUC**, queda ordenado específicamente de modo detallado en el Plan (PGOU-Adaptación) y cuya delimitación es la así considerada por el PGOU vigente. Cuenta con una superficie de 235,94 Ha
- **El Suelo Urbano No Consolidado SUNC**, identificado para el resto del suelo clasificado como urbano por el planeamiento vigente, correspondiéndose con los ámbitos de las Unidades de Ejecución no desarrolladas delimitadas en suelo urbano. Con una superficie total de suelo de 8,402 Ha

SUELO URBANIZABLE

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

- **Suelo Urbanizable Ordenado. SUO.** Constituido por los sectores cuyo planeamiento de desarrollo se encuentra definitivamente aprobado, como Área de Planeamiento Incorporado (API). Son el sector residencial “El Cortijuelo” y el sector terciario “La Cerca del Pino II”. La superficie total del suelo urbanizable ordenado es de 13,818 Ha.
- **Suelo Urbanizable Sectorizado SUS.** Los sectores “Biedma Norte” de uso global residencial y el sector “Marchalomar” de uso global terciario-industrial se enclavan en esta categoría de suelo, con una superficie total de 4,153 Ha.
- **Suelo Urbanizable No Sectorizado. SUNS.** Se clasifica un único sector de suelo urbanizable no sectorizado y es el definido en el PGOU como “Tabladilla-Estacada del Barbero”. Cuenta con una superficie total de 24,022 Ha. Este sector aparece en el POTAUS dentro del sistema de protección territorial como un espacio Agrario de Interés, pero por sus características y en base al artículo 77.2 del POTAUS se ha podido ajustar la vocación natural de este suelo.

ORDENACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

El planeamiento vigente no identifica específicamente suelo dentro de la clasificación de no urbanizable. Sin embargo, los sistemas generales se entienden incluidos en dicha clasificación con las siguientes categorías:

- **Especial protección por legislación específica.** Constituido por los suelos considerados bien de dominio natural, o que están sujetos a limitaciones o servidumbres. Forma parte de esta categoría la Autovía A-49, el viario de enlace y los suelos colindantes de protección por legislación de carreteras, con una superficie de 4,523 Ha. Además, se encuentra en esta categoría el cementerio municipal, como sistema general y una superficie de 0,69 Ha.
- **Especial protección por planificación territorial o urbanística.** Aunque el PGOU vigente no identifica suelos en esta categoría, el Plan Subregional Plan de Ordenación de la Aglomeración urbana de Sevilla, identifica como parte del Sistema de protección en la categoría de espacio natural y bienes culturales la vía pecuaria “Cordel del Patrocinio” que

atraviesa el municipio de este a oeste y como elementos culturales del patrimonio territorial dos yacimientos arqueológicos.

- **Carácter natural o rural.** El planeamiento vigente no identifica suelos en esta categoría.

En síntesis, el PGOU define y ajusta las categorías del suelo a la LOUA, orientadas a reflejar mejor las realidades y necesidades actuales del municipio, clasificando los suelos

- Suelo Urbano Consolidado (SUC): Cuenta con 235,94 hectáreas.
- Suelo Urbano No Consolidado (SUNC): Una superficie pequeña, de solo 8,402 hectáreas.
- Suelo Urbanizable Ordenado (SUO): Tiene una extensión de 13,818 hectáreas.
- Suelo Urbanizable Sectorizado (SUS): Con una superficie de 4,153 hectáreas.
- Suelo Urbanizable No Sectorizado (SUNS): Cuenta con una superficie de 24,022 hectáreas.
- Suelo No Urbanizable. Como ya se ha indicado, aunque el PGOU no identifica directamente suelos en esta categoría, habría que incluir los correspondientes a los Sistemas Generales, con una superficie de 5,214 hectáreas.

La planificación incluye la programación de 865 viviendas en total, con un porcentaje de vivienda protegida superior al 30%.

DOTACIONES. SISTEMAS GENERALES

En el Plan General vigente se establece un número total de espacios destinados a dotaciones en escala general, que se califican como Espacios libres o Equipamiento.

	Nº Hab	PGOU vigente	
		Superficie	Estándar
SSGG EQUIPAMIENTO GENERAL	15.692	131.037,00 m²	8,35 m²/h
SSGG ESPACIOS LIBRES		134.271 m²	8.55 m²/h

Además, el documento recoge como sistema general:

- El área ocupada por el viario de conexión de la A-49 – Superficie: 45.238 m2
- El Cementerio municipal: 6.904 m2

A. SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

Respecto al Sistema General de Espacio libres, se identifican un total de nueve (9) espacios en todo el término municipal

ID	ÁREAS LIBRES (SSGG)	Superficie (m2)	%
1	PARQUE MUNICIPAL	20.242	34,4%
2	P.P. MADRE DE DIOS-EL VALLE	13.017	22,1%
3	PP LAS BRISAS ESTACADA DEL CURA	58.870	100,0%
4	PP LA MOGABA	5.010	8,5%
5	PP VILLANUEVA NORTE	7.907	13,4%
6	PP VILLANUEVA SUR	8.835	15,0%
7	PP EL TORREJÓN- CORTIJUELO ALTO	14.021	23,8%
8	EL CORTIJUELO	5.247	8,9%
9	LA ALCOYANA	1.122	1,9%
TOTAL		134.271	

B. SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO

Respecto al Sistema General de Equipamiento se identifican un total de nueve (9) espacios en todo el término municipal, distribuidos en las categorías de Administrativos, Socio cultural, Sanitario Asistencia, Docente, Deportivo, Servicios Terciarios, Servicios Urbanos y otros usos como Hacienda Santo ángel, Televisión Local o Torres de comunicaciones.

RED DE INFRAESTRUCTURAS. SISTEMA DE COMUNICACIONES.

En la actualidad, el municipio cuenta con diferentes conexiones a infraestructuras de carácter supramunicipal. Es decir, gozan de comunicaciones, servicios públicos y otros elementos de infraestructura que trascienden los límites administrativos del municipio o entidad local para servir a una región más amplia o a múltiples jurisdicciones municipales. Estas infraestructuras desempeñan un papel crucial en el desarrollo regional y la colaboración entre municipios y pueden abarcar diferentes ámbitos.

Las infraestructuras supramunicipales a considerar en el término municipal de Gines son:

REDES DE COMUNICACIÓN VIARIA

- Red de interés general del estado
- Red autonómica de carreteras de Andalucía
- Red provincial
- Red de transporte público

INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO DE AGUA Y SANEAMIENTO

- Redes de abastecimiento
- Redes de saneamiento

INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

- Redes eléctricas
- Telecomunicaciones

INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS

A. REDES DE COMUNICACIÓN VIARIA

La red de carreteras, en sus diferentes categorías, conectan múltiples municipios y regiones. Estas infraestructuras facilitan la movilidad de personas y mercancías a lo largo de áreas extensas.

En el caso del municipio de Gines, existen carreteras cuya jerarquía responde a los niveles nacionales, autonómicos y provinciales. Son las siguientes:

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

- **Carretera Nacional A-472.** Antigua carretera de Huelva discurre en paralelo a la Autovía A-49 Sevilla-Huelva y conecta los municipios desde Gines hasta San Juan del Puerto. Actualmente el tramo que discurre por la localidad de Gines se denomina A-8076 (desde Gines a Sanlúcar la mayor), pasando a tener un carácter urbano a su paso por el núcleo denominándose Avda./ de Europa.

RED AUTONÓMICA DE CARRETERAS

- **Autovía Sevilla-Huelva A-49.** Conformar el acceso principal de la localidad desde el sur. Es una red de transporte de gran capacidad que funciona como la principal vía de vertebración del Área Metropolitana del Aljarafe.
- **A-8076 (de Gines a Sanlúcar la Mayor).** Comienza en la intersección con la A-8062 (Gines) y finaliza en intersección con la A-472/A-473, con una longitud de 9,72Km. Atraviesa Gines durante 2Km aproximadamente a lo largo del núcleo urbano, y conforma su travesía en dirección este-oeste, con la denominación urbana de Av. de Europa.
- **A-8062 (de Bormujos a Valencina de la Concepción).** Intersección con la A-474 (Bormujos) y finaliza en Valencina de la Concepción, con una longitud de 2,91Km. Atraviesa la localidad de norte a sur, conectando el municipio con Bormujos al sur y con Valencina de la Concepción al norte, constituye el eje vertical de localidad y travesía principal en esta dirección hasta el límite sur.



Esquema de sistema de comunicaciones supramunicipales con incidencia en el municipio. Elaboración propia

RED PROVINCIAL

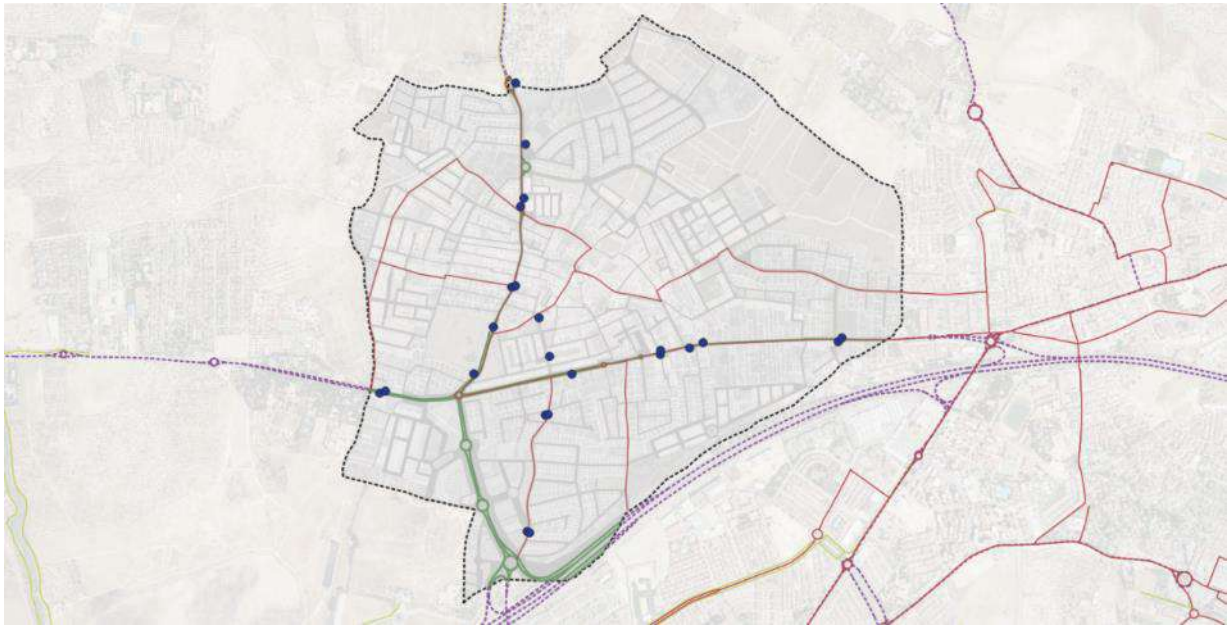
- **SE-517:** carretera entre Gines y Valencina.
 - **SE-625:** carretera entre Gines y Bormujos.
- Ambas carreteras son actualmente la carretera A-8062.

TRANSPORTE PÚBLICO

Además, existe una red de TRANSPORTE PÚBLICO, que permiten conexiones intermunicipales de transporte público con el municipio de Gines (fuente: Consorcio transportes Sevilla. Líneas metropolitanas de Sevilla)

- **M-102.** Circular del Aljarafe
- **M-105.** Línea Mairena del Aljarafe - Salteras
- **M-160.** Línea Sevilla -Gines.
- **M-166.** Línea Sevilla-Sanlúcar la Mayor.
- **M167.** Línea Sevilla - Villanueva del Ariscal
- **M-174.** Línea Sevilla- Gines
- **M-175.** Línea Albaida - Sevilla.

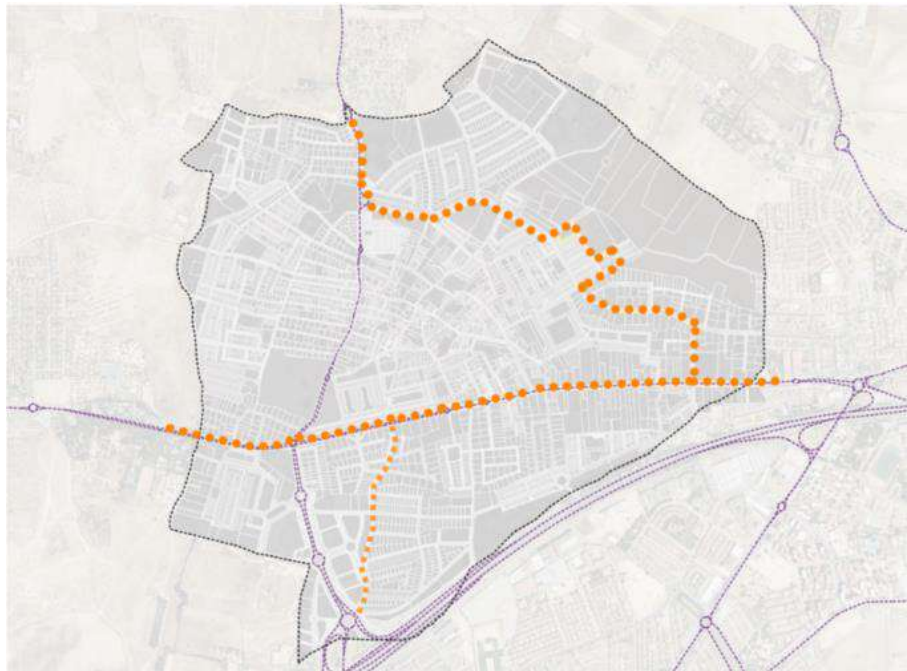
Según el DERA Datos Espaciales de Referencia de Andalucía, existe una red de paradas de autobús que se localizan en los principales ejes viarios del municipio.



Esquema de paradas de bus. Fuente: Elaboración propia



Red de carril bici: los viales no presentan adaptaciones para la reserva de carriles bici en el núcleo urbano y existen diversos tramos que unen la zona de la Avenida Europa con el municipio de Valencina a través de calles principales como Álvarez Quintero, Ramón y Cajal, Luis Cernuda conectando con la Avenida del Torrejón



Esquema de carril bici. Fuente: Elaboración propia

AFECCIONES AL PLANEAMIENTO DE LAS REDES DE TRANSPORTE

NORMATIVA

- Ley de Carreteras 25/1988 de 29 de julio, y reglamento que la desarrolla.
- Ley de Carreteras de Andalucía 8/2001 de 12 de julio (BOE nº 188, 7/08/2001) , y reglamento que la desarrolla, con modificaciones de la Ley 2/2003 de 12 de mayo de los Transporte urbanos metropolitanos.
- Decreto Ley 26/2021 del 14 de diciembre, por el que se adoptan las medidas de simplificación administrativa y mejora de la calidad regulatoria para la reactivación económica de Andalucía, en su artículo 60, donde se modifica el apartado 1 del artículo 56 de la Ley 8/2021.

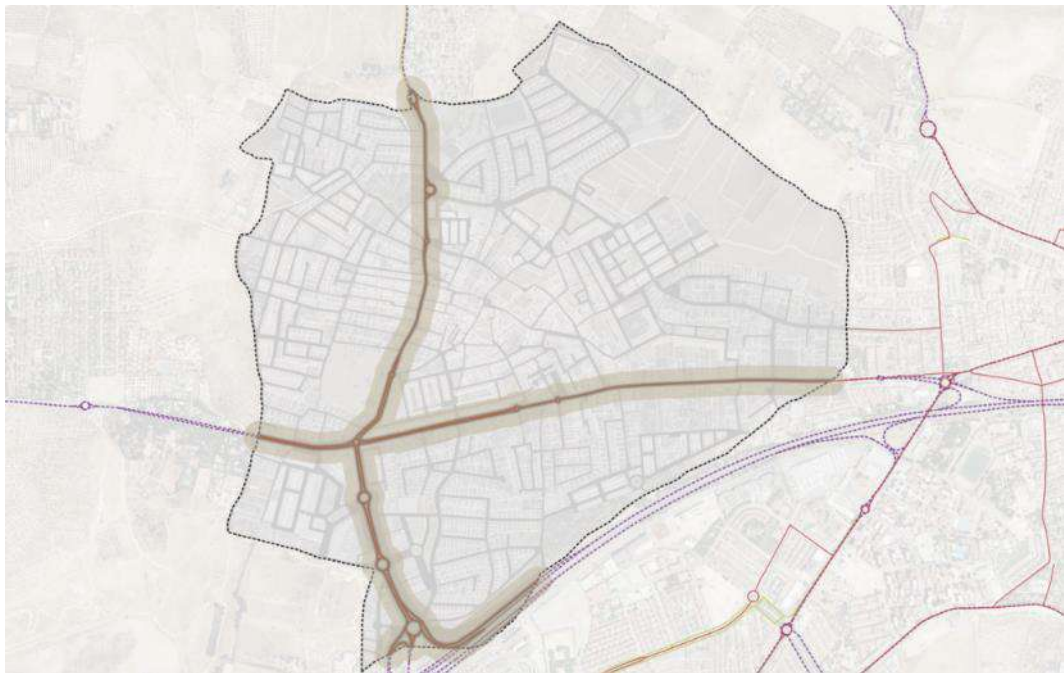
AFECCIÓN

Según las anteriores normativas, las zonas afectadas por el paso de las redes de carreteras anteriormente descritas, medidas horizontalmente desde la arista exterior de la calzada, son las siguientes:

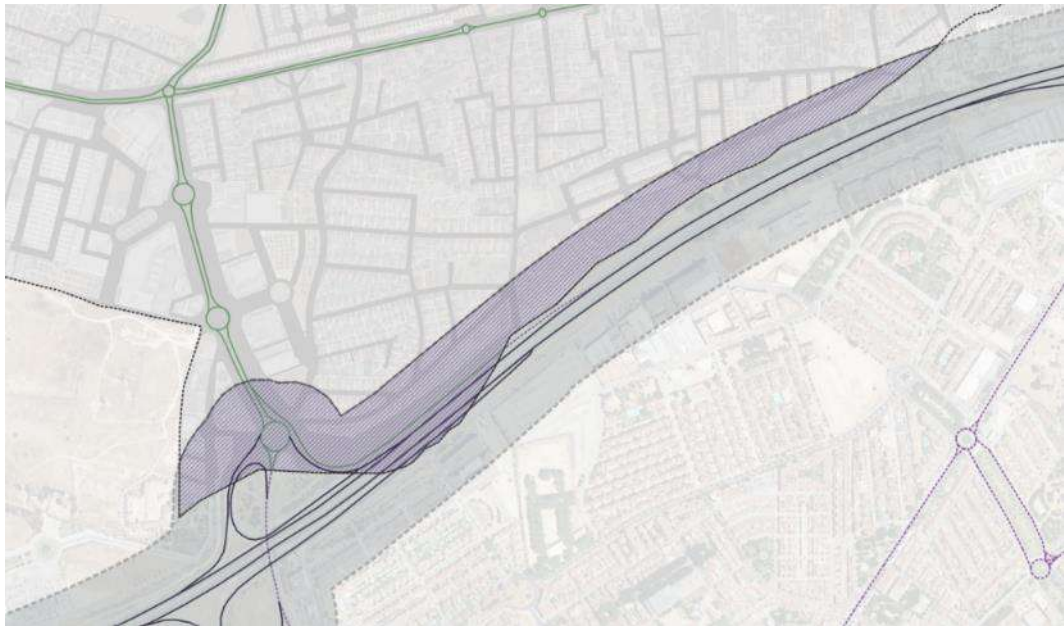
VÍA	DOMINIO PÚBLICO	SERVIDUMBRE	AFECCIÓN	LÍNEA
-----	-----------------	-------------	----------	-------

EDIFICACIÓN				
A-49	8	25	100	50
A-8076	3	8	50	25*
A-8062	3	8	50	25*

* según se recoge en la modificación del Artículo 60 de la Ley 8/2021 de carreteras de Andalucía (BOJA del 17 de diciembre de 2021)



Esquema de afección sobre A8076 y A8062- Elaboración propia



Esquema de afección sobre A49- Elaboración propi

B. INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

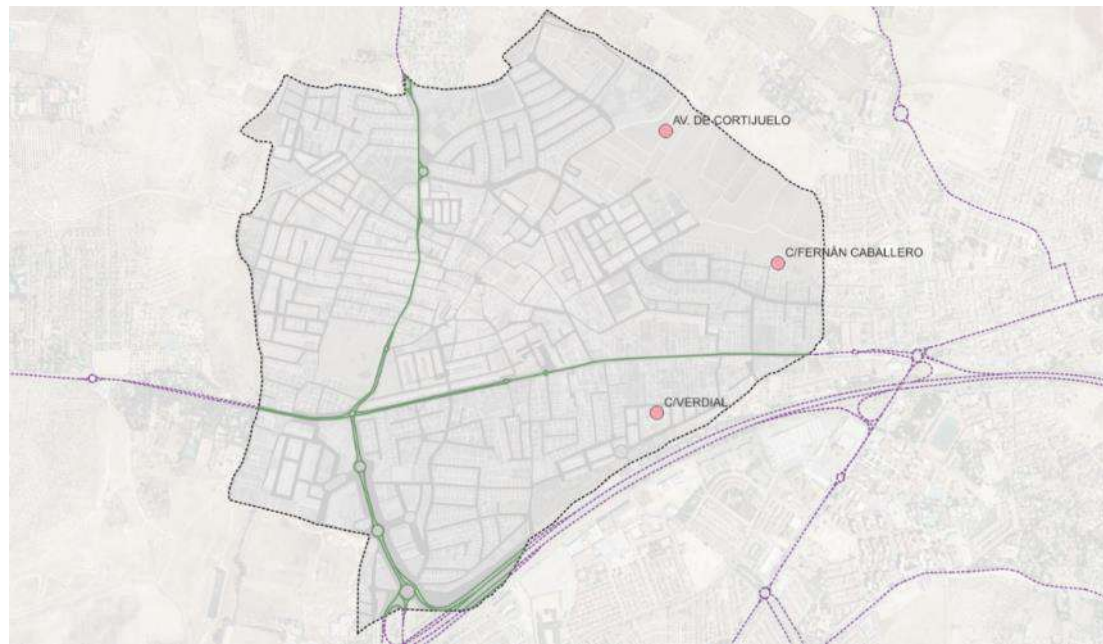
RED DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN

Según se recoge en el Diagnóstico del Plan Estratégico 2022-2030 elaborado por el Ayuntamiento la gestión del abastecimiento y el saneamiento de agua en Gines se llevan a cabo a través de la empresa pública mancomunada ALJARAFESA. La red de distribución del municipio en 2016 alcanzaba los 74.967 metros, siendo ALJARAFESA la entidad titular de la misma y la responsable de su gestión. El estado de conservación de la red de distribución de agua potable es bueno prácticamente en su totalidad (97,36%), siendo los materiales predominantes en la red el polietileno y el fibrocemento.

ABASTECIMIENTO

Y, según se recoge en el planeamiento vigente y en concordancia con la realidad física, existen **tres depósitos de agua** en el municipio:

- En la calle Fermín Caballero [depósito CASTILLEJA I y II]
- En la calle Verdial [depósito GINES II]
- En la avenida del Cortijuelo Alto [depósito GINESII]



Esquema de depósitos de agua. Elaboración propia

En el “Plan de Actuaciones para el incremento de la garantía y la presión disponible en el abastecimiento a los municipios de Gines, Gines y Bormujos de ALJARAFESA” (con fecha junio de 2021), se habla de la ejecución de un nuevo depósito, a mayor cota de los actuales, por problemas de presión. Se prevé su futura ejecución en el término de Valencia.

En la actualidad, el Ayuntamiento ha ejecutado obras en zonas céntricas (calles Blas Infante, alcalde José Antonio Cabrera, núcleo Residencial Sánchez Dastis y La Calleja), la zona denominada como ZONA 1A en el plan de ALJARAFESA.

SANEAMIENTO

En cuanto a la red de alcantarillado interior, que cumple funciones como sistema de saneamiento y depuración, la misma tiene una longitud de 58.499 metros, encontrándose en mal estado, únicamente, un 1,75% de la misma (1.025 metros). El material predominante en la misma es el fibrocemento (86% del total).

La red vierte a la red del Aljarafe, a través del emisario E21 a la EDAR Guadalquivir-Aljarafe en el término de Palomares del Río.

Tanto la red de abastecimiento como la de saneamiento cuanta con capacidad suficiente para lo ya ejecutado y las posibles zonas con nuevas urbanizaciones.

C. INFRAESTRUCTURAS ENERGÉTICAS

No existen infraestructuras energéticas tales como líneas de alta y media tensión o subestaciones con incidencia supramunicipal que se soporten sobre el término municipal.

El suministro de energía al municipio de Gines es prestado por la compañía Sevillana-Endesa.

El consumo de energía eléctrica en 2023 en el municipio fue de:

Sector de actividad						
Agricultura	Industria	Comercio Servicios	Sector residencial	Administración Servicios públicos	Resto	TOTAL
74,65844	206,022057	6.571,39	21.440,14	1.761,14	219,028793	30.272,38
0,25%	0,68%	21,71%	70,82%	5,82%	0,72%	

Suponiendo el 70% del total y visibilizando el carácter predominantemente residencial del ámbito urbano de Gines.

Las subestaciones eléctricas más cercanas son las que existen en El Carambolo (Camas), la que se ubica en Los Barrillos (Tomares), la de Peralta (Bormujos) o la de Entrecaminos (Bollullos de la Mitación).

Dentro del núcleo existen transformadores aéreos y en caseta, y la distribución se realiza aérea y subterráneamente.

Actualmente se producen problemas de saturación de red por vertido, debido a la proliferación de placas solares. Este inconveniente deberá tratarse en futuras fases del PGOM.

En cuanto al suministro eléctrico desde energías renovables, en el núcleo se encuentra una zona de plantas solares en el Parque El Lorón. El Ayuntamiento tiene intención de implantar una segunda planta municipal de energía solar en la zona del El Cañaveral (Calle San Juan Bosco).

D. INFRAESTRUCTURAS DE GESTIÓN DE RESIDUOS

La gestión de los residuos sólidos urbanos en Gines se lleva a cabo a través de la Mancomunidad del Guadalquivir (se corresponde con la Unidad de Gestión de Residuos –UGR– número 2 a nivel provincial). Esta entidad, que presta servicio a 26 municipios del Aljarafe y de la Comarca de Doñana, atiende a una población de unos 247.000 habitantes censados, entre los que se encuentran los vecinos y vecinas de Gines.

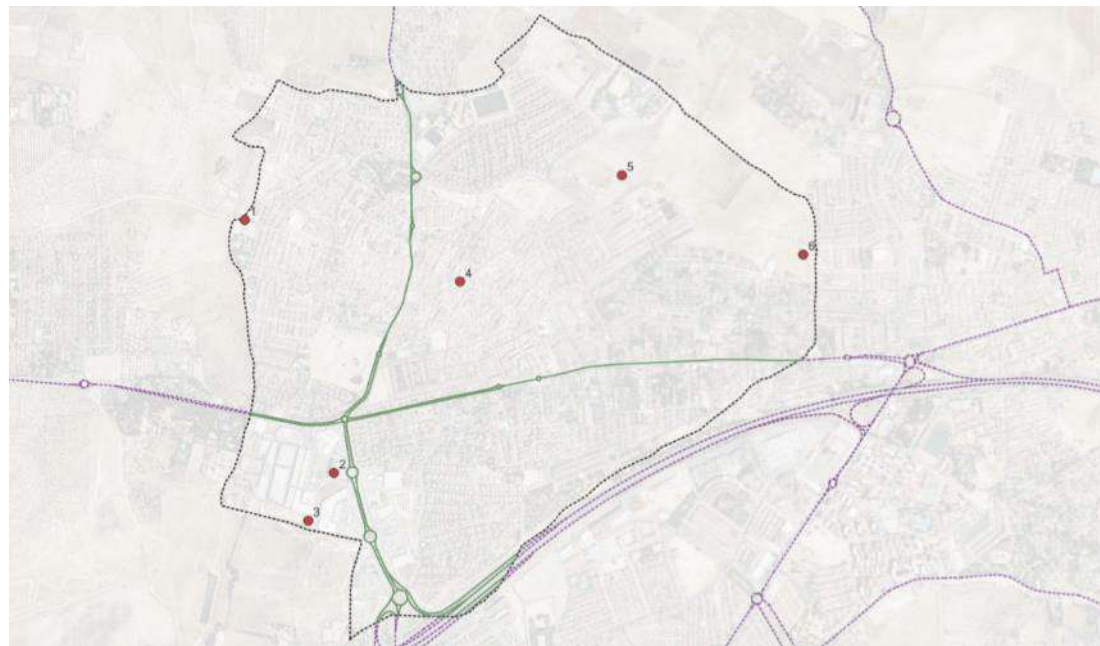
En todo el núcleo existen contenedores, con un total de 625 unidades, con todas las fracciones de residuos clasificados y orgánicos.

Gines carece de punto limpio en su término municipal, y es en el municipio vecino de Espartinas, donde se ubica una de las dos plantas de selección y transferencia que posee la Mancomunidad del Guadalquivir, gestionado por la empresa ABORGASE. Así mismo, existe otro punto limpio en Gines, en el Polígono Virgen de Loreto.

E. INFRAESTRUCTURAS TELECOMUNICACIONES

Dentro del municipio se distribuyen diferentes antenas de telecomunicaciones de todas las compañías de telefonía existentes que cubren el total del término.

Según el portal web de la Secretaria de Estado para la Sociedad de la información y la Agenda Digital las estaciones de telefonía móvil son las siguientes:



- Al sur, en la zona del Parque Comercial Gines Plaza (Calle Tecnología s/n y calle Ingeniería ,3)
- En el centro, en la zona de la Plaza de España.
- Al oeste, al final de la calle Romero Ressendi s/n., tras el Parque Villanueva Norte.
- Al norte, en la Finca el Cortijuelo.
- Al este, en la calle Manuel de falla, junto al cementerio de San José, y en el límite del término, en la calle Estacada del barbero s/n.

F. INFRAESTRUCTURAS DE GAS

Existe una red de distribución de gas natural por gran parte del municipio. La compañía suministradora es Sevillana-Endesa.

G. OTRAS INFRAESTRUCTURAS SUPRAMUNICIPALES CON INCIDENCIA LOCAL

Aeronáutica

NORMATIVA

- Real Decreto 764/2017 de 21 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Sevilla.

Resolución de 22 de diciembre de 2023, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de exención a la solicitud de Acuerdo previo en materia de servidumbres aeronáuticas con el aeropuerto de Sevilla

INCIDENCIA

Según se recoge en el plano de servidumbres de la operación de aeronaves del aeropuerto de Sevilla, En el municipio existe una zona de Servidumbre de Operaciones Aeronáuticas, aunque con escasa incidencia.

Estas servidumbres son específicas de la ayuda que se utilice como base del procedimiento de aproximación. Normalmente en cada aeropuerto se prevé más de una ayuda, y por tanto habrá varias servidumbres que respetar.

Se prohíbe cualquier obstáculo que supere la altura delimitada por la superficie de servidumbre.

A.4. ANÁLISIS Y SITUACIÓN DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS DETECTADOS

La resolución de problemas en el contexto urbanísticos de un término municipal requiere un enfoque técnico y metódico. En primera instancia, se impone la identificación de los problemas urbanísticos específicos, tales como zonas de desarrollo no planificado, construcciones ilegales y la falta de servicios básicos. Posteriormente, es esencial llevar a cabo una evaluación de prioridades, basada en la importancia y urgencia de cada problema, a fin de determinar cuáles requieren atención prioritaria.

La obtención de datos y evidencia precisa es un paso crítico en este proceso, implicando la recopilación de informes técnicos, registros cartográficos, estadísticas demográficas y la realización de entrevistas con las partes afectadas. La fase de análisis de causas se basa en la aplicación de herramientas como el análisis de causa raíz para identificar los factores subyacentes que originan los problemas.

Una vez comprendidas las causas, se procede a la generación de soluciones potenciales, lo que implica la colaboración de un equipo de trabajo multidisciplinario que aporta ideas realistas y factibles. La evaluación de soluciones se lleva a cabo con un enfoque técnico, analizando exhaustivamente las ventajas, desventajas, costos asociados y los recursos requeridos para su implementación. Se selecciona la solución óptima que aborde la causa raíz de manera eficaz.

La planificación de la implementación incluye la elaboración de un plan detallado, asignando responsabilidades específicas, estableciendo plazos y asegurando la disponibilidad de recursos necesarios. La ejecución de este plan debe realizarse de manera metódica y rigurosa.

El seguimiento continuo desempeña un papel fundamental en la evaluación de la efectividad de la solución, involucrando la recopilación de datos técnicos, observaciones de campo y la retroalimentación de las partes interesadas. Si se detectan desviaciones o problemas inesperados, se deben realizar ajustes técnicos y operativos según sea necesario.

La comunicación técnica y efectiva es esencial para mantener a todas las partes interesadas informadas sobre el progreso del proceso, garantizando que estén al tanto de los avances y resultados obtenidos. En este enfoque técnico, se busca la maximización de la eficiencia y la efectividad en la resolución de problemas urbanísticos en el ámbito municipal.

Es relevante destacar que, a pesar de la naturaleza intrínseca de las cuestiones urbanísticas que demandan atención, su alcance y complejidad pueden exceder las competencias exclusivas del ámbito del urbanismo. En tal sentido, con frecuencia, la resolución de estos problemas conlleva la necesaria sinergia de múltiples áreas departamentales dentro de la estructura municipal. Además, requiere una estrecha colaboración con los titulares de derechos sobre los terrenos involucrados, los promotores de desarrollo y, de manera crucial, la participación activa de los residentes en calidad de partes interesadas. Este enfoque interdisciplinario y de colaboración es esencial para abordar de manera eficaz y holística las complejas cuestiones urbanísticas que afectan al municipio.

A.4.1. LA IMPORTANCIA DE UN ENFOQUE INTEGRAL. ABORDAR DESDE TODAS LAS ESCALAS.

El análisis y diagnóstico de un municipio en relación a aspectos urbanísticos debe necesariamente abarcar un rango de escalas que va desde la territorial hasta la escala urbana. Esta amplitud de enfoque se justifica por diversas razones fundamentales, cada una de las cuales contribuye a mejorar la eficacia y la sostenibilidad de las decisiones relacionadas con el desarrollo y la planificación urbana.

En primer lugar, al abordar todas las escalas, se logra una comprensión holística de la dinámica urbana y territorial. Esto significa que no se examinan únicamente los aspectos a nivel de la ciudad, sino que se consideran los factores que influyen en su entorno territorial, como regiones circundantes, recursos naturales y sistemas de transporte. Esta visión global es esencial para comprender cómo las acciones en una escala pueden tener efectos significativos en otra. Por ejemplo, un nuevo desarrollo urbano puede impactar la disponibilidad de recursos hídricos en la región circundante, lo que, a su vez, afecta la sostenibilidad a largo plazo.

Además, este enfoque integral permite una planificación y toma de decisiones más efectivas. Al tener una visión completa de la interconexión de las escalas, la planificación urbana puede anticipar mejor las necesidades y desafíos futuros, evitando soluciones a corto plazo que podrían generar problemas a largo plazo. Se pueden identificar oportunidades de desarrollo que aprovechen los recursos y ventajas de la región en su conjunto, en lugar de aislar la planificación urbana de su contexto territorial más amplio.

En cuanto a la sostenibilidad, considerar todas las escalas es esencial para garantizar que el crecimiento y desarrollo de un municipio sean compatibles con la capacidad de carga del territorio y con la preservación de sus recursos naturales. Esto es particularmente relevante en un contexto en el que la presión sobre el medio ambiente es una preocupación global. La sostenibilidad requiere una planificación a largo plazo que aborde las necesidades presentes sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones para satisfacer sus propias necesidades.

En resumen, el análisis y diagnóstico de un municipio que aborda todas las escalas, desde la territorial hasta la escala urbana, es fundamental para lograr una comprensión completa de la dinámica urbana y territorial, tomar decisiones efectivas y sostenibles en la planificación urbana y garantizar un desarrollo que respete los límites ambientales y preserve los recursos naturales. Este enfoque integral es esencial para afrontar los desafíos contemporáneos de manera informada y responsable.

A.4.2. PROBLEMÁTICA URBANÍSTICA DETECTADA. IDENTIFICACIÓN.

La identificación de la problemática urbanística en el término municipal de Gines implica un análisis exhaustivo y crítico de los aspectos que influyen en el desarrollo y la planificación del municipio. Este diagnóstico previo es esencial para comprender los desafíos que enfrenta el municipio en materia de urbanismo y proporciona la base sólida sobre la cual se pueden construir soluciones efectivas. Para abordar esta cuestión, es necesario considerar factores como el crecimiento no planificado, la insuficiencia de servicios básicos, la conectividad y otros aspectos que impactan en la calidad de vida de los residentes y en la sostenibilidad del entorno. Este diagnóstico servirá como punto de partida para la posterior planificación y desarrollo de estrategias que contribuyan a una gestión urbana más eficiente y al bienestar general de la comunidad de Gines.

A pesar de que se han abordado diferentes problemas urbanísticos previamente en el capítulo previo (Capítulo 6), en esta sección se efectúa una enumeración secuencial de los principales



inconvenientes de carácter general en el término municipal, así como de aquellos específicos que afectan a los diversos ámbitos.

PROBLEMAS DE CARÁCTER GENERAL DEL MUNICIPIO DETECTADOS

- **Obsolescencia del instrumento de ordenación general**, careciendo de un modelo urbano que plantee propuestas acordes a las necesidades actuales del término municipal.
- **Problemas de movilidad en los accesos** principales de la localidad. Se manifiesta de manera especialmente grave en el nudo central, intersección entre la avenida de Europa y la calle Colón, siendo la capacidad de la rotonda de conexión y las vías que concurren insuficientes para el flujo en dirección este-oeste Gines-Gines-Espartinas y norte-sur Gines-Valencina de la Concepción.
- **Problemas de movilidad peatonal**. Carencia de itinerarios peatonales en dirección norte y sur. El problema de la movilidad peatonal se ve agravado en el casco histórico por la excesiva estrechez del acerado y la invasión del mismo de elementos de soporte para el cableado de las compañías suministradoras, siendo una cuestión relevante en el diario de los ciudadanos.
- **Problemas de movilidad interurbana**. No existe una red de transportes públicos adecuada para la conexión con las localidades cercanas y los nodos de transportes principales de Sevilla capital, obligando a realizar dichos desplazamientos en vehículo privado.
- **Carencia de una red ciclista completa**. Existen algunos tramos de carril bici, sin embargo, ni se encuentran conectados entre sí, ni con la red ciclista de las localidades cercanas en dirección oeste y norte-sur.
- **Problemas de aparcamientos en la zona del casco histórico**.
- **Problemática de acceso a vivienda**. Compra y Alquiler. Necesidad de viviendas en régimen de protección que cubra el importante número de demandantes.
- **Antigüedad del parque de vivienda**. Gran parte de las viviendas existentes con más de 50 años de antigüedad, observándose poca renovación de manera especial en el casco histórico.
- **Falta de definición de los bordes del término municipal**. Debido a la conurbación en casi todo el perímetro y al norte por contacto directo con suelos rurales de Valencina de la Concepción, Camas y Gines.
- **Heterogeneidad en la distribución de masa verde**. Se observa una distribución irregular de las zonas verdes y arbolado, siendo muy superior en las zonas fuera del casco histórico y especialmente en el arco sureste. Esta circunstancia incide de manera notable en el fenómeno denominado “isla de calor”, debiendo buscar una mayor homogeneidad como medida básica contra el cambio climático y en favor de la habitabilidad.
- **Carencias en las infraestructuras**. Se han detectado problemas de presión en la red de abastecimiento de agua, debiendo implementar nuevos depósitos para solventarlo. Por otro lado, existe un problema de saturación de la red eléctrica, debido al vertido de retorno por la proliferación de placas solares, por lo que se deberá redimensionar en base a este aporte extraordinario.
-



A.4.3. LÍNEAS DE TRABAJO GENERALES. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

La formulación de objetivos 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.

- **OE.1. Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo**
 - Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial.
 - Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje.
 - Mejorar las infraestructuras verdes y azules y vincularlas con el contexto natural.
 - Homogeneizar la distribución de la masa arbórea.
- **OE.2. Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente**
 - Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
 - Garantizar la complejidad funcional y la diversidad de usos.
 - Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.
 - Impulsar la regeneración urbana.
- **OE.3. Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible**
 - La ciudad de proximidad.
 - Potenciar modos de transporte sostenibles.
 - Garantizar la calidad y la accesibilidad universal de los espacios públicos.
 - Priorizar la movilidad peatonal y ciclista.
- **OE.4. Impulsar el diseño de la ciudad para todas las personas**
 - Diseñar y planificar la ciudad desde el enfoque de género, intergeneracional, diversidad funcional.

OE.1. ORDENAR EL TERRITORIO Y HACER UN USO RACIONAL DEL SUELO, CONSERVARLO Y PROTEGERLO

La necesidad de establecer estrategias que guíen el desarrollo territorial de Gines de manera organizada y sostenible. Esto implica la administración cuidadosa del escaso suelo vacante, asignando los usos adecuados, así como una planificación realista, garantizando que el suelo se utilice de manera eficiente y respetando su capacidad y localización estratégica.

ORDENAR EL SUELO DE MANERA COMPATIBLE CON SU ENTORNO TERRITORIAL.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Disponer de una estrategia dentro del nuevo Plan que establezca las bases del modelo territorial en el término municipal, actuando de pieza clave en el mapa de la conurbación del

Aljarafe. Gines debe impulsar el desarrollo de planes de ordenación intermunicipal (POI) con las localidades vecinas.

- Introducir medidas para vincular la ordenación territorial con la planificación económica, cultural, de los recursos naturales y los equipamientos urbanos, con el objetivo de evitar desigualdades entre zonas y situaciones que favorezcan el desapego identitario.
- Diseño urbano de conformidad con el modelo territorial y de manera coordinada con los municipios vecinos.
- Reducir el consumo de suelo rústico adecuándolo a las dinámicas de la población y a las nuevas actividades económicas, Fomentar la productividad del suelo ya transformado, desarrollando los sectores previstos y preservando las bolsas vacantes de manera estratégica.

CONSERVAR Y MEJORAR EL PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL Y PROTEGER EL PAISAJE
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Elaborar estrategias para mejorar, conservar y poner en valor el patrimonio cultural de Gines (tanto en sus aspectos tangibles, como intangibles –formas de vida, tradiciones, etc.-) y el paisaje urbano y rural, con el fin de desarrollar todo su potencial y garantizar un nivel adecuado de conservación y mantenimiento.
- La carencia de espacios naturales del municipio no es óbice para establecer protecciones respecto al paisaje circundante y líneas de visión, favoreciendo las perspectivas que las potencian y las vistas de los hitos de referencia que desde la localidad se divisan.
- Recoger en el catálogo de protección que forme parte de la documentación del planeamiento las citadas vistas del paisaje que existen desde la localidad.
- Protección de los bordes urbanos con el medio rural circundante.

MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES Y AZULES Y VINCULARLAS CON EL CONTEXTO NATURAL.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Incorporar a la planificación y a la gestión urbanística el concepto de infraestructuras verdes urbanas, como soluciones multifuncionales basadas en la naturaleza, que permiten atender a los problemas urbanos.
- Organizar y diseñar las redes de infraestructuras verdes teniendo en cuenta criterios de conectividad ecológica y de las características geomorfológicas del territorio, con el objetivo de optimizar la prestación de servicios ecosistémicos a los ciudadanos.
- Asignar los usos del suelo en coherencia con las características de la base territorial preexistente.

- Poner en valor la vía pecuaria “Cordel del Patrocinio”, que recorre la localidad incorporándola con criterios de conectividad ecológica y como fórmula para la vertebración con las localidades limítrofes.

MEJORAR LAS INFRAESTRUCTURAS VERDES Y AZULES Y VINCULARLAS CON EL CONTEXTO NATURAL.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Distribuir de manera homogénea la masa de arbolado. Se buscaría crear una estructura verde en base a combatir los efectos del cambio climático.
- Establecer recorridos de sombra para evitar el efecto “isla de calor”, especialmente en la zona del casco histórico donde el índice de zona verde es muy inferior.
- Interconectar los distintos espacios libres de la localidad, creando recorridos verdes que faciliten y promuevan la movilidad peatonal y el desarrollo de actividades lúdicas y deportivas.

OE.2. EVITAR LA DISPERSIÓN URBANA Y REVITALIZAR LA CIUDAD EXISTENTE

Fomento de la equidad y la igualdad entre las distintas zonas urbanas, tanto en lo referente a la rehabilitación del espacio físico como en materia de cohesión social, cuidado del paisaje urbano periférico, la conectividad real en materia de movilidad y vulnerabilidad social.

DEFINIR UN MODELO URBANO QUE FOMENTE LA COMPACIDAD, EL EQUILIBRIO URBANO Y LA DOTACIÓN DE SERVICIOS BÁSICOS.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Adoptar medidas a través del planeamiento urbanístico que aseguren un resultado equilibrado, favoreciendo los procesos de ocupación y de transformación del suelo con una densidad urbana adecuada.
- Diseñar un sistema de dotaciones y equipamientos locales adecuado y equilibrado, cuantitativa y cualitativamente, y teniendo en cuenta el criterio de proximidad para su localización, con especial atención a las zonas verdes y a los espacios libres de convivencia. Estudiar la posibilidad de combinar usos dotacionales diferentes en un solo equipamiento en tiempos diferentes, favoreciendo la multifuncionalidad.
- Implementar medidas que permitan satisfacer de forma autónoma a nivel de barrio y en la mayor medida posible, las necesidades cotidianas de la población, adecuando la oferta de servicios y equipamientos. No generalizando los equipamientos. Es preciso graduar los realmente necesarios en cada uno de ellos para evitar costes económicos y medioambientales insostenibles. Impulso de equipamientos deportivos en la zona sur.

- Rehabilitación y puesta en uso de edificaciones obsoletas, así como reutilizar terrenos y edificios vacantes e infrautilizados, incluida la identificación, con mapas, de los inmuebles infrautilizados.
- Favorecer la ciudad de proximidad, estableciendo una red de dotaciones de primera necesidad en un ámbito accesible a pie o movilidad no motorizada.
- Potenciar el uso del espacio público para la generación de energías renovables dentro de las limitaciones espaciales del municipio de Gines.

GARANTIZAR LA COMPLEJIDAD FUNCIONAL Y LA DIVERSIDAD DE USOS.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Asegurar con el planeamiento urbanístico una ocupación y uso del suelo eficiente combinando los usos compatibles, principalmente a escala de barrio.
- Conectar los tejidos urbanos mediante corredores continuos de actividad y buscar la mezcla tipológica, funcional y social en la ciudad consolidada.
- Incentivar las actividades que favorecen la diversidad de usos y reservar espacio suficiente para actividades económicas y productivas.
- Evitar la tercerización y la gentrificación de determinadas áreas de los núcleos urbanos existentes equilibrando los usos residenciales con los usos terciarios. Favorecer la mezcla de usos.

GARANTIZAR LA CALIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS.
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Impulsar el espacio público como eje vertebrador de la ciudad con entornos propicios para garantizar una vida saludable para todos los sectores de la población.
- Fomentar la diversidad, la calidad y la versatilidad de los espacios públicos. Atender al paisaje urbano.
- Fomentar la cultura, el intercambio, la convivencia y el ocio urbanos, convirtiendo las calles en “plazas”, para lograr que el espacio público sea una seña de identidad.
- Fomentar las medidas de intervención que reduzcan al mínimo o eliminen los impactos negativos sobre la salud de los ciudadanos.
- Asegurar el mayor confort posible del espacio público. Liberando espacio público ocupado por el automóvil privado para convertirlo en espacio público de uso múltiple, favoreciendo los usos peatonales y el comercio local.

- Generar espacios públicos seguros, lo que en gran medida se consigue con su ocupación constante. De ahí que garantizar una densidad adecuada del tejido urbano y actividades que contribuyan a conseguir entornos transitados sea un buen instrumento para ello.

IMPULSAR LA REGENERACIÓN URBANA
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Garantizar la regeneración urbana integrada, de forma que las operaciones físico-urbanísticas estén vinculadas con programas sociales, educativos y laborales, actuando de forma prioritaria en los barrios que mayor vulnerabilidad urbana presenten.
- Fomentar e impulsar la rehabilitación y la regeneración urbana para lograr un adecuado equilibrio entre esta actividad y la de generación de nueva ciudad.
- Adoptar medidas para evitar que la renovación urbana lleve aparejados efectos colaterales de gentrificación, que impliquen cambios inadecuados en la morfología urbana y pérdida de la población residente.
- Evaluar, medir y gestionar las edificaciones irregulares.
- Regeneración del caserío tradicional, con la posible creación de áreas de rehabilitación urbana que complementen a las políticas de vivienda protegida.
- Actualizar el censo de viviendas vacías, estudiando su posible renovación y puesta en el mercado de venta y alquiler.
- Analizar la situación de promociones abandonadas y en proceso de degradación propia y del ámbito. Estudiar fórmulas consensuadas con la propiedad para la puesta en el mercado de dicho parque de vivienda.

OE.3. FAVORECER LA PROXIMIDAD Y LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Emprender acciones encaminadas a alcanzar un nuevo modelo de movilidad eficiente, accesible y bajo en emisiones, que proporcione soluciones alternativas para mejorar la calidad de vida de los gineses, el mayor desarrollo económico, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental a las distintas zonas urbanas independientemente y en perspectiva común.

LA CIUDAD DE PROXIMIDAD
LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que reduzca distancias en los viajes entre las distintas zonas del núcleo de Gines.
- Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.

- Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.
- Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.
- Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.
- Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público. Fomentar transporte público metropolitano o supramunicipal y su Intermodalidad con el entorno próximo, la corona metropolitana de Sevilla y la ciudad de Sevilla

POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. Debe fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.
- Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.
- Introducción de un sistema de transporte a la demanda para mejorar la oferta de transporte público. Además, se plantea mejorar la accesibilidad de las paradas y su entorno, aumentar la señalización, y asegurar itinerarios peatonales adecuados hacia estas paradas.
- Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.
- Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.
- Rediseñar el acceso sur a la localidad y sus travesías en dirección este-oeste y norte-sur, aumentando la capacidad de las vías principales y de sus nudos de enlace.
- Favorecer la conectividad con medios de transporte públicos o híbridos, que reduzcan los viajes privados y en espacial los de pasajero único. Establecer carriles específicos y accesos reservados para el transporte público.
- Establecer lanzaderas con los nodos principales de comunicación con la capital, parada de metro de la línea L1 en San Juan Bajo, estación de cercanías de Valencina-Salteras y la Estación de Plaza de Armas.
- Adicionalmente, Gines no debe renunciar a una conexión directa de transporte público con Sevilla capital y su área metropolitana. En este sentido el nuevo PGOM debe señalar la iniciativa llevada a cabo por las localidades de la primera corona del Aljarafe referente al impulso de la futura línea L2 del metro de Sevilla. Sobre esta línea, a pesar de encontrarse en

fase de estudio, su conexión debe ser una aspiración legítima de Gines y las localidades que integran el área metropolitana, debiendo en estos efectos promover Proyectos de Ordenación Intermunicipal (POI).

GARANTIZAR LA CALIDAD Y LA ACCESIBILIDAD UNIVERSAL DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Diseño adecuado de los itinerarios peatonales. Estableciendo unos estándares adecuados para la accesibilidad universal, con especial incidencia en el casco histórico y su conexión norte-sur.
- Establecer ordenanzas municipales para evitar la invasión de los espacios peatonales por elementos destinados al cableado de las compañías suministradoras. Promover la eliminación de dichos elementos y su soterramiento u ocultación por cajeados de fachada.
- Plantear zonas peatonales puras o híbridas, que permitan la necesaria coexistencia del vehículo privado de los residentes. Se podrán establecer zonas de circulación restringida y plataforma única con prioridad al peatón.

PRIORIZAR LA MOVILIDAD PEATONAL Y CICLISTA

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.
- Planificar las redes peatonales y ciclistas a nivel supramunicipal, en base a un plan de movilidad del Aljarafe y la primera corona metropolitana de Sevilla.
- Compleción de la red ciclista en dirección norte-sur y su conexión con las localidades limítrofes.
- Plantear el posible trazado de una ronda de circunvalación por el arco norte de la localidad. Con ello se pretendería derivar el tráfico pesado y de paso, priorizando las vías interiores para circulación lenta, peatonal y ciclista.

OE.4. IMPULSAR EL DISEÑO DE LA CIUDAD PARA TODAS LAS PERSONAS

Avanzar en un modelo pensado, no sólo para los grupos de población más visibles, sino también para los colectivos en situación de vulnerabilidad social por cuestiones relacionadas con el género, la diversidad funcional, la edad o el origen, para avanzar en igualdad e integración.

DISEÑAR Y PLANIFICAR LA CIUDAD DESDE EL ENFOQUE DE GÉNERO, INTERGENERACIONAL, DIVERSIDAD FUNCIONAL

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Implementar actuaciones para alcanzar ciudades mejores, tanto para hombres como para mujeres, en las que, en vez de perpetuarse los roles existentes en la actualidad, se avance hacia la puesta en valor y la asunción compartida de las tareas del cuidado de personas



dependientes y demás, desempeñadas hasta ahora por la mujer y en la que se garantice la seguridad de las mujeres.

- Implementar actuaciones desde la perspectiva de los usos y necesidades de las distintas generaciones y que propicien en intercambio de intereses y la convivencia intergeneracional en espacios comunes.
- Implementar actuaciones desde la perspectiva de las personas con diversidad funcional, avanzando en la eliminación de barreras físicas, de transporte, sociales y de comunicación.
- Implementar actuaciones desde la perspectiva de las personas con hipersensibilidad a los ruidos y luces, propias del espectro autista, favoreciendo la convivencia y las necesidades de este colectivo.
- Establecer itinerarios peatonales seguros en cuanto a accesibilidad, iluminación y baja incidencia con el tráfico, destinado a colectivos vulnerables y trayectos escolares.

A.4.4. LÍNEAS DE TRABAJO EN TEMÁTICAS ESPECÍFICAS TRATADAS EN LAS MESAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Las cuestiones más importantes planteadas en las mesas de la reunión sobre el Plan General de Ordenación Municipal de Gines se centraron en varios temas clave que abarcan movilidad, vivienda, dotaciones y participación ciudadana:

- MOVILIDAD/ACCESIBILIDAD:

Se discutió sobre los problemas de movilidad de la localidad, tanto a nivel de vehículo motorizado como peatonal.

Se hizo especial hincapié en la dificultad que supone en el casco histórico transitar para el peatón, debido a la estrechez de las aceras y la invasión de las mismas por postes de servicio de las compañías suministradoras, supuestamente provisionales que se han convertido en permanentes. Este problema ha supuesto cierto desapego entre los vecinos de varios en torno al casco urbano que ven cada más difícil el acceso sobre todo desde barrios ubicados sur del centro histórico.

Respecto al tráfico motorizado se recalca el intenso tráfico que sufre la vía principal en dirección norte-sur y travesía de la localidad en su tramo de la avenida de Colón. Además, éste problema se ve agravado por la saturación en horas punta de la rotonda de conexión con Espartinas.

Se prevé la revisión de los planes de movilidad y conectividad entre los núcleos del municipio y la mejora de la movilidad en el casco histórico mediante peatonalización parcial y actualización de planes de movilidad con ayuda de fondos de la Diputación Provincial y europeos.

- VIVIENDA:

Se resaltó la necesidad de aumentar el parque de vivienda asequible y la posibilidad de replantear tipologías residenciales para maximizar espacios.

Se discutió sobre la transformación de viviendas en el casco urbano para uso plurifamiliar y la importancia de actualizar el censo de demandantes de vivienda protegida.

Se expone la situación de abandono de la promoción de viviendas desarrollada en la API-05 “El Granadillo”, proponiendo estudiar soluciones para poner dichas viviendas en el mercado y evitar su progresivo deterioro, vandalización y ocupación.

- DOTACIONES:

Se abordó la necesidad de ampliación del cementerio, debiendo coordinarse con el futuro desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”, colindante al norte.

- INFRAESTRUCTURAS:

Se comentó la problemática existente en la población referente a problemas en la red eléctrica debido que se ve sobrecargada por el volcado de energía debido a la proliferación de placas solares. Se señala como un problema a abordar con la compañía suministradora y la posibilidad de regulación mediante ordenanzas.

- PARTICIPACIÓN CIUDADANA:

Se subrayó la importancia del proceso de participación ciudadana en la tramitación del PGOM, destacando la implementación de una web municipal para facilitar la participación y transparencia.

Se discutió sobre cómo la división causada por la A-49 afecta la cohesión social y la identidad del municipio, recalcando la importancia de resolver este problema estructural.

A.4.5. LÍMITES DE ACTUACIÓN. NECESIDAD DE UN PLAN DE ORDENACIÓN URBANA PARA LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL.

En el proceso de análisis y diagnóstico que hemos llevado a cabo, es fundamental destacar que hemos abordado todas las dimensiones territoriales, a pesar de que el enfoque principal de nuestro plan, el Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), se dirige hacia una escala estructural y general. Esto significa que no nos adentramos en la valoración de cuestiones que inciden directamente en el suelo urbano, ya que esta es competencia exclusiva del Plan de Ordenación Urbana (POU).

La distinción entre el PGOM y el POU es crucial en nuestra planificación, ya que ambos instrumentos son esenciales para el desarrollo y la organización del término municipal de Gines. Mientras que el PGOM se enfoca en aspectos más amplios y estructurales que influyen en todo el territorio municipal, el POU asume un papel crítico en la definición de la trama urbana y la gestión de las áreas específicas de suelo urbano, capital en nuestro caso al tratarse Gines de una localidad con casi todo el suelo urbano.

El POU, por lo tanto, se convierte en un pilar fundamental en la planificación del crecimiento y desarrollo de Gines, ya que aborda directamente los aspectos que afectan a la vida cotidiana de los residentes y al funcionamiento de la ciudad. Esto incluye la distribución de espacios públicos, la zonificación, las normativas de construcción y otros elementos que impactan en la calidad de vida de la población local.

Es importante destacar que, en este proceso, hemos identificado la necesidad de abordar el desarrollo y la aprobación de un POU sólido y reflexionado. El POU no solo se trata de una cuestión técnica, sino que tiene una relevancia profunda en la configuración y evolución de Gines como una comunidad cohesionada y funcional. Por lo tanto, trabajaremos de manera coordinada para garantizar que ambos instrumentos, el PGOM y el POU, se complementen de manera efectiva, para el beneficio de todos los habitantes de Gines y para el crecimiento sostenible del municipio.

Este enfoque claro en la distinción y colaboración entre el PGOM y el POU demuestra nuestro compromiso en garantizar una planificación urbana adecuada y sostenible, considerando tanto los aspectos generales como los detalles esenciales para el bienestar de la comunidad de Gines.



A.5. DESCRIPCIÓN DE LA MOVILIDAD EN EL MUNICIPIO

El municipio de Gines se encuadra, según el Modelo Territorial de Andalucía, en un Sistema Polinuclear de Centros Regionales. Se sitúa junto a una ciudad principal, Sevilla, y diversas ciudades medias tipo 1 y 2 que forman la comarca del Aljarafe.

Al encontrarse junto al núcleo de Sevilla capital, las conexiones con esta son muy importantes. Esta cercanía hace que el municipio posea una alta accesibilidad debido a la presencia de la autovía, de conexión Sevilla-Huelva.

En el esquema Básico de Articulación Territorial, Gines tiene sus principales vínculos de relación con las ciudades del sistema polinuclear de centros regionales al que pertenece.

De ahí la importancia de analizar las estructuras de las redes existentes, el tráfico y la movilidad, para la configuración de las propuestas que se propongan en el Plan, así como de las acciones recogidas en el mismo, que puedan afectar al transporte, la movilidad o la jerarquía del sistema de comunicaciones.

A.5.1. IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS EN EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE

A.5.1.3. SISTEMA GENERAL VIARIO

El esquema general viario que estructura el municipio respetando los ejes de conexión intermunicipales, crea una malla orgánicamente adaptada a las formas y dimensiones del término municipal.

Como se ha descrito Las redes de transporte y comunicación fundamentales que articulan el territorio del término municipal de Gines se componen de las siguientes vías:

- **Autovía Sevilla-Huelva A-49**, conforma el acceso principal de la localidad desde el sur.
- **A-8076**, cuya travesía en dirección este-oeste, eje horizontal del término, que conecta con Gines al este y con Espartinas al oeste.
- **A-8062**, cuya travesía en dirección norte- sur, eje vertical de localidad, que conecta al norte con Valencina de la Concepción y al sur con Bormujos.
- Viario urbano: formado por los viales urbanos de titularidad municipal.

SISTEMA VIARIA URBANA

Jerárquicamente, en el municipio se distinguen las siguientes categorías viarias:

Viarios de primer orden

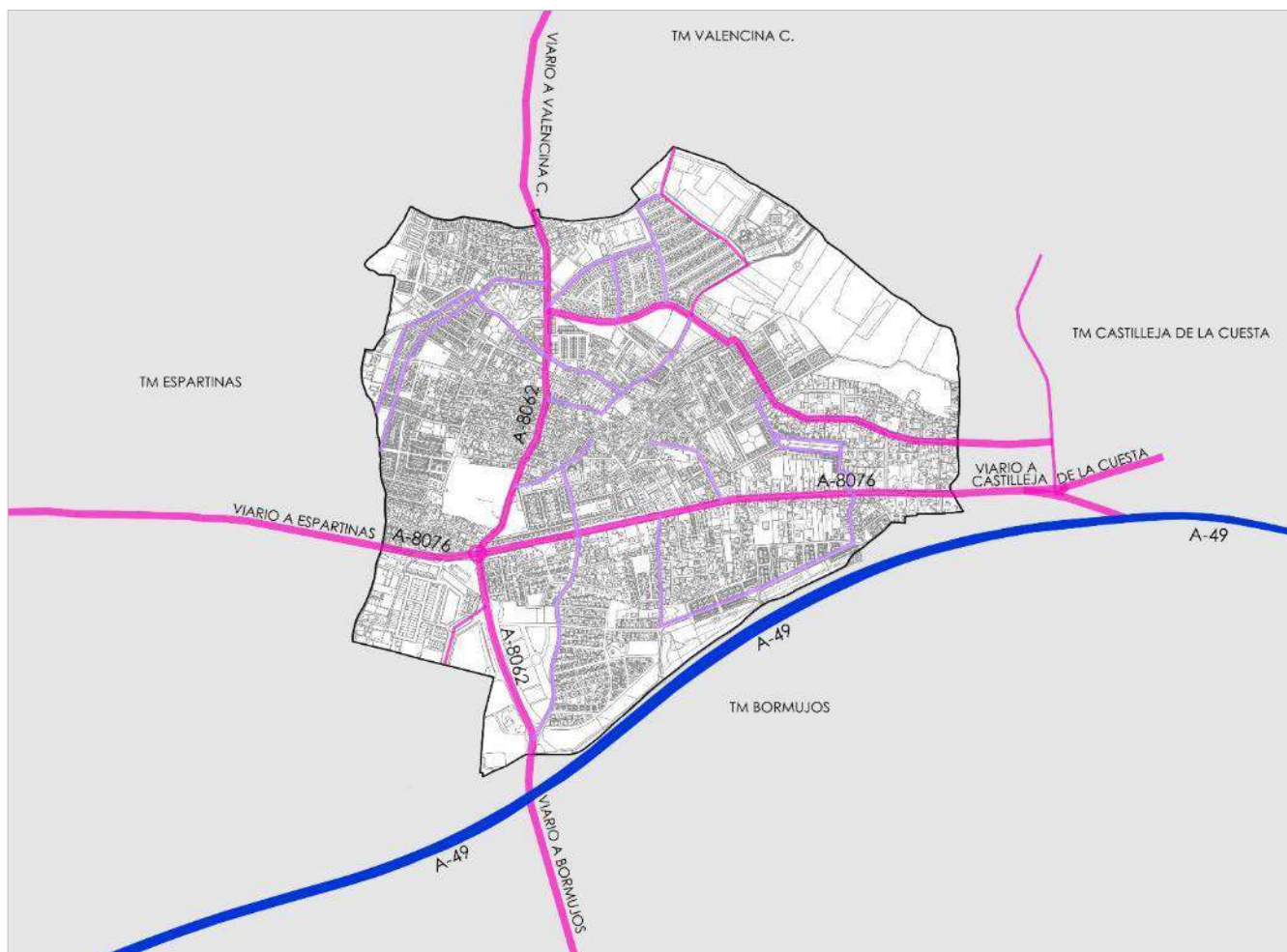
Además de la carretera A-8072 (C/ Virgen del Pilar, Avda. de Colón) y la A-8076 (Avda. de Europa) que cruzan el núcleo en sentido norte-sur la primera y este-oeste la segunda, otras vías principales son la Avda. del Torrejón, C/ Joaquín Rodrigo, C/ Ramón y Cajal, C/ Luis Cernuda y la C/ de la Cañada. Son vías que tienen secciones acordes a su función de reparto de tráfico en el sector este, desde la A-8072, que es donde se desarrolla más de 2/3 partes de núcleo.



Esquema del trazado de viarios de primer orden. Elaboración propia

Viarios de segundo orden

Una segunda categoría por importancia, son aquellas calles que se ramifica del as principales y donde se adosan las zonas residenciales. Las vías que entran en esta categoría son: la Avda./ del Deporte, C/ del Fútbol, C/ del Baloncesto, Avda./ San José, C/ del Aire, Avda./ Il Dique de Ahumada, C/ Antonio Reyes Lara, Ctra. De Bormujos, C/ Asturias, C/ Extremadura, C/ La encina, C/ Aragón, C/ Gonzalo de Bilbao, C/ Alcoy, Avda./ de la Concordia, C/ Olivar, C/ Manolo Cortés, C/ Juan de Dios Soto, Avda./ de la Construcción.

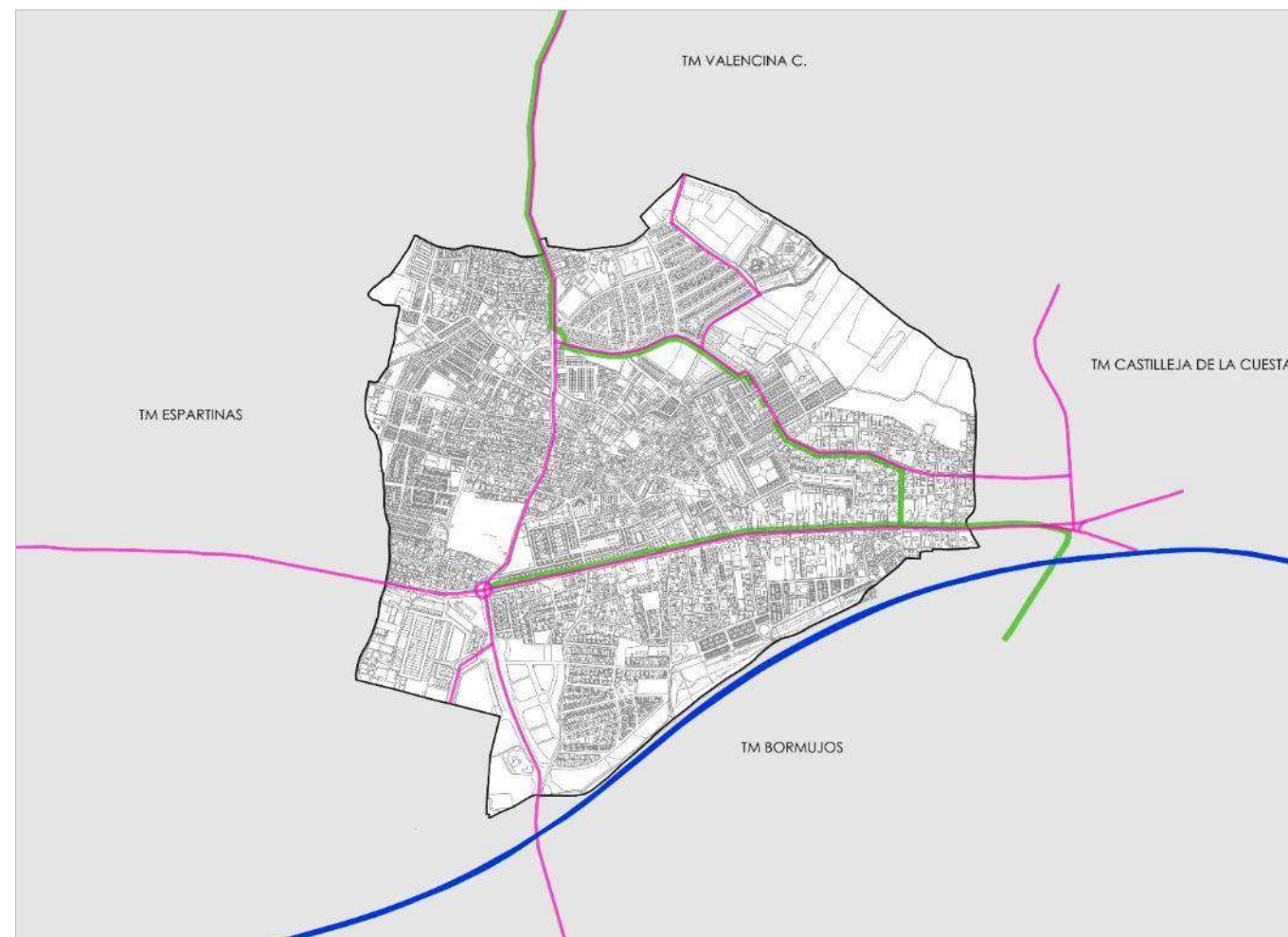


Esquema del trazado de viarios de primer y segundo orden. Elaboración propia

Vías ciclistas existentes

En el Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano se planteaba un itinerario en bici a modo de circunvalación que partiendo de la Avda./ de Europa se planteaba por las calles de Luis Cernuda, Avda./ de Torrejón, C/ de los Hermanos Pinzón, C/ de Extremadura, C/ de Joaquín Sorolla, además de parte de la C/ Virgen del Pilar hacia el norte. Además, para evitar el robo de bicicletas, se proponía una red de zonas de aparcamiento de bicicletas y la implantación de bicicletas de alquiler público. En la actualidad esta propuesta no se ha llevado a cabo.

En la actualidad existen calles con carriles bici, como son la Avda./ de Europa, C/ Álvarez Quintero, C/ Ramón y Cajal, C/ Luis Cernuda, C/ Virgen del Pilar (que se extiende hasta el municipio de Valencina de la Concepción), C/ Alcalde Fco. Fernández Montiel y Avda. del Torrejón.



Esquema del trazado de carril bici. Elaboración propia

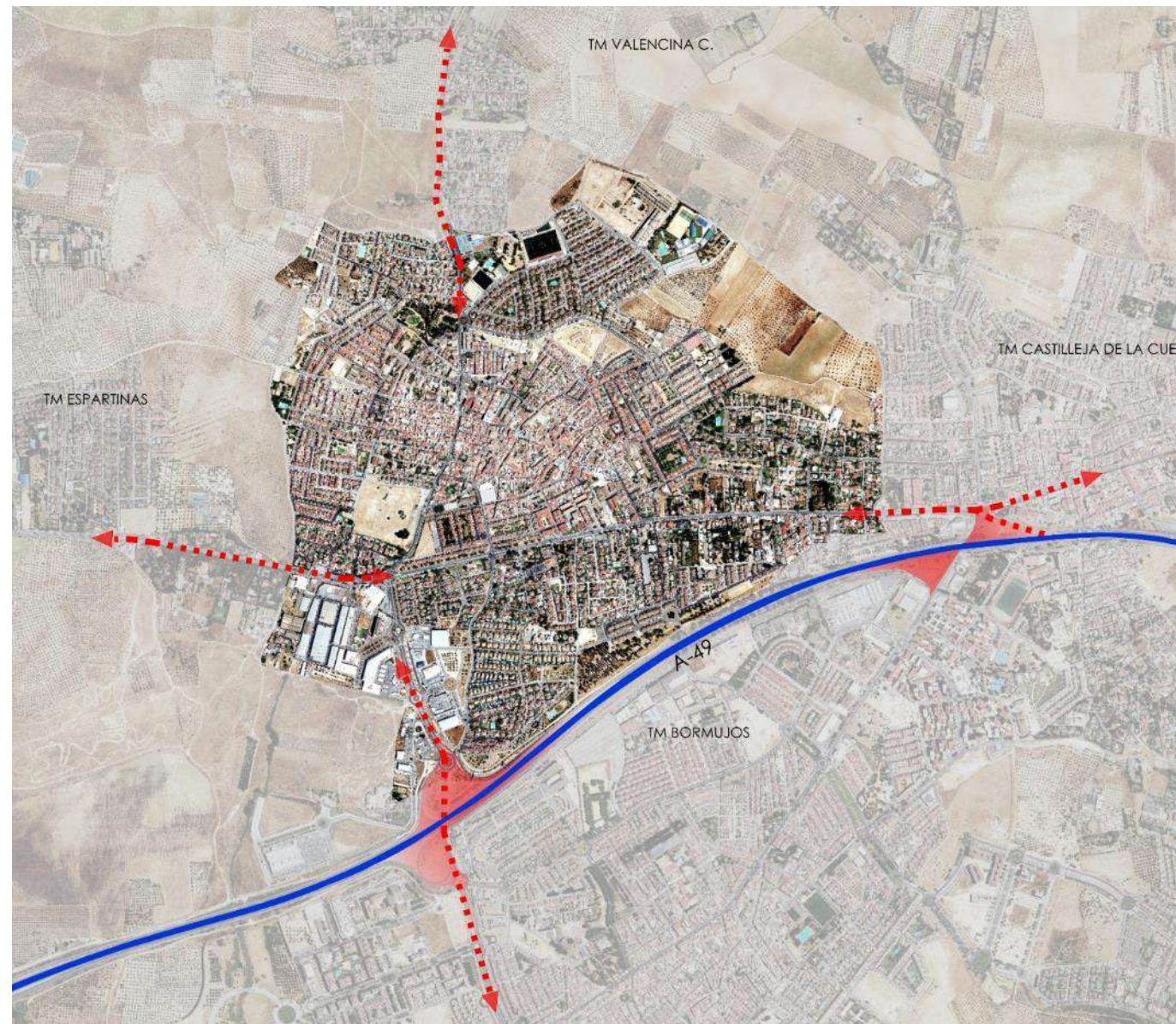
A.5.1.4. ACCESOS PRINCIPALES AL MUNICIPIO

Desde la autovía A-49:

- Al suroeste del municipio existe un acceso principal al mismo con la conexión con la A-8062.
- En el término de Gines, existe otro acceso que conecta a la A-8076, o lo que es lo mismo con la Avda./ de Sevilla dentro del núcleo de Castilleja y que se posteriormente se convierte en la Avda./ de Europa dentro del término de Gines. Esta conexión es muy utilizada ya que es el acceso a de los vecinos que residen en la zona este y central del núcleo.

Por la A-8062:

- Al norte el acceso al municipio desde el término de Valencina de la Concepción.
- Al sur, desde el municipio de Bormujos.



Conexiones. Elaboración propia

RED VIARIA URBANA

Las condiciones específicas para la urbanización que condiciona el diseño de viarios viene definido en el artículo 7.9.6 de las Normas urbanísticas, donde se definen los anchos de los diferentes tipos de viales, así como de las calzadas.



Calle Enrique Granados. Fuente Google Earth

Además, en el plano O.5 se marcan los viales de primer, segundo y tercer orden, así como las zonas peatonales. Los anchos definidos en este documento son de 15,40m los de primer orden, 11,80m los de segundo orden, y 9,30 para los de tercer orden.

La trama urbana, aun cuando en la zona del caserío histórico se presenta con viarios irregulares, partiendo su crecimiento a partir de las haciendas originales con desarrollo de manera concéntrica, el resto de la trama de las diferentes ampliaciones que ha sufrido el núcleo, se ha conformado una trama urbana compacta y de calles regulares.



Calle Alcalde José Antonio Cabrera. Fuente Google Earth

La calle Real y su entorno más cercano, en pleno centro del municipio tiene zonas con un ancho inferior a los 5 metros, de ahí su propuesta de peatonalización pura, como se recoge en el Estudio de peatonalización del casco urbano (febrero de 2009).

Vías peatonales

En el año 2009 se redactó un Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano donde se proponen viarios de peatonalización pura y otros de peatonalización mixta. Se proponía una red de itinerarios peatonales principales, articulados en torno a viales a alta capacidad y confortabilidad peatonal y que conectaran entre si las áreas generadoras y atractoras de movilidad.

Actualmente el área peatonal se centra en la C/ Real y la calle del Fútbol junto al Estadio San José.

A.5.1.5. APARCAMIENTOS

Actualmente se producen problemas de saturación en el aparcamiento para los residentes y existen zonas congestionadas. Desde el PGOU, respecto al diagnóstico del estado de los servicios de aparcamientos, se planteaba dar solución la falta de aparcamientos mediante la construcción de aparcamientos subterráneos.

Además, la inexistencia de aparcamientos público provoca problemas generalizados de aparcamiento sobre todo en la zona centro y casco antiguo, incentivándose así el desplazamiento a pie.

Las vías de mayor capacidad y mayores dimensiones cuentan con bandas de aparcamientos.

Existen varias bolsas de aparcamientos:

- Aparcamiento vinculado al Consultorio Médico (en situación de provisionalidad).
- Aparcamiento en la Calle Santa Ángela de la Cruz (privado)
- Aparcamiento público en la Calle el Cercado (en situación de provisionalidad).
- Aparcamiento en la Avenida de la Constitución, junto la Plaza de Santa Rosalía (público).
- Aparcamiento en la Calle Sevilla (público).

Además, el Ayuntamiento ha adquirido un inmueble para destinarlo a aparcamiento público en la Calle José Luis Melo Hurtado aún sin ejecutar.



Aparcamiento Consultorio
Fuente Google Earth



Aparcamiento Calle Santa Ángela de la Cruz
Fuente Google Earth



Aparcamiento la Calle el Cercado
Fuente Google Earth



Aparcamiento Avda./de la Constitución
Fuente Google Earth



Aparcamiento la Calle Sevilla
Fuente Google Earth



TRANSPORTE PÚBLICO

Las conexiones intermunicipales del transporte público en el municipio de Gines son diversas debido a la cercanía al núcleo de la capital y la presencia de la autovía A-49 en el término. Las líneas de autobús disponibles en el municipio son las siguientes:

M-102. Circular del Aljarafe (Bormujos- Gines- Espartinas- Villanueva del Ariscal- Olivares- Sanlúcar la Mayor – Benacazón – Umbrete – Bollullos de la Mitación- Bormujos):

Con solo una parada dentro del municipio en la Avda./ de Europa (Gasolinera Gines).

M-105. Línea Mairena del Aljarafe- Bormujos – Gines – Castilleja de Guzmán – Valencina de la Concepción - Salteras:

Con paradas dentro del municipio en la Avda./ de Colón (polideportivo Gines, el Prado, Policía Local, Farmacia Martín y C. Colón)

M-160. Línea Sevilla-Camas - Gines-Gines:

Con paradas dentro del municipio en la Avda./ de Europa (Hotel Gines, La Taurina y mesón el Bosque), y en la Avda./ de Colón (C. Colón, Farmacia Martín y el Prado).

M-166. Línea Sevilla-Sanlúcar la Mayor:

Con paradas dentro del municipio en la Avda./ de Europa (Hotel Gines, La Taurina, mesón el Bosque y gasolinera Gines)

M167. Línea Sevilla-Gines- Gines-Espartinas - Villanueva del Ariscal:

Con paradas dentro del municipio en la Avda./ de Europa (Hotel Gines, La Taurina, mesón el Bosque y gasolinera Gines)

M-174. Línea Sevilla- Camas-Gines - Valencina de la Concepción – Gines:

Con paradas dentro del municipio en el polideportivo Gines y en El Prado.

M-175. Línea Albaida – Salteras - Valencina de la Concepción – Gines (solo ida en sábados, domingos y festivos) - Castilleja de Guzmán - Camas- Sevilla.:

Con paradas dentro del municipio en el polideportivo Gines y en El Prado.

Pese a contar con todas estas líneas, y como se recoge en el Estudio de Peatonalización del Casco Urbano, **el 13,8% de los encuestados consideraban insuficiente la calidad del transporte urbano.**

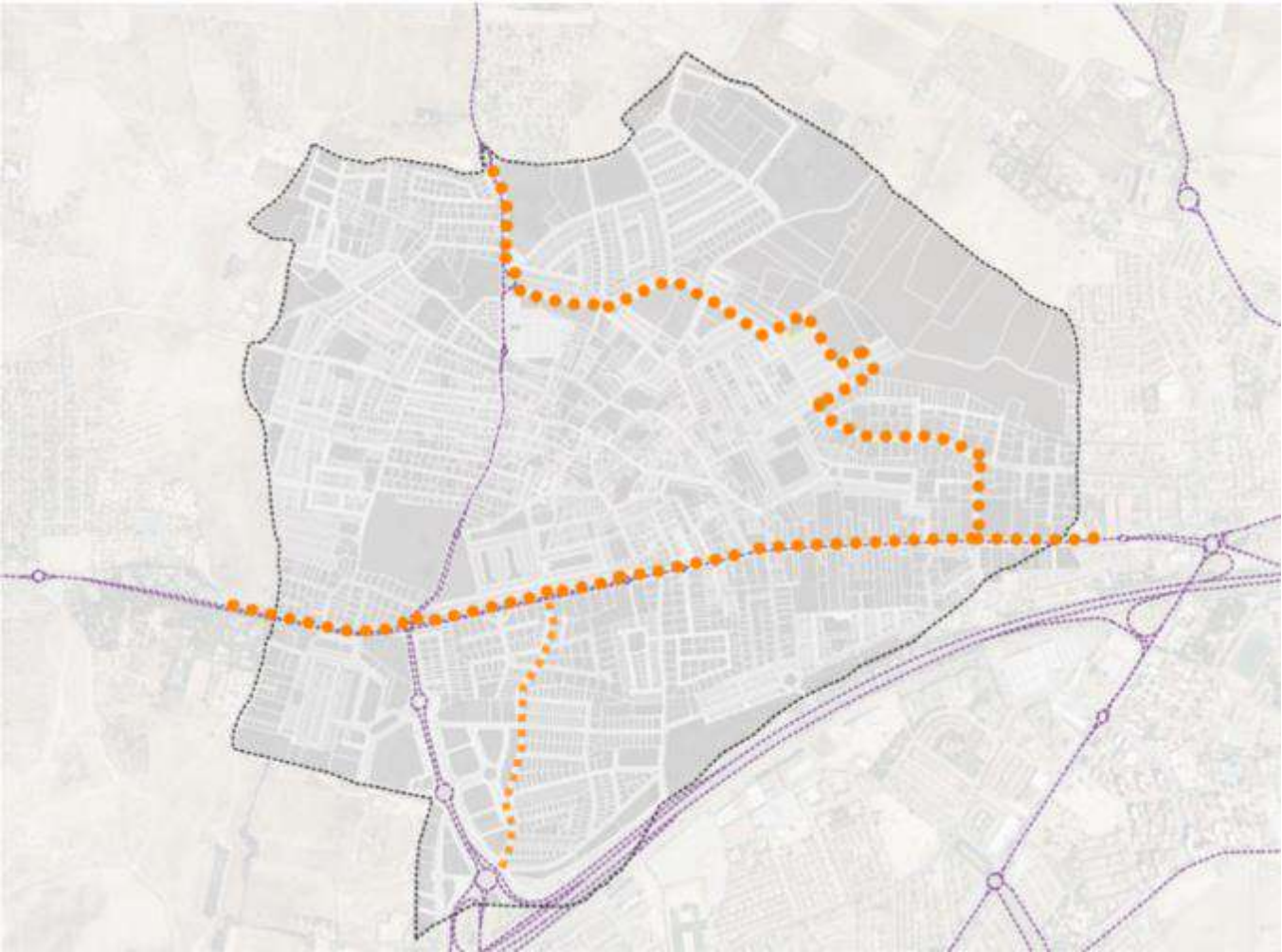
MOVILIDAD CICLISTA

El municipio cuenta con una red de vía ciclista reducida y de trazado discontinuo. Se trata de tramos sin conexión con otras vías. Se presentan tres tramos independientes que no tienen continuidad:

Tramo 1: Avda./ de Europa, desde la Avda./ de Sevilla de Gines.

Tramo 2: Avda./ del Torrejón, C/ Alcalde Fco. Fernández Montiel, C/ Manuel de Falla, C/ Jacinto Guerrero, C/ Enrique Granados, C/ Manuel Font de Anta, C/ Luis Cernuda y C/ Álvarez Quintero hasta conectar con la Avda./ de Europa.

Tramos 3: C/ Virgen del Pilar en continuación de la Avda./ del Torrejón del tramo anterior, Avda./ de Pablo Iglesias de Valencina de la Concepción.



Esquema del trazado de carril bici Elaboración propia



Carril bici a su paso por la Avda./de Europa. Fuente Google Earth



Carril bici a su paso por la Avda./ Colón. Fuente Google Earth



Vista aérea del carril bici en la C/ Alcalde Fco. Fernández Montiel. Fuente: Google Maps

Además, y desde la intersección de la Avda./ de Europa con la Avda./ de Colón y en dirección hacia Espartinas existe un carril bici que se presenta de manera discontinua.

Actualmente existe un proyecto de *Red de Itinerarios Ciclistas del Área Metropolitana de Sevilla (RICAMS)*, dentro de la cual se encuentra el municipio de Gines. En una estrategia metropolitana, se ha planteado una propuesta de carril bici que conecta Gines con municipios del entorno. Se trata de un itinerario, que enlaza la Avda./ de Sevilla de Gines con el carril de la Avda./ de Europa de Gines y que se prolonga hacia Espartinas. En la actualidad se está ejecutando dicha conexión, completando el itinerario este-oeste Castilleja-Gines-Espartinas por la Av. de Europa.

Asimismo, no existen áreas designadas para el estacionamiento de bicicletas, lo cual expone a los usuarios a la inseguridad y al riesgo de posibles robos.

Tampoco se ha implementado el sistema de bicicletas de alquiler como se proponían en el Plan de Peatonalización.

A.5.1.6. MOVILIDAD PEATONAL

En el municipio se realizan trayectos peatonales en el interior del núcleo de población, identificando una serie de viales que, a fecha del documento, cuenta con peatonalización, tales como la calle Real o Calle Fútbol



Calle Real. Fuente Google Earth



Calle del Fútbol. Fuente Google Earth

El diagnóstico de la movilidad a pie en Gines identifica varias cuestiones clave respecto a cómo los peatones interactúan con el entorno urbano.

- Se observa que en algunos viarios el **ancho de las aceras** ronda los 1,50-1,20 m las nuevas y los 0,40-0,80m las calles más antiguas, no ajustándose a los anchos recomendables, de al menos 3m, que garanticen una accesibilidad adecuada según las necesidades del peatón.
- Existe un escaso nivel de peatonalización, incluso en vías de uso prioritario peatonal.
- Existe una alta ocupación del espacio viario por parte del vehículo privado, provocando aceras estrechas, y la alta contaminación.
- **Existencia de postes y elementos de soporte de cableado invadiendo el acerado,** imposibilitando en muchos casos el paso peatonal y obligando a transitar por la calzada.



A.5.2.ANÁLISIS DE LA DEMANDA DE MOVILIDAD

Estudio de movilidad 2021

Para un análisis y diagnóstico previo de la movilidad se ha recurrido a unas estadísticas experimentales que se ha acometido por parte del INE durante el año 2021 un proyecto de medición de movilidad a partir de la telefonía móvil: para dicho estudio se realizaron dos matrices de movilidad, del que para nuestro análisis hemos tomado como base la MOVILIDAD COTIDIANA.)

Siendo los periodos analizados para este documento los que abarcan las siguientes fechas:

- 17 de enero de 2021
- 18 de abril de 2021
- 15 de septiembre de 2021
- 15 de diciembre de 2021

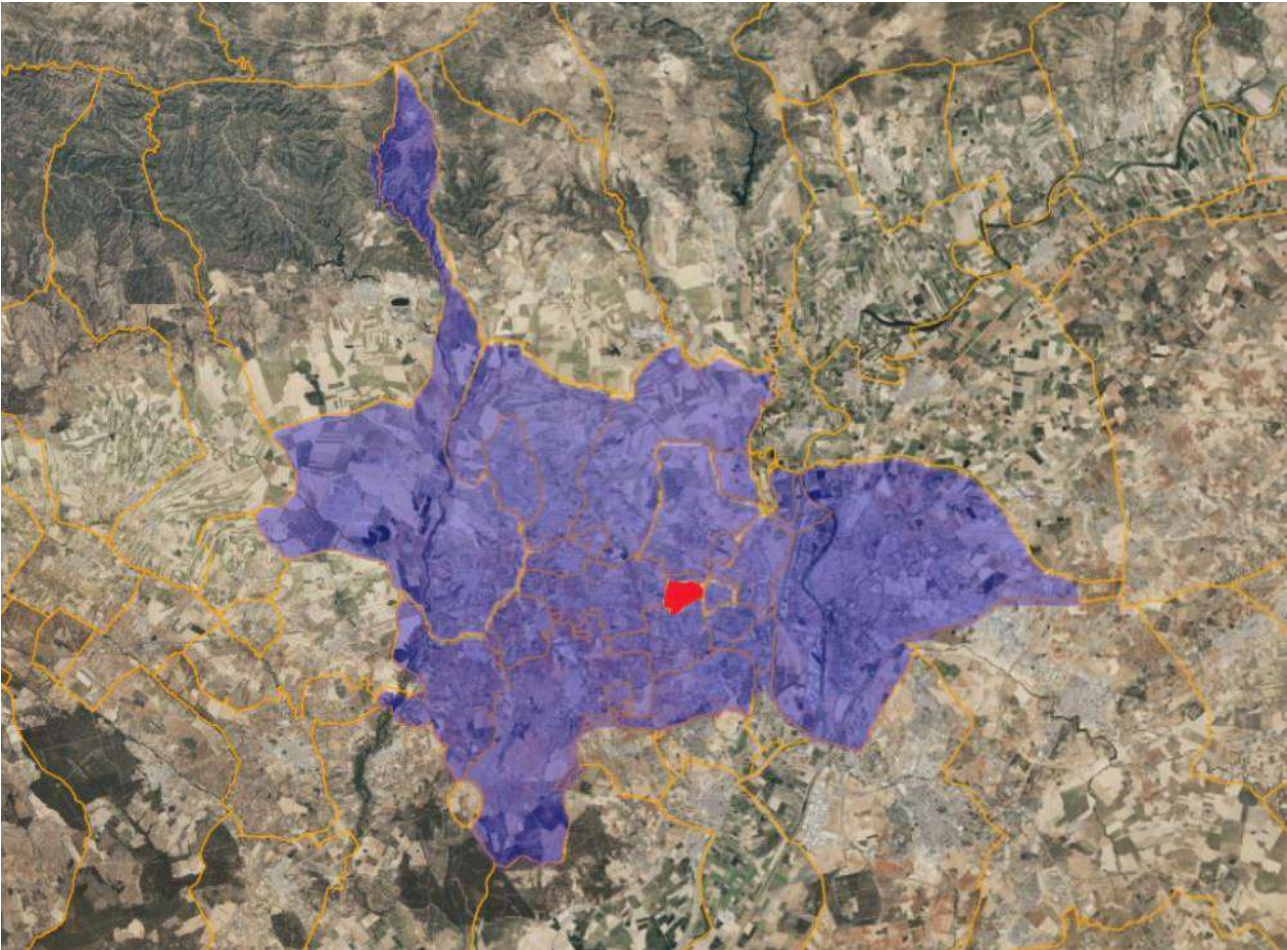
Para cada fecha, se identifican los movimientos respecto al municipio origen (residente).

De este estudio, se observa que existe un importante desplazamiento diario a municipios colindantes.

En primer lugar, se encontraría **Sevilla capital**, la cual funciona como un importante foco de atracción para el municipio. Esta cercanía a Sevilla se ve reflejada en el documento Ambiental (DIE) del Plan de Movilidad Sostenible de la Provincia de Sevilla con fecha de julio 2023, donde se indica que existe una relación inversa entre la distancia de una población a la ciudad de Sevilla y su factor de accesibilidad: a medida que se acerca a la ciudad, el factor de accesibilidad aumenta, y viceversa. Donde los municipios más cercanos a Sevilla en el corredor de la A-49 (Camas, Tomares, Bormujos, Gines, Gines etc.) poseen una alta accesibilidad (superior a 10.000) debido a la presencia de la autovía.

Además de Sevilla, los **destinos** principales son **Bormujos**, que supera los 250 desplazamientos, y **Gines y Espartinas**, que se acerca a los 200 desplazamientos diarios.

En cuanto a los **orígenes** de los desplazamientos cuyo destino es Gines, además de Sevilla, al igual que en el caso anterior, **Bormujos, Gines y Espartinas** tienen desplazamientos a rededor de los 200 diarios.



Esquema de poblaciones con mayor desplazamiento hacia y fuera de Gines

A modo resumen, y tomando como referencia una población residente en el área de 13.428, se identifican los siguientes datos:

Fecha	Perma- nece	Sale	Llega	Población Durante el Día	Variación de Población	Destinos Principales	Orígenes Principales
17 de enero 2021	9.729 (72,45%)	1.367 (10,18%)	1.161 (8,65%)	10.890 (81,10%)	-206 (-1,53%)	Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Bormujos, Espartinas, Castilleja de la Cuesta	Bormujos, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Espartinas
18 de abril 2021	9.160 (68,22%)	1.739 (12,95%)	1.298 persona s (9,67%)	10.458 (77,88%)	-441 (-3,28%)	Bormujos, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Espartinas	Bormujos, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta
15 de septiemb re 2021	8.095 (60,28%)	2.989 (22,26%)	1.882 (14,02%)	9.977 (74,30%)	-1.107 (-8,24%)	Bormujos, Sevilla , Castilleja de la Cuesta, Valencina de la Concepción, Espartinas	Bormujos, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Espartinas, Camas
15 de diciembr e 2021	7.695 (57,31%)	3.487 (25,97%)	1.962 (14,61%)	9.657 (71,92%)	-1.525 (-11,36%)	Bormujos, Castilleja de la Cuesta, Sevilla , Espartinas, Valencina de la Concepción, Mairena del Aljarafe	Bormujos, Espartinas, Valencina de la Concepción, Castilleja de Guzmán, Gines, Camas

A continuación, se identifican los datos sobre los que se ha realizado el análisis:

17 de enero 2021			
Población residente en el área:		13.428 personas	
Población residente que se mantiene en su área:		9.729 personas (72,45%)	
Población que sale del área:		1.367 personas (10,18%)	
Población que llega al área:		1.161 personas (8,65%)	
Población detectada durante el día en el área:		10.890 personas (81,10%)	
Gines experimenta una variación de población de:		-206 personas (-1,53%)	
Los residentes en Gines se desplazan a:		9 destinos distintos	
A Gines llega población desde:		8 orígenes distintos	

A dónde van	Destinos:	Flujo	
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	224	personas
	Bormujos	206	personas
	Espartinas	94	personas
	Castilleja de la Cuesta	79	personas
	Salteras	32	personas
	Bollullos de la Mitación	27	personas
	Mairena del Aljarafe	26	personas
	Sevilla	49	personas

De dónde vienen	Origen:	Flujo	
	Bormujos	160	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	140	personas
	Castilleja de la Cuesta	118	personas
	Espartinas	69	personas
	Camas	53	personas
	Mairena del Aljarafe	24	personas
	Sevilla	46	personas

18 de abril 2021			
Población residente en el área:		13.428 personas	
Población residente que se mantiene en su área:		9.160 personas (68,22%)	
Población que sale del área:		1.739 personas (12,95%)	
Población que llega al área:		1.298 personas (9,67%)	
Población detectada durante el día en el área:		10.458 personas (77,88%)	
Gines una variación de población de:		-441 personas (-3,28%)	
Los residentes en Gines se desplazan a:		14 destinos distintos	
A Gines llega población desde:		10 orígenes distintos	

A dónde van	Destinos:	Flujo	
	Bormujos	295	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	266	personas
	Espartinas	122	personas
	Castilleja de la Cuesta	77	personas
	Mairena del Aljarafe	40	personas
	Camas	36	personas
	Bollullos de la Mitación	29	personas
	Salteras	27	personas
	Tomares	27	personas
	Aznalcázar y Villamanrique de la Condesa	20	personas
	Sevilla	97	personas
			personas

De dónde vienen	Origen:	Flujo	
	Bormujos	199	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	133	personas
	Castilleja de la Cuesta	110	personas
	Espartinas	69	personas
	Camas	45	personas
	Olivares y Albaida del Aljarafe	28	
	Mairena del Aljarafe	18	personas

15 de Septiembre de 2021			
Población residente en el área:		13.428 personas	
Población residente que se mantiene en su área:		8.095 personas (60,28%)	
Población que sale del área:		2.989 personas (22,26%)	
Población que llega al área:		1.882 personas (14,02%)	
Población detectada durante el día en el área:		9.977 personas (74,30%)	
Gines experimenta una variación de población de:		-1.107 personas (-8,24%)	
Los residentes en Gines se desplazan a:		28 destinos distintos	
A Gines llega población desde:		16 orígenes distintos	

A dónde van	Destinos:	Flujo	
	Bormujos	260	personas
	Castilleja de la Cuesta	166	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmá	160	personas
	Espartinas	140	personas
	Mairena del Aljarafe	111	personas
	Bollullos de la Mitación	91	personas
	Camas	87	personas
	Tomares	68	personas
	Dos Hermanas	53	personas
	Alcalá de Guadaíra	47	personas
	Salteras	34	personas
	Rinconada, La	29	personas
	San Juan de Aznalfarache	27	personas
	Olivares y Albaida del Aljarafe	26	personas
	Sanlúcar la Mayor	20	personas
	Sevilla	801	personas

De dónde vienen	Origen:	Flujo	
	Bormujos	206	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	201	personas
	Castilleja de la Cuesta	134	personas
	Espartinas	116	personas
	Camas	72	personas
	Tomares	56	personas
	Olivares y Albaida del Aljarafe	51	personas
	Mairena del Aljarafe	49	personas
	Bollullos de la Mitación	39	personas
	Sanlúcar la Mayor	37	personas
	Benacazón	24	personas
	Puebla del Río, La	23	personas
	Coria del Río	21	personas
	Villanueva del Ariscal	21	personas
	Sevilla	44	personas

15 de Diciembre de 2021			
Población residente en el área:		13.428 personas	
Población residente que se mantiene en su área:		7.695 personas (57,31%)	
Población que sale del área:		3.487 personas (25,97%)	
Población que llega al área:		1.962 personas (14,61%)	
Población detectada durante el día en el área:		9.657 personas (71,92%)	
Gines experimenta una variación de población de:		-1.525 personas (-11,36%)	
Los residentes en Gines se desplazan a:		33 destinos distintos	
A Gines llega población desde:		15 orígenes distintos	

A dónde van	Destinos:	Flujo	
	Bormujos	270	personas
	Castilleja de la Cuesta	191	personas
	Espartinas	189	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	150	personas
	Mairena del Aljarafe	97	personas
	Camas	95	personas
	Bollullos de la Mitación	86	personas
	Dos Hermanas	74	personas
	Alcalá de Guadaíra	69	personas
	Tomares	68	personas
	Rinconada, La	54	personas
	San Juan de Aznalfarache	53	personas
	Aznalcázar y Villamanrique de la Condesa	21	personas
	Salteras	35	personas
	Sanlúcar la Mayor	22	personas
	Sevilla	1118	personas

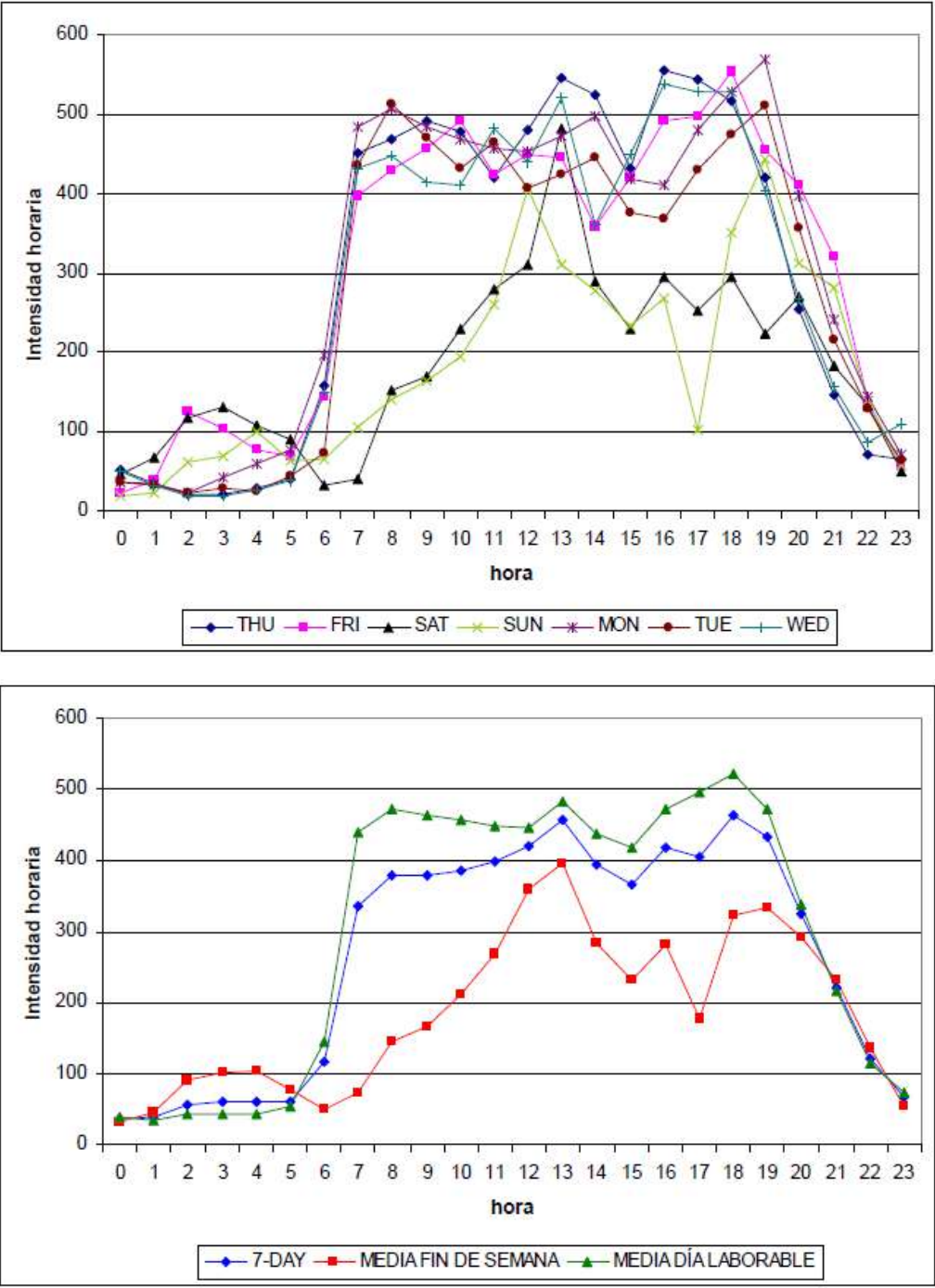
De dónde vienen	Origen:	Flujo	
	Bormujos	240	personas
	Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán	195	personas
	Espartinas	169	personas
	Castilleja de la Cuesta	141	personas
	Camas	94	personas
	Olivares y Albaida del Aljarafe	80	personas
	Bollullos de la Mitación	59	personas
	Tomares	55	personas
	Mairena del Aljarafe	45	personas
	Sanlúcar la Mayor	43	personas
	Villanueva del Ariscal	27	personas
	Benacazón	22	personas
	Salteras	21	personas
	Sevilla	771	personas



Además, según se recoge en el *Estudio de Peatonalización del Casco Urbano de Gines* (año 2008) las intensidades de los traslados por días y horas concluyeron que:

Las intensidades horarias a lo largo de la semana aforada muestran las mayores intensidades de tráfico entre las 8 y las 19 horas con intensidades de entre 300 y 500 vehículos por hora y sentido de circulación. Durante los fines de semana, las intensidades caen notablemente, mostrando el domingo su punto máximo a las 12 de la mañana con 400 vehículos/hora.

Las intensidades totales diarias también reflejan este mismo hecho, siendo el lunes el día de mayor intensidad con 7.200 vehículos diarios y el domingo el de menor intensidad del tráfico con apenas 4.000



Fuente: Estudio de Peatonalización del Casco Urbano de Gines



A.5.3. PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE GINES

El estudio de peatonalización del casco urbano de Gines sirve de base para obtener un diagnóstico de la movilidad del municipio ya que hace un análisis del municipio globalmente.

Desde el Ayuntamiento hay intención de redactar, por primera vez, un Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) gracias al trabajo coordinado del Ayuntamiento de Gines, a través de sus delegaciones de Seguridad Ciudadana, Policía Local, Movilidad y Protección Civil, y la Diputación de Sevilla.

Según ha anunciado el Ayuntamiento:

Se trata de un importante documento que marcará futuras líneas de actuación en el municipio, siendo su objetivo fundamental mejorar la calidad de vida de la ciudadanía a través de la reducción de emisiones e impulsando el uso de transportes más sostenibles que satisfagan las necesidades de movilidad existentes. Lo anterior se hace atendiendo a tres pilares fundamentales: que sean socialmente útiles, medioambientalmente adecuados y económicamente sostenibles.

Para ello, y dentro de una primera fase, se realiza el análisis y diagnóstico de la situación actual; una 'radiografía' completa del estado actual de la movilidad en Gines a partir de la cual fijar intervenciones.

Es esencial en un PMUS la colaboración ciudadana. Saber qué piensan, necesitan y demandan los vecinos y vecinas de Gines es esencial para avanzar, por lo que se recabará información a la ciudadanía de manera directa para conocer sus hábitos y propuestas, así como la situación urbanística del municipio, aparcamientos, accesibilidad, etc... A tal efecto, ya se encuentra operativa ya disposición de la ciudadanía una encuesta que puede rellenarse 'on line'.

Este sondeo telemático será complementado, con una segunda fase en la que se obtendrán datos a pie de calle sobre hábitos de desplazamiento, aforos de tráfico, accesibilidad, demanda de aparcamiento, o el estado de las paradas y marquesinas del transporte público, entre otros aspectos.

Los datos obtenidos en ambas fases permitirán crear una base fidedigna para la posterior toma de decisiones

Este PMUS está alineado con los objetivos y líneas de actuación de la Estrategia de Desarrollo Sostenible e Integrado (EDUSI) y su resultado final será el fomento de la movilidad urbana sostenible, facilitando el cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS) marcados dentro de la agenda 2030.

Se trata de un plan que hará de Gines un municipio comprometido y más amable con su medio ambiente creando para ello un entorno más saludable, seguro y accesible pensado, sobre todo, para las personas.



A.5.4. ESTUDIO PARA LA PEATONALIZACIÓN DEL CASCO URBANO DE GINES

Aunque el Estudio se realizó en un contexto diferente al actual, ya que su redacción data del año 2008, se entiende que determinadas propuestas y estrategias que se proponen puede ser analizadas e incorporarse en las propuestas de un nuevo PGOM, dado que este plan se diseñada para transformar el casco urbano de Gines en un entorno más sostenible, seguro y agradable para sus residentes y visitantes, alineando el desarrollo urbano con los principios de sostenibilidad y eficiencia energética.

PRINCIPALES OBJETIVOS GENERALES

- Disminución de atascos y localización de los puntos conflictivos desde el punto de vista del tráfico. Esto repercutirá en la disminución de los efectos negativos derivados de la congestión: ruido, contaminación atmosférica, contribución al efecto invernadero y accidentes.
- Disminución del consumo de energías no renovables.
- Reducción de los tiempos de viaje.
- Mejora y mantenimiento de los servicios de transporte público.
- Recuperación del espacio público disponible y peatonalización de calles de mucho tránsito de viandantes.
- Mejora, en consecuencia, de las condiciones de accesibilidad para todos los habitantes, incluidas las personas de movilidad reducida.
- Mejora de la salud de los habitantes gracias a la contaminación y el ruido, y también gracias a la promoción del uso de los modos a pie y en bicicleta, así como la delimitación de áreas de la ciudad de baja contaminación.
- Mejora de la calidad del medioambiente urbano y de la calidad de vida de los habitantes.

ESTRATEGIAS

- Integración de políticas de movilidad y urbanismo, alineadas con la necesidad de reducir la dependencia del vehículo privado y fomentar el uso de transportes públicos y no motorizados.
- Mejorar la seguridad vial para aumentar el número de personas que lo utilizan la bicicleta como transporte, a través de la implantación de una oferta viaria adecuada, que responda a un diseño y una reordenación específicos.
- Participación ciudadana activa, involucrando a la población local y a otros actores clave en el proceso de planificación para asegurar que las intervenciones sean bien recibidas y eficaces.
- Uso de tecnologías avanzadas como sistemas de información geográfica (GIS) y modelos de simulación de tráfico para la planificación y el diseño efectivo de las intervenciones.

PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

- Se propone llevar a cabo una medida de peatonalización pura.
- Debe establecerse una red de itinerarios peatonales principales, articulados en torno a viales de alta capacidad y confortabilidad peatonal, y que conecten entre si las áreas generadoras y atractoras de movilidad.
- Potenciación de itinerarios peatonales, mediante las siguientes actuaciones:

1. Anchura de acera y ubicación del mobiliario urbano: 1,5 metros libre mínimo en un lado de la calzada, aunque se incluya cualquier tipo de mobiliario urbano.
 2. Lomos de los pasos de cebra: canal cementado, que la acera quede a nivel respecto de la parte superior del lomo, sin obstaculizar la canalización de las bajadas de aguas.
 3. Adecuación de todas las intersecciones: con un rebaje adecuado para facilitar la movilidad a todas las personas.
 4. Señalización de los itinerarios: identificándolo como itinerario peatonal.
- Mejora de comunicación con municipios limítrofes mediante la propuesta de una línea circulara para los municipios del Aljarafe.
 - Mejoras de la confortabilidad del transporte público.
 1. Dotar a las líneas de frecuencias de paso elevadas, regularidad y horarios extensos que permitan ofrecer un amplio nivel de servicio al usuario
 2. Programa sobre las paradas de autobús: consiste en la instalación de marquesinas con diseño identitario, en las que, además de la espera cómoda por parte de los viajeros, se pueda consultar la red de transporte colectivo, el plano de las inmediaciones de la zona y ser consciente de cualquier aviso que implique modificaciones en el servicio. Además, podrían contener publicidad como factor de financiación y, en algunos casos información dinámica.
 3. Disponibilidad de información previa a la elección modal, y también durante el viaje. Este es un factor coadyuvante a la potenciación del transporte público. La información es eficaz si el usuario entiende la coherencia de la red de que dispone.
 4. Disponibilidad de información sobre el tiempo de espera en la parada para elimina la incertidumbre y otorgar un mayor nivel de servicio al usuario.
 5. Políticas combinadas
 6. Aumentar los servicios para personas con minusvalía.
 - Implantaciones de carriles bici mediante la creación de una oferta viaria específica para dar soporte a este medio de transporte. Además, se proponen la ubicación de aparcamientos para bicicletas, así como implantar servicios públicos de bicicletas para facilitar también la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de transportes.
 - Potenciar el uso de la bicicleta, mediante las siguientes actuaciones:
 1. Correcta señalización horizontal y vertical.
 2. Servicios de bicicletas en los aparcamientos disuasorios.
 3. Actividades de promoción de la bicicleta:
 - Semana de la bicicleta
 - Cursos de salud para usuarios del vehículo privado
 - Creación de clubes para acceder al trabajo en bicicleta
 - Guías de rutas y aparcamientos.
 - Construcción de una ronda de circunvalación noreste para solucionar los problemas de tráfico excesivo de paso por la travesía del municipio.
 - Reordenación del viario para evitar circulaciones de tránsito en el vehículo privado por el centro del casco urbano.



- Programa de estacionamientos disuasorios en el exterior del centro urbano que permitan, mediante un acceso cómodo y rápido, llegar hasta el centro de la ciudad sin necesidad de llevar hasta allí su vehículo privado.
- Control de circulación, regulación de estacionamiento y limitación de horarios para vehículos pesados de mercancías para evitar los problemas de tráfico generados por la carga y descarga en horas punta.

A.5.5. PLAN PARA EL DISEÑO Y LA IMPLANTACIÓN DE LA RED GENERAL DE CARRIL BICI PARA EL MUNICIPIO DE GINÉS

Una vez analizado el documento, se pueden identificar los siguientes objetivos, estrategias y propuestas que se tendrán en cuenta de cara a las propuestas de desarrollos del PGOM

PRINCIPALES OBJETIVOS:

- Fomentar el desplazamiento en modos no motorizados: Incentivar el uso de la bicicleta y el desplazamiento peatonal por los beneficios que aportan tanto para la salud de las personas como para el entorno urbano.
- Compatibilizar los desplazamientos en bicicleta con la circulación de vehículos y peatones: Buscar una coexistencia armónica entre diferentes modos de transporte.
- Integración con la infraestructura de transporte público existente: Complementar y conectar la red de carril bici con las infraestructuras de transporte público, facilitando el intercambio entre diferentes modos de transporte.
- Accesibilidad y conexión con áreas clave: Proporcionar accesibilidad al centro histórico y otros puntos clave del municipio mediante la red de carriles bici.

ESTRATEGIAS:

- Diseño inclusivo de la red de carriles bici: Crear una red que cubra todas las zonas potenciales de recogida de ciclistas y que permita el acceso a los principales puntos de destino dentro del municipio.
- Implementación por fases: Desarrollar la red en fases para gestionar mejor la financiación y la construcción, asegurando que cada fase aporte beneficios inmediatos a los usuarios.
- Promoción del uso de la bicicleta: Llevar a cabo campañas de sensibilización y educación para fomentar el uso de la bicicleta entre los ciudadanos.
- Seguridad y comodidad: Priorizar la seguridad y la comodidad en el diseño de los carriles bici, incorporando carriles segregados donde sea necesario y promoviendo la convivencia en zonas de tráfico calmado.

PROPUESTAS:

- Tipologías de carril bici adaptadas a diferentes entornos: Implementar distintos tipos de carriles bici según las necesidades específicas de cada zona, incluyendo carriles completamente segregados y otros en coexistencia con el tráfico rodado.
- Políticas de promoción del uso de la bicicleta, que pasan en primer término por la creación de una oferta viaria específica para dar soporte a este medio de transporte.
- Red de aparcamientos para bicicletas que eviten los robos.
- Servicios Públicos de bicicletas para facilitar la intermodalidad de la bicicleta con otros medios de transportes.
- Interconexión con municipios vecinos: Extender la red para conectar con itinerarios de bicicleta en municipios colindantes, fomentando así un sistema de movilidad más integrado y extenso.
- Plazos y prioridades en la ejecución: Establecer un cronograma claro para la implementación de la red, con plazos específicos y prioridades en las áreas de inicio para maximizar el impacto desde el comienzo.

A.5.6. DIAGNÓSTICO SOBRE LA MOVILIDAD LOCAL

En base a los análisis realizados sobre la realidad actual y los diferentes planes que se han desarrollado podemos identificar una serie de anotaciones relativas a la movilidad que ayudarán a un futuro propuesta de ordenación estructural del municipio.

MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

- **Uso predominante del vehículo privado:** La cultura del vehículo privado es predominante en la movilidad urbana del municipio, lo que conduce a una ocupación excesiva del espacio público por automóviles. Los motivos principales para el uso del vehículo privado incluyen la rapidez en llegar al destino, la comodidad y la distancia. Además, hay que añadir el altísimo peso en el reparto global de la movilidad que tiene el vehículo privado, un 44,5% lo que provoca por sí mismo congestión en la circulación.
- **Travesías A-8076 y A-8062:** estas vías de acceso soportan un importante porcentaje de tráfico de paso, ya que se producen desplazamientos desde los municipios aledaños viéndose obligados a pasar a través del núcleo urbano del municipio provocando que los accesos queden bloqueados, sobre todo en hora punta.
- **Atascos y tráfico intenso en la Avda./ Colón:** esta travesía que comunica Gines con Valencina de la Concepción tiene grandes problemas de tráfico debido a su insuficiente sección. En su comienzo, a la entrada en Gines cuenta con una sección de viario de dos carriles de doble sentido con mediana, pero a partir de la intersección con la calle Alcoy, reduce su sección llegando a quedarse a vías de doble sentido, pero con un solo carril en cada sentido. Esto acarrea problemas de atascos en horas punta.
- **Problemas de Aparcamiento:** existe una alta demanda de aparcamientos en el centro de la ciudad debido a la confluencia de diversos tipos de actividades profesionales, comerciales y lúdicas en un espacio limitado. La dotación de plazas de aparcamiento en esa zona es insuficiente incluso para los residentes.
Existen calles en las que está permitido el estacionamiento a ambos lados de la calzada, reduciéndose mucho la sección necesaria para la circulación.

MOVILIDAD PEATONAL

- **Alta proporción de desplazamientos a pie:** Un 43% de los viajes de más de cinco minutos de duración que se realizan en Gines se efectúan a pie, lo que indica que caminar es una forma de transporte muy utilizada por los residentes.
- **Demandas del peatón no suficientemente atendidas:** A pesar de la alta proporción de desplazamientos a pie, se observa que las necesidades de los peatones a menudo son las menos atendidas dentro del plan de movilidad del municipio.
- **Recuperación del espacio urbano para los peatones:** Existe una necesidad significativa de recuperar el espacio urbano para los peatones, permitiendo que sus desplazamientos puedan realizarse de manera cómoda y agradable. Por tanto, la red peatonal debería cumplir unos mínimos de calidad referentes sobre todo a la anchura libre de paso de las aceras, sería una anchura tal que permitiera el cruce cómodo de dos parejas de peatones
- **Resistencia inicial a cambios:** Cuando se han implementado iniciativas similares en otros municipios, a menudo han enfrentado resistencias iniciales, especialmente por parte del sector comercial. Sin embargo, con el tiempo, aquellos que inicialmente se opusieron a las medidas, terminaron siendo algunos de sus mayores defensores.
- La idea de los itinerarios peatonales no excluye la presencia en la misma calle de otros medios de transporte, sino que subraya las exigencias de **comodidad y seguridad de la circulación peatonal**.
- **Existencia de elementos invasores del acerado tales como postes, soportes de cableado y redes y elementos de mobiliario urbano que invade el espacio peatonal** haciendo muy difícil su accesibilidad. Es de especial incidencia en la zona de casco histórico y su conexión norte-sur.

MOVILIDAD CICLISTA

- **Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis:** Se debe proponer una mejora en la accesibilidad y aumentar el uso de la bicicleta mediante la creación de infraestructura específica para ciclistas. Se debería incrementar la superficie peatonalizada y mejorar la satisfacción ciudadana respecto al uso de la bicicleta.
- **Análisis y diagnóstico:** El análisis destaca problemas como la falta de infraestructura dedicada para bicicletas, y un uso excesivo del espacio público por automóviles, lo cual limita la movilidad ciclista y peatonal.

MOVILIDAD A TRAVÉS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se identifican varios aspectos clave que afectan la eficiencia y la utilización del servicio en la región:

- **Problemas de accesibilidad y conectividad:** Existen problemas significativos de accesibilidad y conectividad en las paradas de autobús y las rutas, lo que dificulta el uso del transporte público. Muchas paradas no son accesibles o están mal ubicadas en relación con las zonas de alta demanda.
- **Los horarios** no se adaptan con regularidad a las demandas de los usuarios en horas punta de ida y vuelta.
- **Infrautilización de las infraestructuras y falta de información:** La falta de información adecuada sobre horarios y rutas en tiempo real contribuye a la infrautilización del transporte público. Los

tiempos de espera elevados y los recorridos largos desincentivan su uso, empujando a los residentes a preferir el transporte privado.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Dentro del centro existen varios puntos definidos como zonas de carga/descarga que presentan varios problemas:

- Ausencia de una señalización clara.
- Ausencia de espacios reservados y apartados del resto del tráfico.
- Horarios no coordinados con los valles de tráfico.
- Algunas de las paradas no poseen una ubicación adecuada por tráfico y espacio dedicado.



A.5.7.DIRECTRICES Y PROPUESTAS DE MEJORA EN LA MOVILIDAD

• **Propuestas para mejorar la movilidad a pie**

- Peatonalización Pura y Mixta: Se propone llevar a cabo medidas de peatonalización pura y mixta para mejorar la comodidad y seguridad de la circulación peatonal.
- Continuidad y Priorización semafórica: Asegurar la continuidad en los itinerarios peatonales y priorizar el paso de peatones en los semáforos.
- Confortabilidad: Mejorar la anchura libre de paso en las aceras para permitir el cruce cómodo de peatones, con un mínimo de 3 a 3.5 metros, lo cual se considera un nivel de servicio A.
- Eliminación de elementos invasores en los recorridos peatonales, tales como postes y elementos de soporte de cableado. Establecer ordenanzas al respecto para soterrar dichas conducciones.

• **Propuestas sobre el transporte publico**

- El Plan propone la introducción de un sistema de transporte a la demanda para mejorar la oferta de transporte público. Además, se plantea mejorar la accesibilidad de las paradas y su entorno, aumentar la señalización, y asegurar itinerarios peatonales adecuados hacia estas paradas.
- Programa sobre las paradas de autobús: instalación de marquesinas que asegure la comodidad de espera de los viajeros en todo el recorrido de las líneas. Modernización de las paradas para disponer de información sobre los tiempos de espera en las paradas y así elimina la incertidumbre y otorgar un mayor nivel de servicio al usuario.

• **Propuestas de Mejora en la red ciclista**

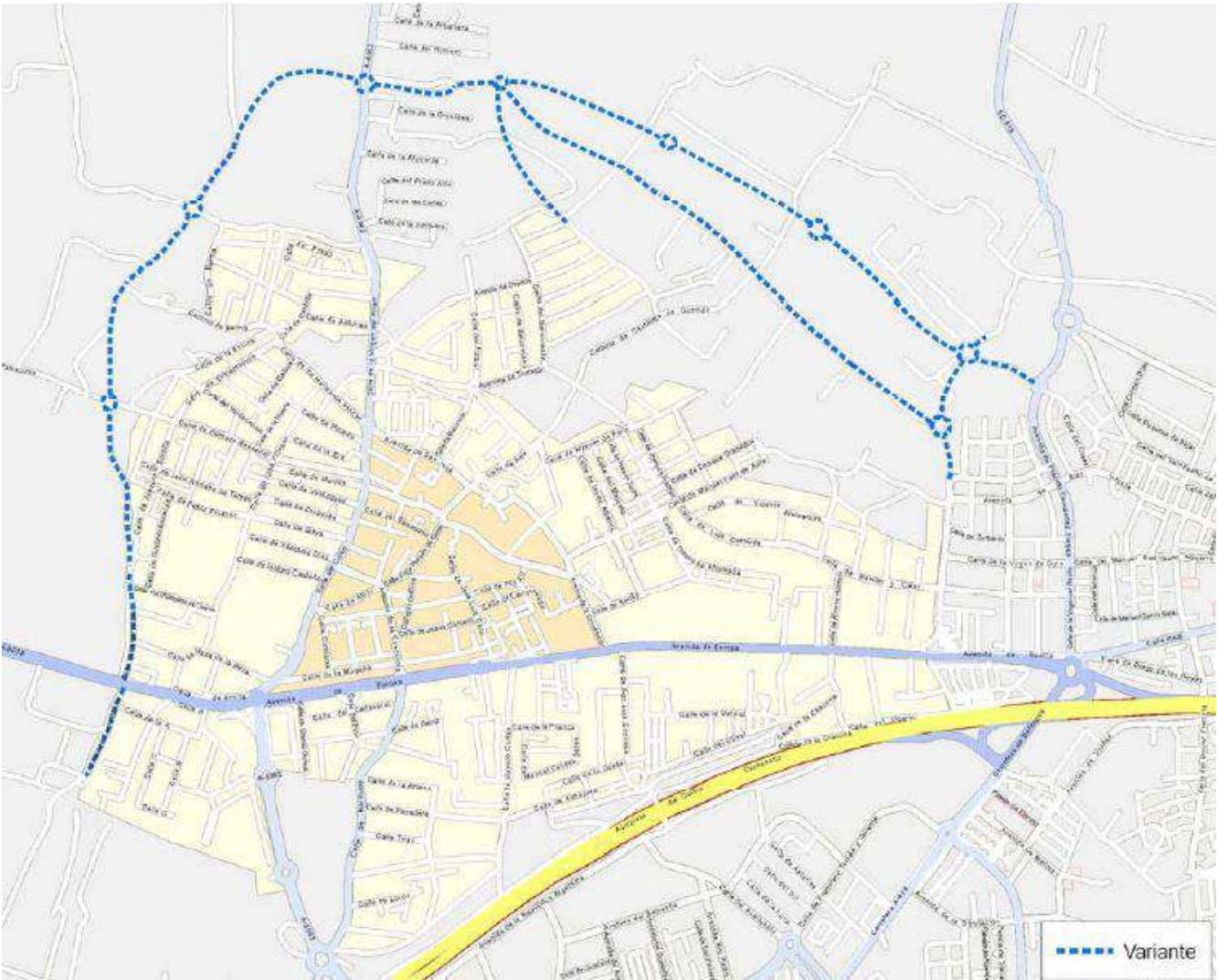
- Se deberá contemplar la creación de una red de carriles bici más extensa y una red de aparcamientos para bicicletas, buscando un alto impacto en la reducción de emisiones y fomentando el cambio hacia modos de transporte más sostenibles.
- Las medidas a implantar reflejarán un enfoque integral para potenciar la movilidad ciclista en el municipio buscando no solo facilitar el uso de bicicletas mediante infraestructura adecuada, sino también mejorar la interacción con otros modos de transporte y el espacio público en general.
- La estrategia a proponer debe incluir la mejorar la accesibilidad universal, con especial enfoque en la movilidad no motorizada para promover un entorno más seguro y sostenible

• **Propuestas de Mejora en la movilidad motorizada privada**

En consonancia con las medidas que fomentan el transporte sostenible, el municipio a través del PGOM, deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental. Tales como:

- La implementación de una red de aparcamientos disuasorios para reducir el número de vehículos en el centro.
- Regulación del estacionamiento en superficie.
- Localización de aparcamientos disuasorios. Deben ser aparcamientos gratuitos o que prioricen las estancias prolongadas, por lo tanto, su acceso debe estar restringido al uso designado, evitando que sean utilizados como estacionamientos para viviendas o comercios cercanos. Además, se procurará ubicarlos a corta distancia de las principales vías de entrada a la ciudad.
- Reordenación del viario para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir los congestionamientos.

- Posible circunvalación que desvíe el tráfico proveniente de Valencina de la Concepción por el norte y el oeste del municipio para conseguir reducir el número de vehículos privados en la A-8062, como se recoge en el Plan de Peatonalización del Casco Urbano.



Propuesta de circunvalación, variante norte. Plan de Peatonalización del Casco Urbano.

• **Propuesto de control de tráfico pesado**

Para minimizar la repercusión que tiene la carga y descarga dentro del núcleo se proponen:

- Control de la circulación de vehículos pesados, impidiendo la circulación de vehículos pesados dentro del área urbana.
- Regulación del estacionamiento, para evitar que los vehículos pesados aparquen en cualquier lugar, y que lo hagan en espacios especialmente diseñados para ello.
- Existencia de itinerarios para los vehículos pesados en determinadas área o vías de la ciudad.
- Limitación de horarios en que se puede realizar a tener en cuenta para el control de la carga y descarga, y así que no coincidan con la hora punta de tráfico de la mañana.

A.6. DESCRIPCIÓN DE LAS FORMAS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL PROCESO DE ELABORACIÓN DEL PLAN PLAN

Garantizar e impulsar el ejercicio del derecho a participar de la ciudadanía, de los las entidades representativas de los intereses de la ciudadanía y, en su caso, de las entidades de participación ciudadana durante la elaboración, tramitación y aprobación del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines es un mandato legal, un objetivo específico definido en la Agenda Urbana Española y un reto en materia de planificación urbanística que abarca al ciclo completo de planificación del Nuevo Plan, cuya correcta atención dará como resultado un instrumento de planeamiento general más consensuado y mejor adaptado a las necesidades urbanísticas del municipio.

La importancia de integrar, mediante la participación, en las fases tempranas de la planificación urbana, el punto de vista de los diferentes agentes sociales radica, no solo en que es un ejercicio de transparencia y buena gobernanza por parte de la Administración Local, sino que además permite al Ayuntamiento anticipar los posibles conflictos, identificar oportunidades y adoptar soluciones más eficaces. Por esta razón, es conveniente conocer desde las fases iniciales, y a lo largo de todo el proceso, las ideas y posiciones de la ciudadanía y los distintos agentes con respecto al Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines para evitar encontrar grandes problemas a la hora de su aplicación. Además, participar en la toma de decisiones ayuda a los diferentes agentes sociales a entender la complejidad del funcionamiento del propio proceso de planificación urbanística.

La participación ciudadana es un proceso de mejora continua que se retroalimenta de información, participación y de análisis de las aportaciones realizadas, a través de los distintos cauces y herramientas de participación. Esta contribución modela, en cierta medida, los documentos técnicos (el propio Avance del PGOM y el DIE), se da cuenta del mismo en una Memoria de Participación y culmina, en esta fase, con la información pública del Avance del PGOM y su DIE.

Las fases en las que se producirá participación ciudadana son las recogidas en el siguiente esquema:



A.7. ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. IMPACTO ACÚSTICO

A través del Estudio previo y Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de la Red del Estado del Plan Sectorial de Carreteras de 2005-2012, identificamos desde el punto de vista de ruido dos focos a tener en cuenta:

- **Autovía A-49**, entre Sevilla y Huelva
- **A-8062** de Bormujos - Valencina de la Concepción

NORMATIVA

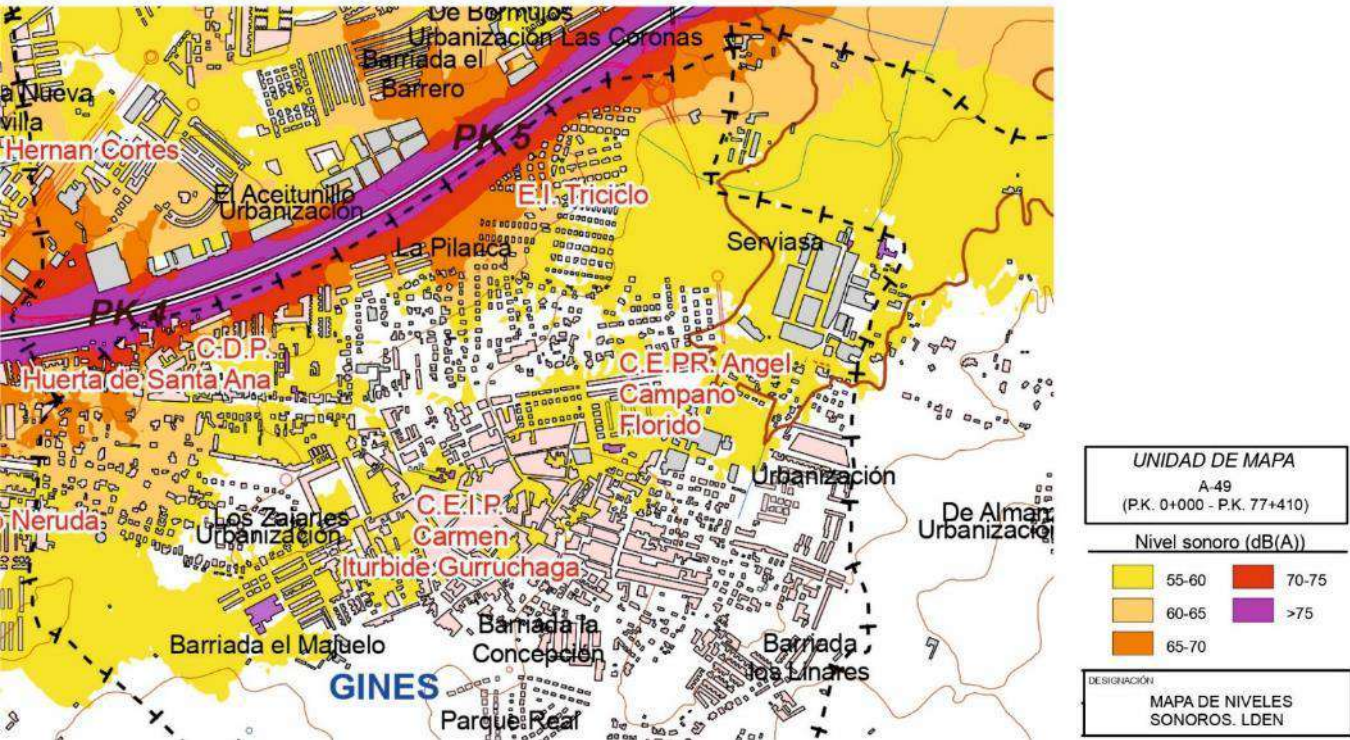
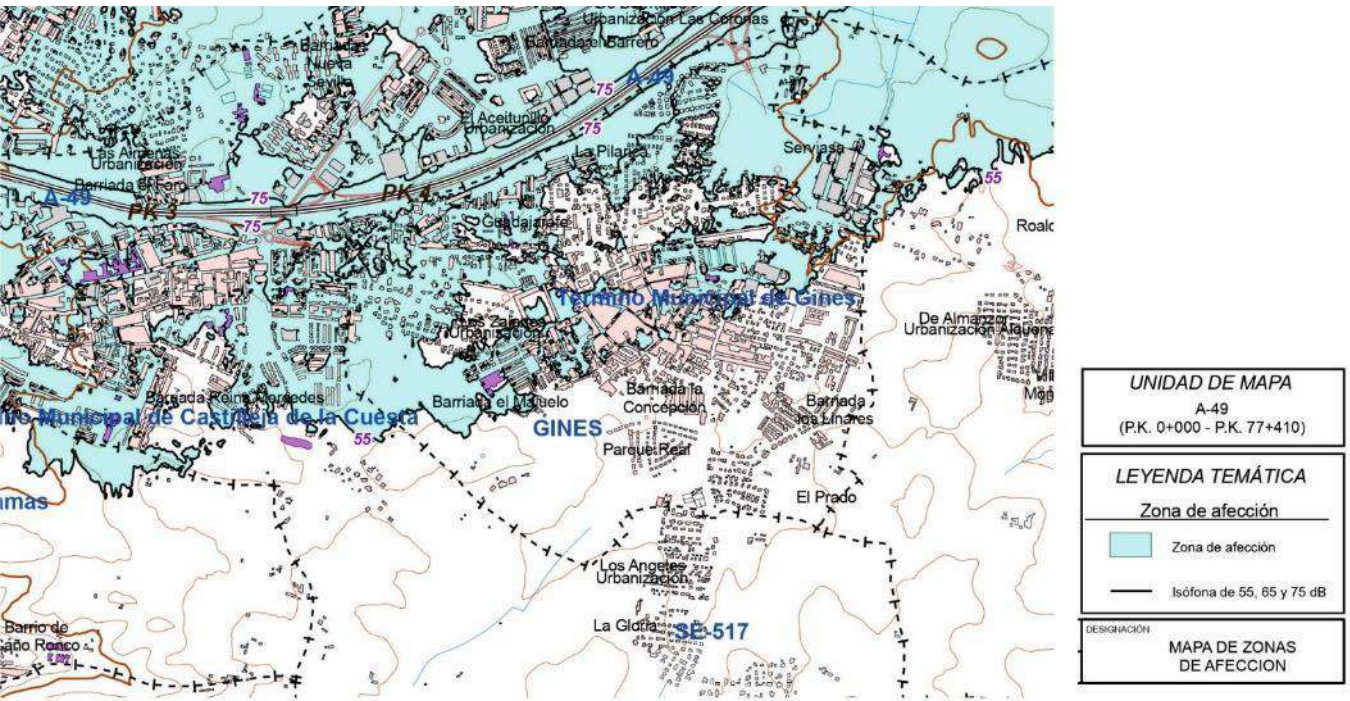
- Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética
- Ordenanza municipal reguladora de emisión de ruidos y vibraciones en Gines.

DESCRIPCIÓN

En el caso de la primera, se trata de una autovía con tráfico fluido, propio de vía interurbana, a excepción del tramo inicial en la conexión con la SE-30 donde existe un importante entorno residencial e industrial al oeste de Sevilla, con problemas puntuales de retenciones.

Estos 6 primeros kilómetros se desarrollan en un denso y prolongado entramado urbano, con sucesión de usos residenciales, comerciales e industriales en los términos municipales de Camas, Tomares, Gines, Gines y Bormujos.

A efectos de modelización acústica, la intensidad de circulación se encuentra en torno a 88.500 v/d, en las inmediaciones de la SE-30.



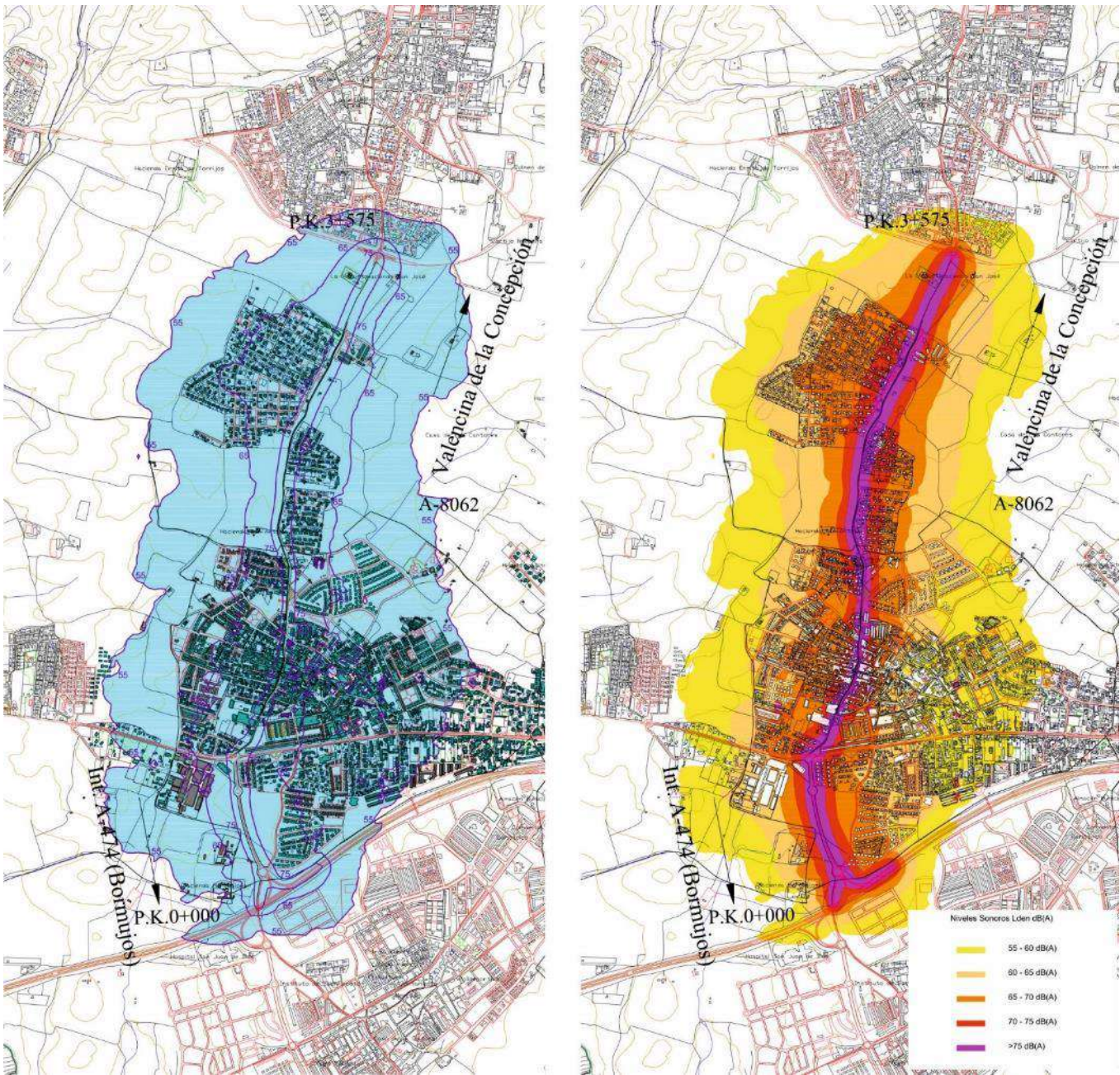
Respecto a la A-8062 indicar que el Plan de Acción contra el Ruido de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía con tráfico superior a seis millones de vehículos al año redactado por la Dirección General de Carreteras- Servicio de Conservación y Dominio Público Viario de la Consejería, identificaba que en Gines estaban expuestas al ruido por afección por carreteras un total de

dB(A)	Población expuesta (centenas)	dB(A)	Población expuesta Ln (centenas)
>55	57	>50	51
>65	30	>60	13
>75	8	>70	1
total	95		65

Existiendo un total de 8 puntos o zonas conflictivas

- Centro de educación de adultos
- Colegio Nuestra Señora del Belén
- Centro de salud
- Residencia de Ancianos
- Colegio Ángel Campano Florido
- Calle Colón
- Zona comprendida entre la calle Colón y Jose Villegas
- Zona comprendida entre la Calle Colón y Fray Ramón de Gines

Para las que preveía un proyecto de implantación de pantallas acústicas beneficiándose de ello un total de 2400 personas.



A.8. OTRA INFORMACIÓN RELEVANTE

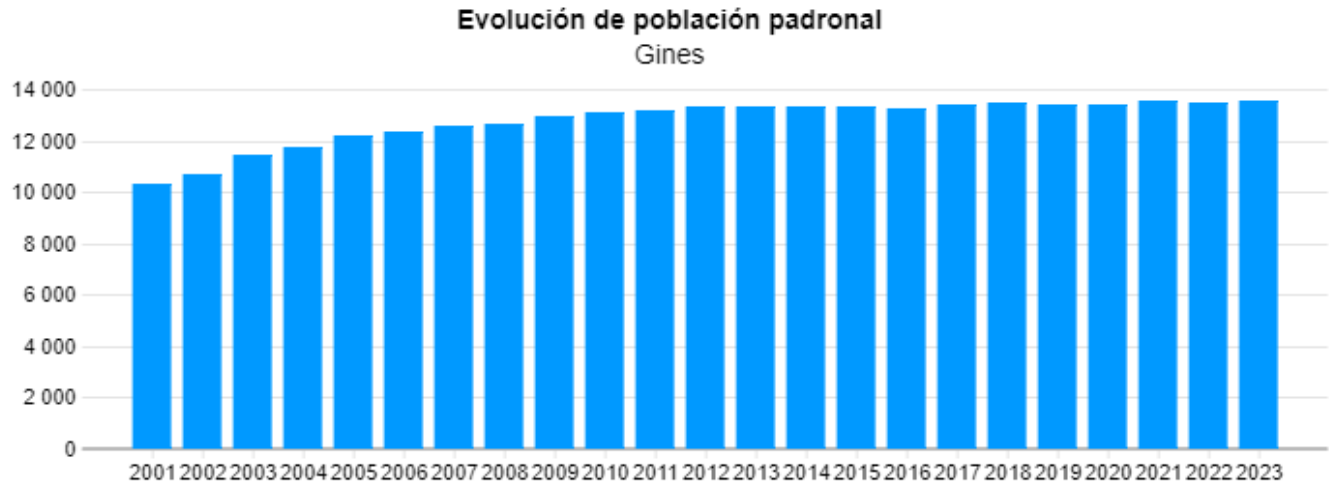
A.8.1. ANÁLISIS DEMOGRÁFICO

POBLACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL

El municipio de Gines cuenta con una población de derecho total, según el Padrón Municipal de Habitantes de 2023, de **13.516 habitantes** siendo el reparto de esta población, 6,619 son hombres y 6,897 son mujeres. Siendo su extensión municipal de 2,9 km2, supone una densidad de **4.661 hab/km2** lo que da una idea del **alto grado de concentración de población** en el término municipal, dado que su entorno inmediato exceptuando Castilleja, está muy por debajo.

Evolución de la población desde 1900 hasta 2023											
Año	Hombres	Mujeres	Total	Año	Hombres	Mujeres	Total	Año	Hombres	Mujeres	Total
2023	6.600	6.881	13.481	2011	6.503	6.686	13.189	1999	4.597	4.710	9.307
2022	6.651	6.856	13.507	2010	6.455	6.653	13.108	1998	4.459	4.566	9.025
2021	6.665	6.864	13.529	2009	6.369	6.565	12.934	1996	4.251	4.384	8.635
2020	6.618	6.810	13.428	2008	6.228	6.423	12.651	1995	3.942	4.131	8.073
2019	6.605	6.815	13.420	2007	6.205	6.363	12.568	1994	3.781	3.922	7.703
2018	6.625	6.846	13.471	2006	6.089	6.249	12.338	1993	3.473	3.628	7.101
2017	6.558	6.803	13.361	2005	6.003	6.174	12.177	1992	3.292	3.443	6.735
2016	6.504	6.757	13.261	2004	5.809	5.947	11.756	1991	3.116	3.235	6.351
2015	6.558	6.751	13.309	2003	5.628	5.802	11.430	1990	2.932	2.976	5.908
2014	6.548	6.751	13.299	2002	5.273	5.444	10.717	1989	2.662	2.720	5.382
2013	6.566	6.733	13.299	2001	5.057	5.235	10.292	1988	2.516	2.593	5.109
2012	6.578	6.724	13.302	2000	4.880	5.015	9.895	1987	2.374	2.460	4.834

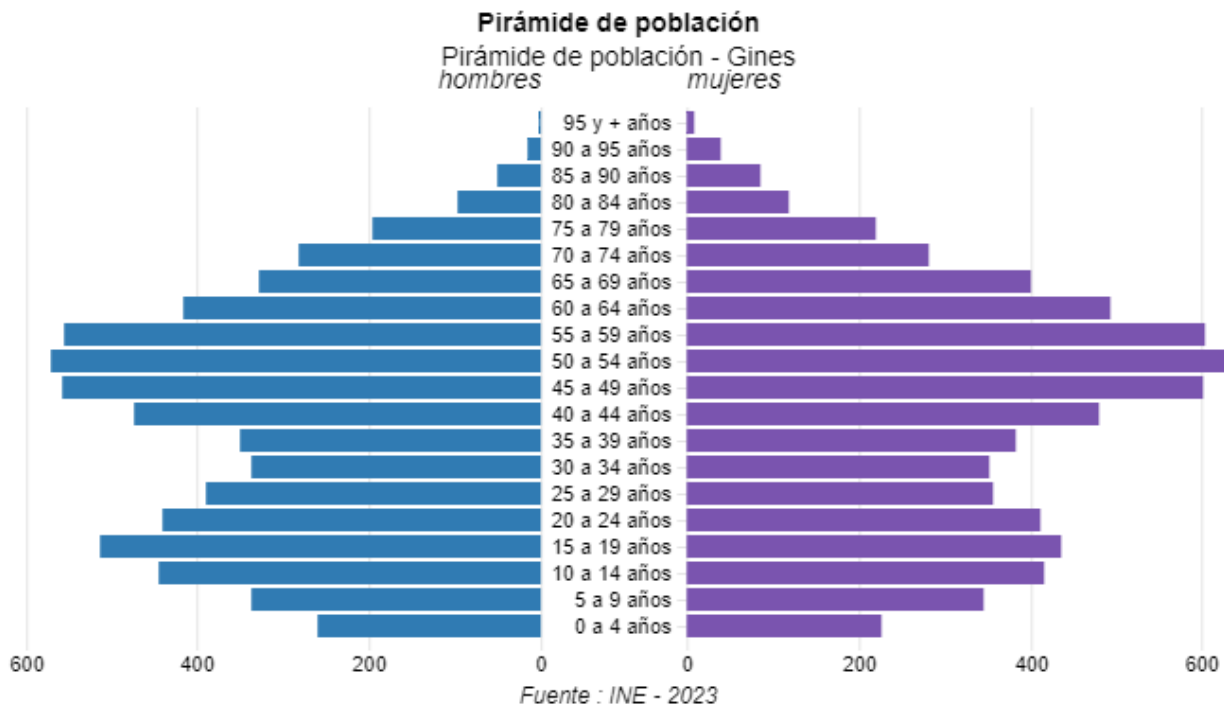
Cifras oficiales de la evolución de población en Gines: INE



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

ESTRUCTURA POBLACIONAL

En lo que a la estructura poblacional se refiere, los últimos datos del Padrón de 2023 muestran una población masculina levemente inferior, con un 49,3 % de hombres y un 50.750,7% de mujeres (INE, 2023). La edad media de la población es de 41,3 años, con una estructura de la población por edad donde el 22,1% de la población es menor de 20 años, y el 15.7% mayor de 65 años. La variación relativa de la población en los últimos 10 años (2013 – 2023) es positiva con un crecimiento del 4%.



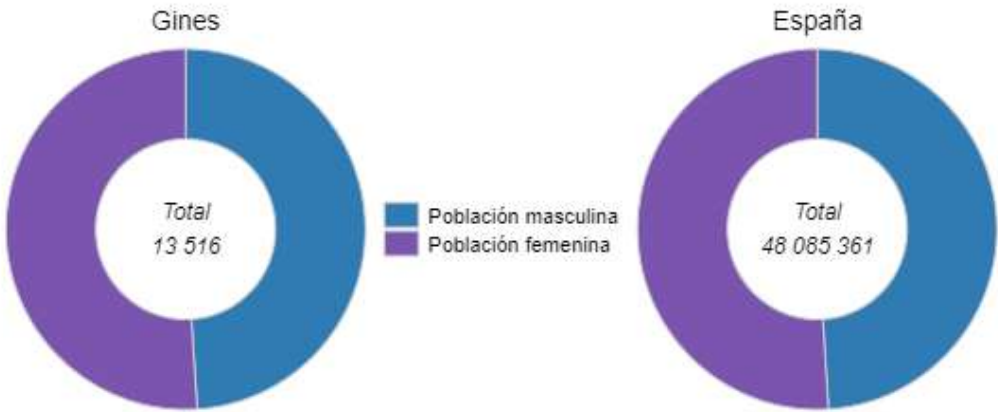
Fuente : INE - 2023



VOLUMEN Y DENSIDAD POBLACIONAL

Densidad de población 2022
Población 2023
Población femenina
Población masculina
Sex ratio 2022

4.661
13.516
6.897
6.619
94,1



DINÁMICA DE POBLACIÓN PADRONAL (2001-2023)

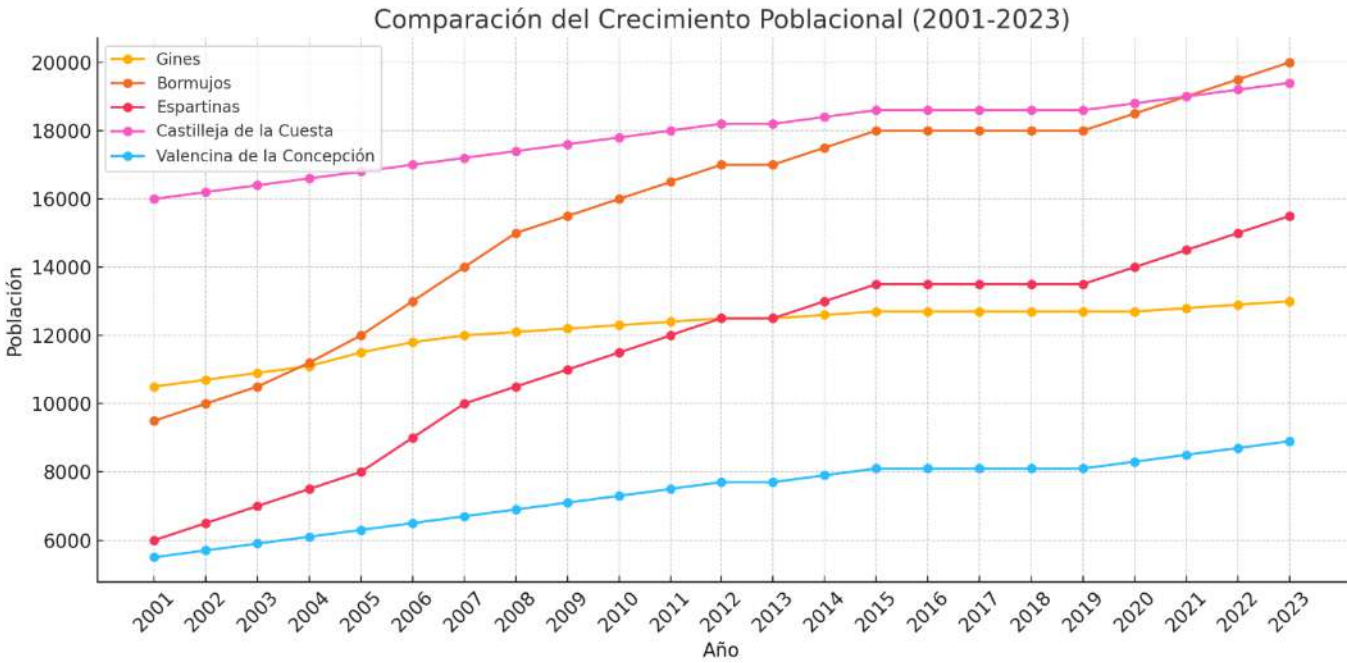
La dinámica de la población padronal en Gines entre 2001 y 2023 muestra un aumento general, con algunas fases de estabilización:

- **2001-2006:** La población creció de manera constante, aumentando de 10,500 a 11,800 habitantes. Este periodo se caracterizó por un crecimiento anual significativo, con aumentos porcentuales anuales superiores al 1.8%.
- **2007-2013:** La población continuó creciendo, pero a un ritmo más lento, alcanzando los 12,500 habitantes en 2013. La variación anual durante estos años fue menor, alrededor del 0.8%.
- **2014-2020:** Durante este periodo, la población se mantuvo prácticamente estable, con ligeras variaciones. La población se mantuvo alrededor de los 12,700 habitantes, reflejando un equilibrio demográfico.
- **2021-2023:** La población volvió a mostrar un incremento, alcanzando los 13,000 habitantes en 2023. Este aumento reciente sugiere una nueva fase de crecimiento, aunque moderado, con variaciones anuales cercanas al 0.8%.

Este comportamiento sugiere que Gines ha experimentado fases de crecimiento rápido seguidas de periodos de estabilidad demográfica. La tendencia reciente indica un ligero repunte en el crecimiento de la población.

COMPARACIÓN CON MUNICIPIOS COLINDANTES

Los municipios de Gines y Valencina de la Concepción, Bormujos y Espartinas junto con Gines han experimentado un crecimiento poblacional, pero Bormujos y Espartinas destacan por su rápido aumento, mientras que Gines, Gines y Valencina de la Concepción muestran tendencias más moderadas y estables. En relación con Gines mantiene un crecimiento moderado y sostenido



INDICADORES DE POBLACIÓN

A través del Atlas Digital de las Áreas urbanas. Ministerio de vivienda y agenda urbana, que toma como fuente la Estadística del Padrón continuo del INE, se recopilan los siguientes indicadores sobre población:

ESTRUCTURA POBLACIONAL POR EDADES

Los indicadores demográficos por edad de Gines para el año 2023 fueron:

Población infantil	25.000
Densidad de población	1.500 Hab/km²
Población total	13.481
Población femenina	6.881
Población masculina	6.600
Población potencialmente activa	8.000
Índice de infancia	18.5%
Población juvenil	3.000
Índice de juventud	22.2%
Población mayor de 65 años	2.500
Índice de envejecimiento	27.8%
Población de 4ª edad	500
Índice de senectud	5.9%
Índice de dependencia infantil	22.5%
Índice de dependencia de mayores	31.3%
Índice de dependencia total	53.8%
Edad media de la población	42.5 años

Estructura de edades

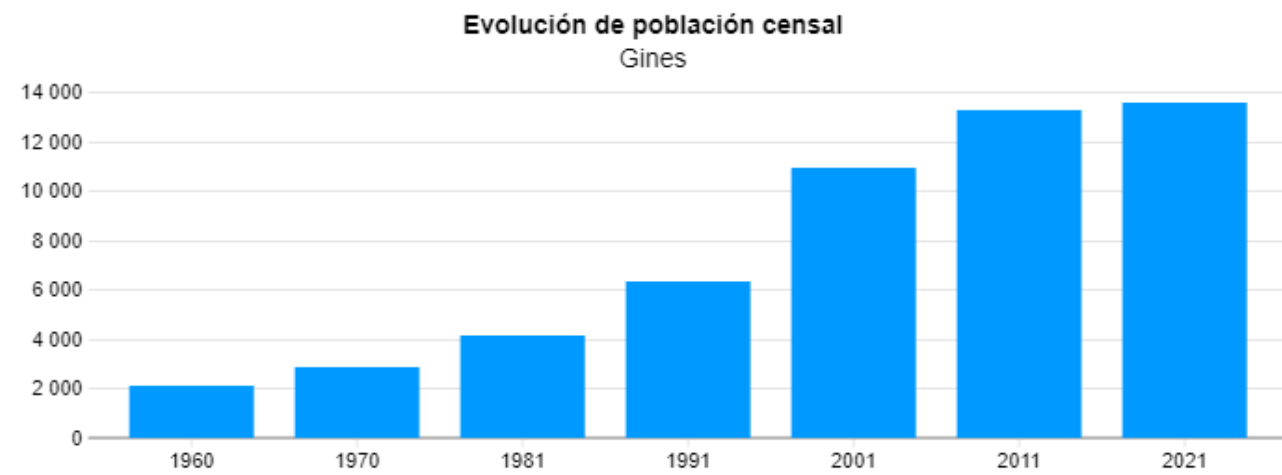
Indicadores	2013	2023	
Índice de infancia (%)	19,7	15	▼
Índice de envejecimiento (%)	10,7	15,7	▲
Índice de senectud (%)	11	9,5	▼
Edad media de la población	37,2	41,4	▲

Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Instituto Nacional de Estadística - 2013

VARIACIONES CENSALES DE POBLACIÓN

A través de porcentaje de variación de la población censada entre 2021 y 1960 podemos identificar como se ha dado la población censal

Variación censal de población 1960-1970	34,63%
Variación censal de población 1970-1981	43,70%
Variación censal de población 1981-1991	54,26%
Variación censal de población 1991-2001	71,91%
Variación censal de población 2001-2011	21,40%
Variación censal de población 2011-2021	2,38%



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

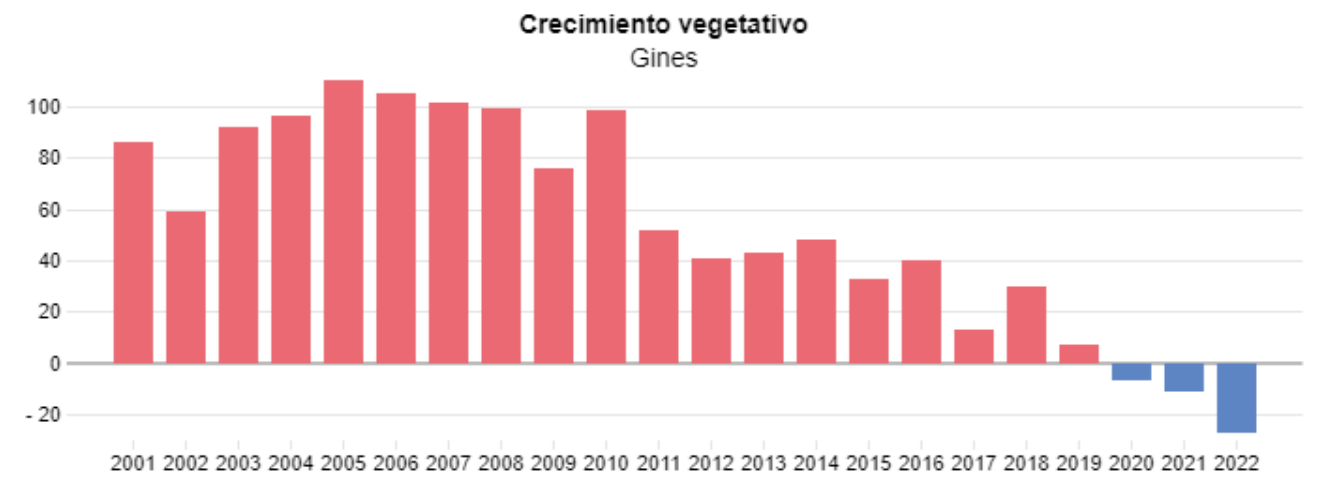
Como indicar en cuestión a datos censales es importante conocer el Índice autoctonía municipal, el cual refleja la proporción de población que reside en el mismo municipio en el que nació.

Índice autoctonía municipal	14,8%
-----------------------------	-------

MOVIMIENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN

En el presente apartado los indicadores se calculan para el periodo referencia entre 2021 y 2001. Considerando importante señalar la Tasa bruta pues nos identifica el Número de nacimientos / defunciones por 1.000 habitantes, así como el Crecimiento vegetativo, que define la diferencia entre los nacimientos y defunciones de un mismo año.

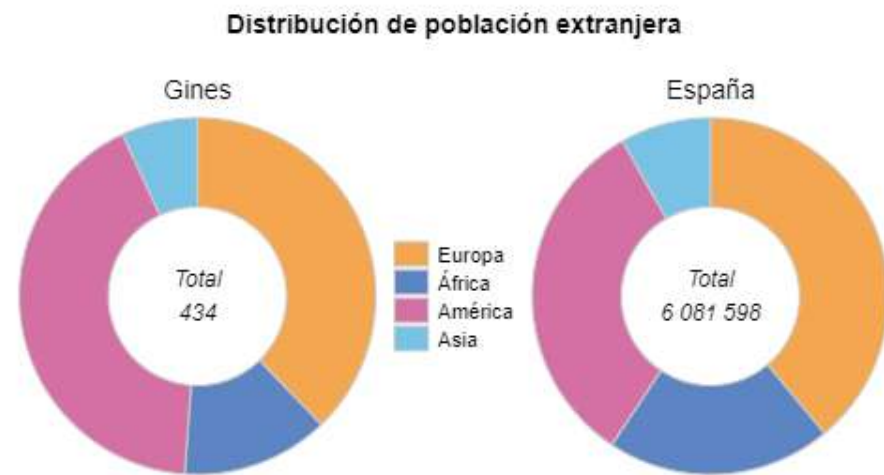
Nacimientos 2022	68
Tasa Bruta de Natalidad 2022	5,03 / 1000 Hab
Defunciones 2022	95
Tasa Bruta de Mortalidad 2022	7,03 / 1000 Hab
Crecimiento vegetativo 2022	-2,00
Crecimiento vegetativo acumulado (2001-2022)	1125



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

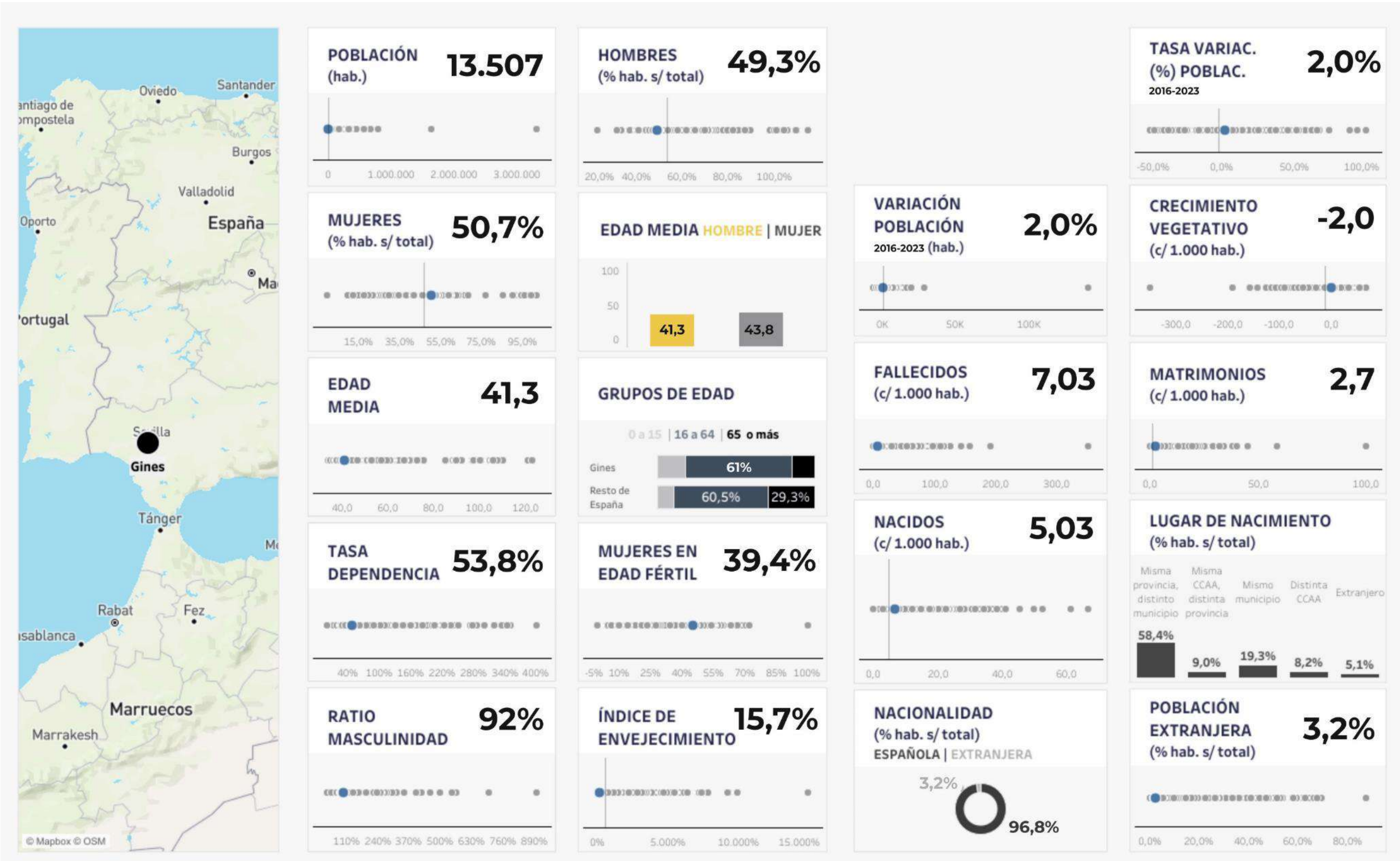
POBLACIÓN EXTRANJERA

Extranjeros 2023	434
- Europa	164
- África	58
- América	182
- Asia	30
% Extranjeros 2023	3,2%
- % Extranjeros procedentes de Europa	1,2%
- % Extranjeros procedentes de África	0,4%
- % Extranjeros procedentes de América	1,3%
- % Extranjeros procedentes de Asia	0,2%



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





Fuente: Sistema Integrado de datos municipales. Ministerio de la Transición Ecológica y el reto demográfico

DIAGNÓSTICO PREVIO RELATIVO A DEMOGRÁFICO

Tras recabar los datos referentes a la población del municipio, el diagnóstico poblacional se podría resumir en los siguientes puntos:

- **Alta Densidad Urbana:** Gines presenta una densidad poblacional alta, lo que puede influir en la planificación y provisión de servicios urbanos.

La densidad de población en Gines es de 4,661 habitantes por km². Esta alta densidad implica un entorno urbano compacto y puede llevar a desafíos relacionados con la infraestructura, los servicios públicos y la calidad de vida. La concentración de la población requiere una planificación cuidadosa para evitar problemas como el hacinamiento, la congestión del tráfico y la presión sobre los recursos naturales y servicios municipales.

- **Estructura Poblacional Equilibrada:** La población está bien distribuida por género y muestra una edad media relativamente joven.

La población está casi igualmente distribuida entre hombres (49.3%) y mujeres (50.7%), con una edad media de 41.3 años. Este equilibrio de género y una edad media relativamente joven sugieren una comunidad con una base demográfica estable y potencial para el crecimiento futuro. La proporción significativa de jóvenes (22.1% menores de 20 años) puede indicar una demanda futura de servicios educativos y de recreación, mientras que la proporción de mayores (15.7% mayores de 65 años) subraya la necesidad de servicios de salud y asistencia social.

- **Crecimiento Moderado:** Aunque ha habido fluctuaciones, la tendencia de crecimiento ha sido moderada en los últimos años.

La evolución de la población ha mostrado un crecimiento continuo pero moderado. De 2001 a 2006, hubo un crecimiento significativo, pero desde 2007 a 2020, el crecimiento fue más lento, con periodos de estabilidad. Desde 2021, ha habido un repunte moderado en el crecimiento. Esta tendencia indica que, aunque hay un incremento de la población, no es lo suficientemente rápido como para desbordar los recursos, permitiendo a la administración local planificar con anticipación.

- **Diversidad:** La proporción de población extranjera es baja pero presente, principalmente de Europa y América.

La población extranjera representa el 3.2% del total, con la mayor parte proveniente de Europa (1.2%) y América (1.3%). La diversidad étnica y cultural puede enriquecer la vida comunitaria y contribuir al desarrollo económico. No obstante, también plantea retos en términos de integración y provisión de servicios adecuados a una población diversa. La baja proporción de extranjeros sugiere que, por ahora, estos desafíos son manejables.

- **Alta Dependencia:** Con un índice de dependencia total del 53.8%, hay una considerable carga sobre la población activa.

El índice de dependencia total es del 53.8%, con un 22.5% de dependencia infantil y un 31.3% de dependencia de mayores. Esto significa que más de la mitad de la población depende económicamente de la población activa (aquellos entre 20 y 65 años). Un alto índice de dependencia puede ejercer presión sobre los trabajadores activos y los sistemas de apoyo social, lo que subraya la necesidad de políticas que fortalezcan la economía local y apoyen a las familias y los ancianos.

- **Estabilidad Residencial:** Un bajo índice de autoctonía indica una población con cierta movilidad, aunque una parte significativa reside en su lugar de nacimiento.

El índice de autoctonía municipal es del 14.8%, indicando que una parte significativa de la población nació y reside en Gines. Esto sugiere un cierto grado de estabilidad residencial, pero también que hay movilidad dentro del municipio. La estabilidad residencial puede fomentar una mayor cohesión social y participación comunitaria, mientras que la movilidad puede indicar oportunidades laborales y educativas fuera del municipio.

A.8.2.ANÁLISIS DE LA VIVIENDA

Para el análisis de la vivienda en el municipio consultaremos varias diferentes fuentes oficiales. Además, para garantizar la relevancia y actualidad de nuestra información, nos centraremos en los datos estadísticos suministrados por diversos portales web destacados en el sector residencial.

DATOS SOBRE VIVIENDA, SEGÚN PORTALES OFICIALES

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

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

- Número de viviendas.
- Viviendas principales.
- Hogares unipersonales.
- Viviendas vacías.

Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA)

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

- Número total de viviendas
- Año de antigüedad (Mediana)
- Número de viviendas plurifamiliares
- Número de viviendas unifamiliares aisladas o pareadas
- Número de viviendas unifamiliares en líneas o manzana cerrada
- Número de viviendas en parcelas con espacios abiertos

Ministerio de la vivienda y Agenda urbana

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

- Mercado de la vivienda
- Parque actual de la vivienda
- Tipología edificatoria

Además de estas fuentes supramunicipales, el municipio cuenta con un documento de Plan Municipal de vivienda y Suelo de Gines publicado en 2021 que obtuvo la aprobación definitiva, el cual nos podrá aportar datos pormenorizados del análisis realizado hasta esa fecha.

PARQUE DE VIVIENDA EN EL MUNICIPIO

Gines es un municipio con una importante urbanización destinando a uso urbano residencial una importante superficie donde se dedican a vivienda el 69,80% de los edificios del municipio (5.006 unidades)



Edificaciones según su uso

Uso industrial, almacenamiento y estacionamiento	1034	15,6%
Uso residencial	5006	75,3%
Uso terciario	584	8,8%
Otros usos	23	0,3%
		6647

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

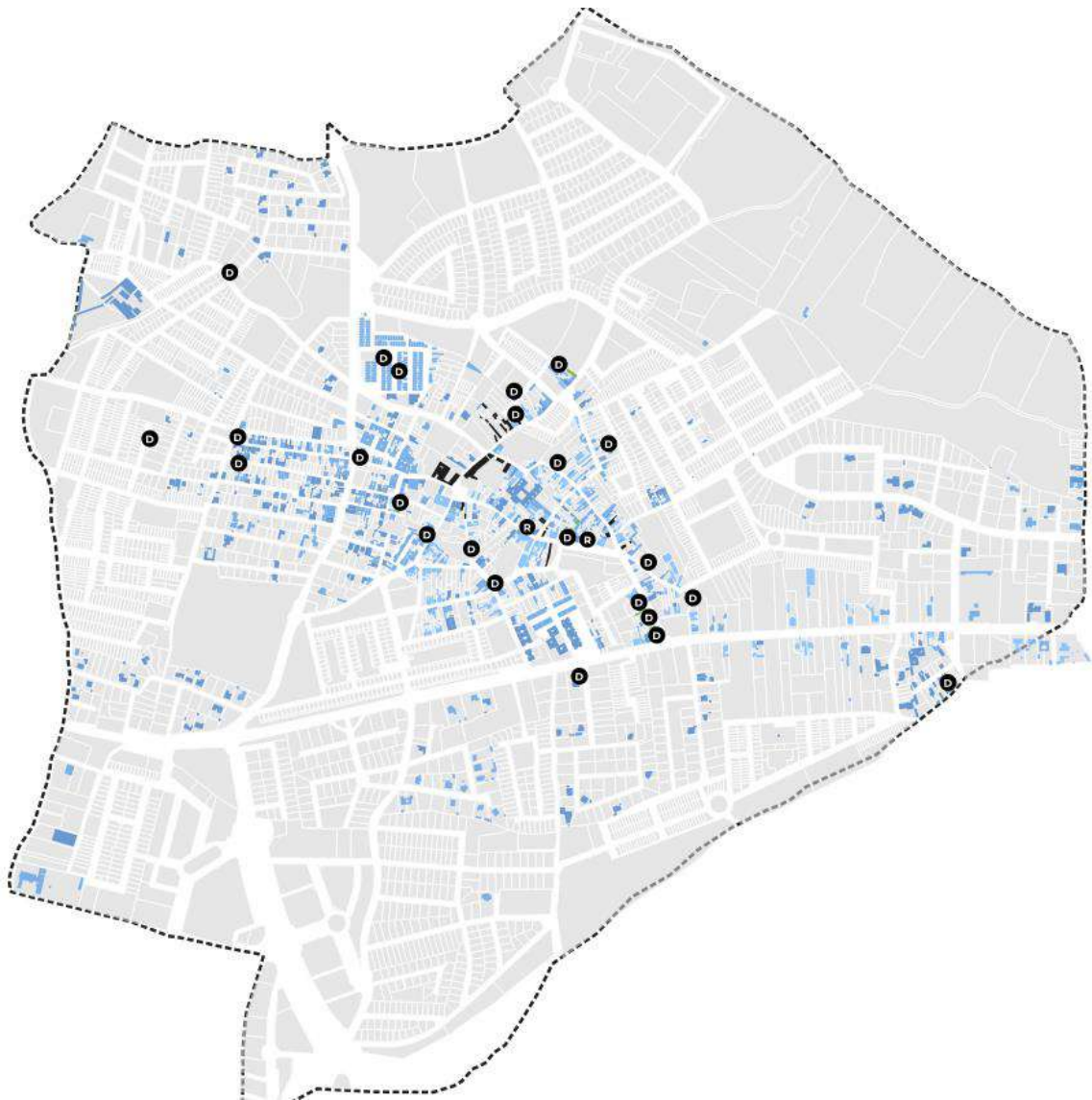
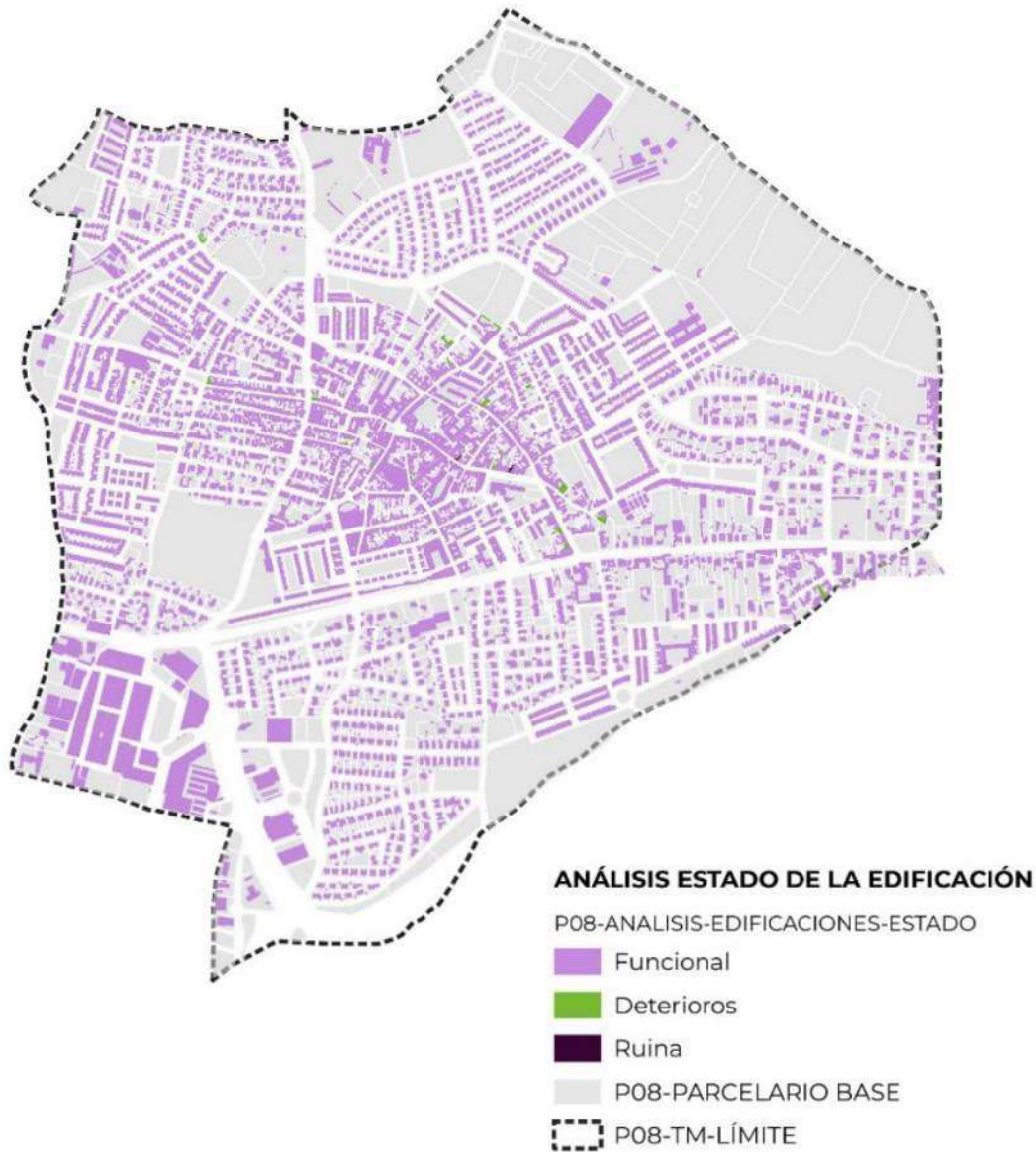
	Nº viviendas	Porcentaje	Densidad
Viviendas (2021)	5.217	100%	1.799,0 viv/Km²
Viviendas principales (2021)	4.527	86,8%	1.561,0 viv/Km²
Viviendas no principales (2021)	690	13,2%	237,9 viv/Km²
Viviendas vacías (2021)	306	5,9%	105,5 viv/Km²

ESTADO DE CONSERVACIÓN DEL PARQUE RESIDENCIAL

Respecto al estado de conservación de las edificaciones del municipio, se han obtenido los datos de la sede catastral. Como se observa en los siguientes esquemas, el estado de los inmuebles, por lo general, es bueno, detectando únicamente dos viviendas en ruina (0,04%), veinticuatro viviendas con signos de deterioro y desgaste (0,53%) y el resto están en estado funcional.

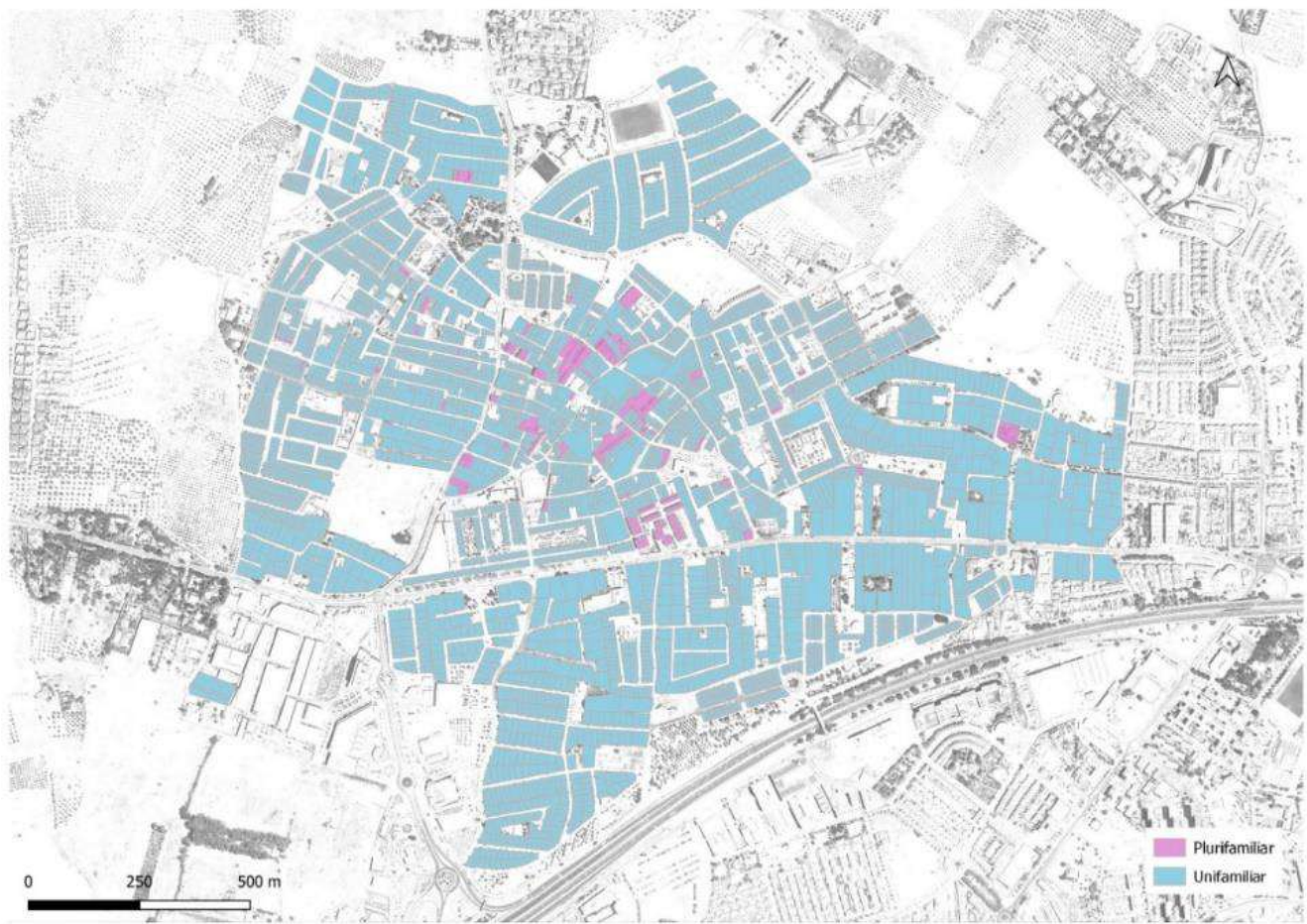
Las viviendas en estado deteriorado coinciden con la zona del casco antiguo, donde la mayoría de las edificaciones son previas a 1970.

Aunque el estado de conservación de los edificios es bueno en términos generales, un análisis más pormenorizado permite determinar deficiencias en el parque residencial, fundamentalmente vinculados a la eficiencia energética y la accesibilidad de edificios en barriadas de antigua construcción.



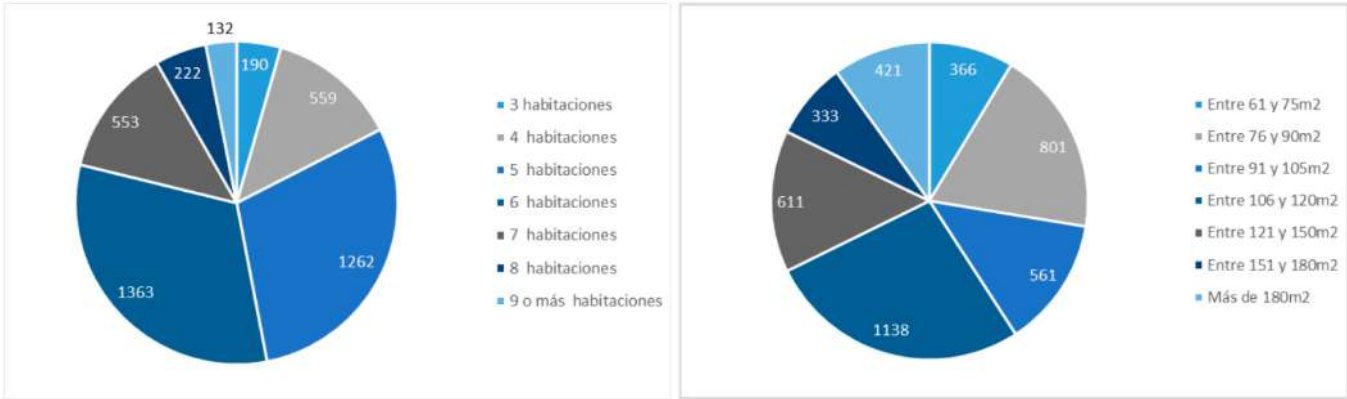
TIPOLOGÍA RESIDENCIAL

En cuanto a tipología edificatoria, dentro del casco urbano se aprecia en la mayoría de los sectores un claro predominio de los edificios de dos plantas, aunque a continuación veremos las diferentes tipologías predominantes dependiendo de la zona.



Tipología de viviendas. Fuente: PMVS Gines, 2021

Según los últimos datos publicados por el IECA y datos del INE de 2011, la distribución por del parque de viviendas era:



La tipología predominante en Gines se identifica con la vivienda unifamiliar de dos alturas adosada o pareada, habiendo variado la superficie media desde 150 m2 antes de la crisis financiera de 2008 a en torno a 100 m2 a partir de 2010-2012 hasta la actualidad. Esto se ha unido no sólo a la coyuntura económica, sino, además a la disminución del número de habitantes por familia y crecimiento de las familias monoparentales.

Dentro de las viviendas principales, el régimen de tenencia principal es el de “propiedad de compra pendiente de pago”, seguido por el régimen “propiedad por compra totalmente pagada”. Hay que destacar que en régimen de alquiler no se dispone de datos debido a la escasa oferta existente.

El Casco Histórico presenta una situación de mayor diversidad, al contabilizarse numerosas edificaciones de una y dos plantas, y situándose la mayoría de los edificios plurifamiliares, aunque esta tipología no está muy presente en el municipio. Esta es también la zona con mayor densidad de vivienda ya que se sitúan varias por parcela y no disponen apenas de espacios libres privados.



Vista aérea casco histórico de Gines

En la zona sureste del municipio la tipología es muy diferente a la del casco histórico, en esta área predominan las viviendas unifamiliares aisladas en parcelas amplias con zonas verdes privadas y piscina.



Vista aérea zona sureste de Gines

En cambio, en la zona oeste del municipio, predominan las viviendas unifamiliares adosadas y pareadas, con zonas libres privadas más reducidas y sin presencia de piscinas.



Vista aérea zona norte de Gines

Aunque no es una tipología representativa, existen algunos edificios residencial de tipología plurifamiliar distribuidos en diferentes puntos del núcleo



Tipología residencial plurifamiliar entorno calle San Gines



Tipología residencial plurifamiliar entorno calle José Luis Caro

DATOS ESTADÍSTICOS DEL PARQUE RESIDENCIAL

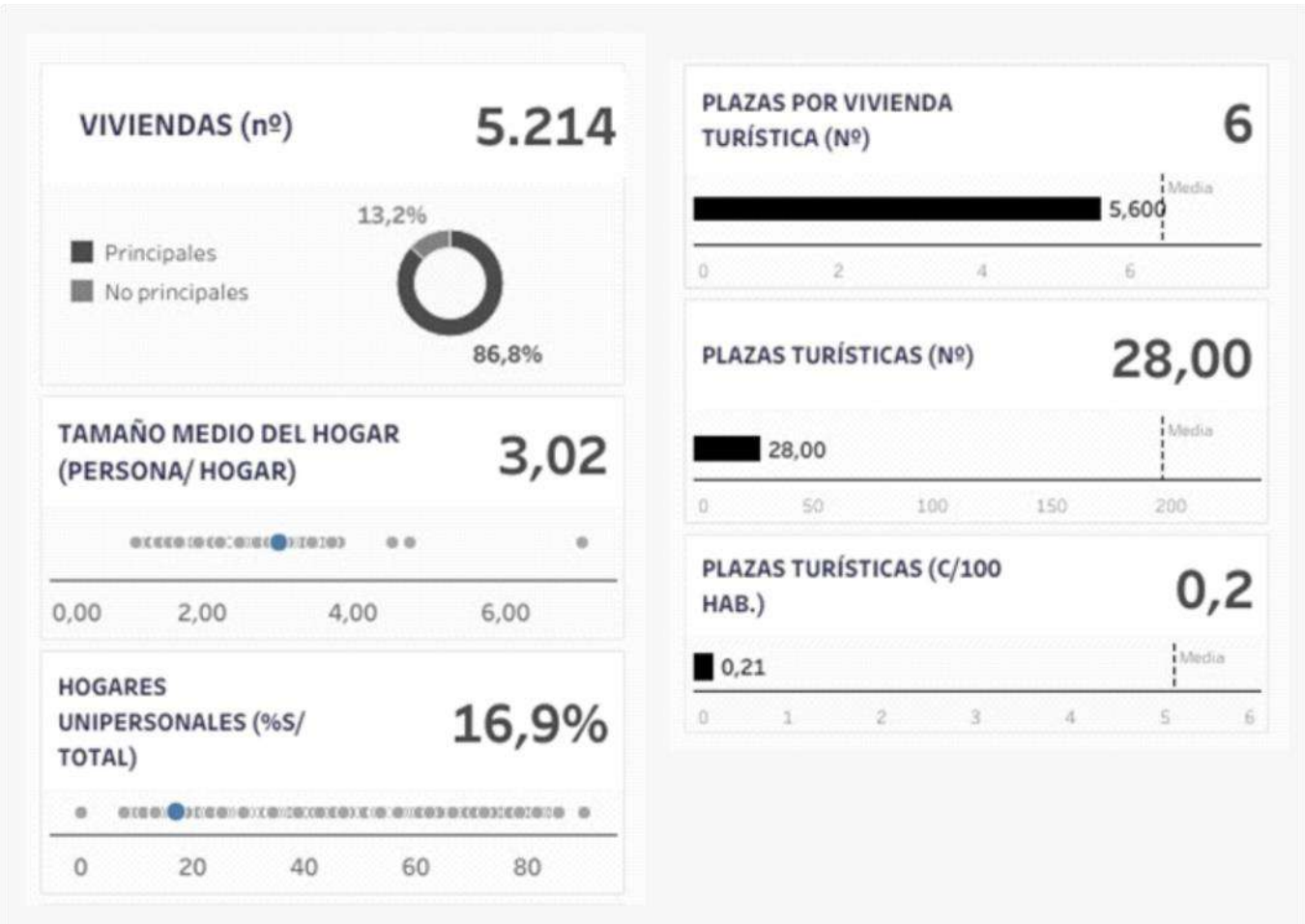
El parque residencial de Gines presenta una serie de características destacadas que reflejan su composición y dinámica habitacional. En total, el municipio cuenta con 5.214 viviendas. De estas, una abrumadora mayoría del **86,8% son viviendas principales**, mientras que el 13,2% restante corresponde a viviendas no principales. Este alto porcentaje de viviendas principales indica una comunidad estable, donde la mayoría de las viviendas son ocupadas por residentes permanentes.

El tamaño medio del hogar en Gines es de **3,02 personas por hogar**. Este tamaño medio del hogar es ligeramente superior al promedio provincial, situándose en el **tercer municipio con mayor número de personas por hogar** según el Sistema Integrado de Datos Municipales, posicionándose solo por detrás de Castilleja de Guzmán y Espartinas. Ello podría indicar una tendencia hacia familias más numerosas en comparación con otros municipios de la provincia de Sevilla. Además, podría estar relacionado con factores culturales o económicos que favorecen la convivencia de familias más numerosas.

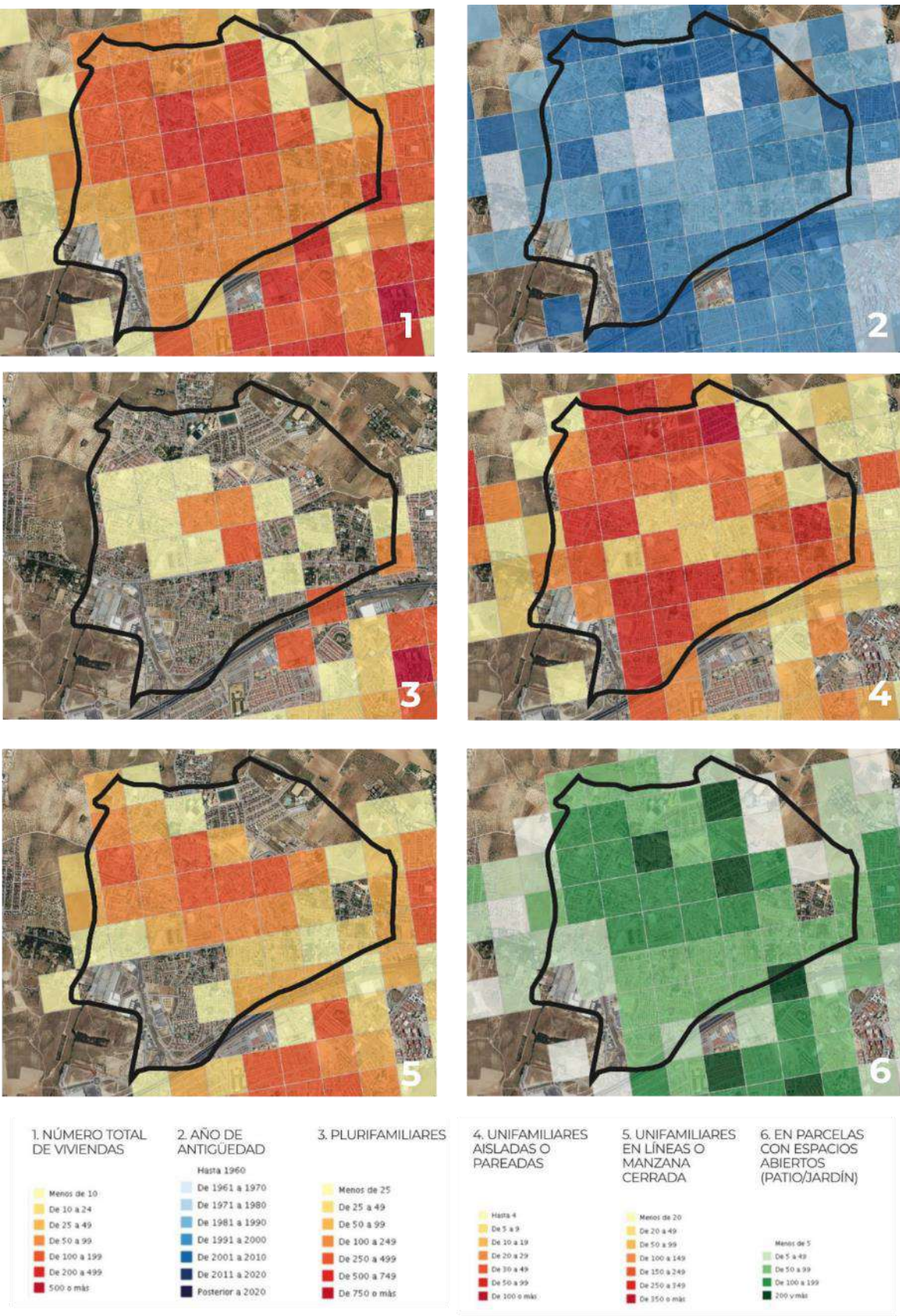
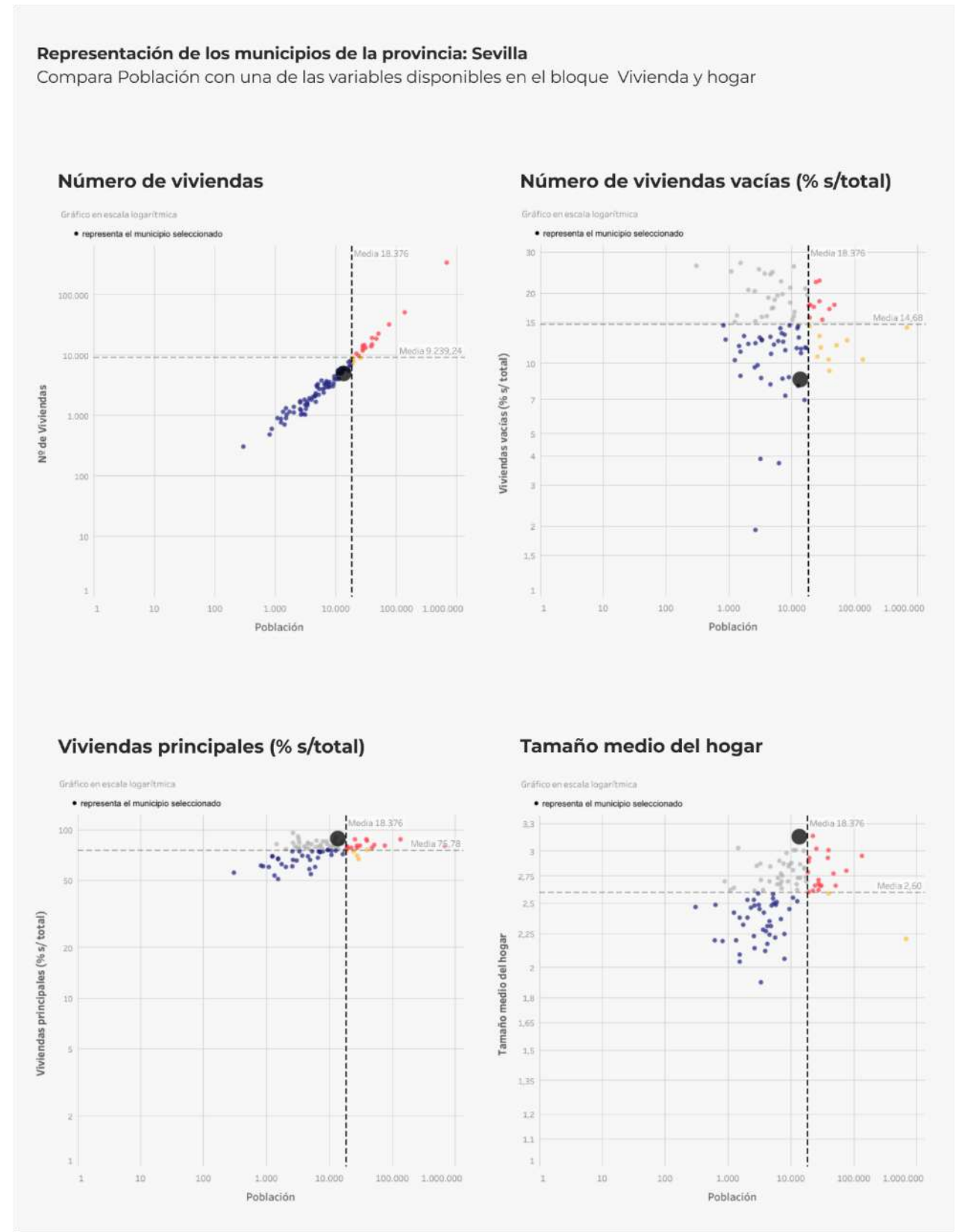


Otro aspecto relevante es el porcentaje de **hogares unipersonales, que asciende al 16,9%** del total de hogares. Este dato muestra una presencia significativa de personas que viven solas, un fenómeno que puede estar relacionado con diversas circunstancias sociales y económicas, como el envejecimiento de la población o preferencias de estilo de vida individual.

En cuanto a la oferta de plazas turísticas, Gines cuenta con un total de **28 plazas turísticas** disponibles. Esto se traduce en una proporción de **0,2 plazas turísticas por cada 100 habitantes**. Además, hay un promedio de **6 plazas por vivienda turística**, lo que está significativamente por debajo de la media provincial, que es de 5.600 plazas. Estos números reflejan una **oferta turística moderada**, con un impacto limitado en comparación con otros municipios de la provincia que pueden tener una mayor afluencia turística.



Cuando se compara Gines con otros municipios de la provincia de Sevilla, se observa que el número total de viviendas en Gines está por debajo de la media provincial. Asimismo, el porcentaje de viviendas vacías en Gines es relativamente bajo, lo que sugiere una alta ocupación y utilización de las viviendas disponibles. En contraste, el porcentaje de viviendas principales en Gines está por encima de la media provincial, situándose en el rango superior, lo que refuerza la idea de una comunidad estable y predominantemente residencial.



Fuente: Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía IECA

VIVIENDA PROTEGIDA

El actual planeamiento contempla una serie de sectores en los que se focalizan todas las reservas de vivienda protegida necesarias para el municipio en el momento de redacción del PGOU de Gines. De todos los sectores con previsión de vivienda protegida, no se ha comenzado el desarrollo de ninguno de ellos, por lo que no se prevé que puedan ser desarrolladas a corto plazo, con el estado de planeamiento actual, debiendo impulsarse desde el nuevo PGOM.

En el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Gines (2021) se hace un estudio sobre la vivienda protegida, en el que se plasma lo expuesto a continuación:

Para conocer cuántas personas necesitan vivienda protegida en el municipio se realizó el siguiente proceso de cálculo e investigación:

- Mediante el estudio de los datos arrojados por el Registro Público Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida (RPMDVP) en el que se inscriben aquellas personas que necesitan una vivienda en el municipio. Los datos son muy precisos sobre las necesidades actuales de los individuos inscritos, si bien no recoge la realidad del total de la población.
- Mediante los datos recabados a los Servicios Sociales municipales.

En el presente apartado se determina la necesidad y demanda en el contexto económico (precio de la vivienda y renta disponible), y en la oferta de vivienda en el municipio, del colectivo de personas que no pueden tener acceso al mercado de la vivienda en condiciones normales.

Se entienden como condiciones normales cuando se destina como máximo el 30% de los ingresos al pago de un alquiler o hipoteca. El umbral del 30%, se entiende como límite dado que el efecto de un coste superior para las rentas bajas supone un límite crítico a partir del cual se dejan de satisfacer otras de las necesidades fundamentales.

Para cuantificar el número de viviendas para personas con renta insuficiente es preciso estimar precios de adquisición y de alquiler en el municipio, y la segmentación de la población por nivel de renta disponible.

Tras el análisis realizado en el PMVS se concluye que el precio medio de la vivienda en venta en el municipio en 2021 es de 203.241,41 € según los datos obtenidos del muestreo realizado en diferentes websites de compra y alquiler de vivienda (fotocasa e idealista). En la elaboración de los quintiles de la muestra obtenida del trabajo de campo se sitúa el 20% de las viviendas por debajo de los 140.000 €, mientras que, en el otro extremo, de más de 369.000€, se sitúa el otro 20% de la oferta.

Número de viviendas según precios de venta por quintiles				
Q1	Q2	Q3	Q4	Q5
< 140.000€	140.000€ - 212.000€	212.000€ - 298.000€	298.000€ - 369.000€	> 360.000€
33	47	26	25	34

Por otra parte, conocida la distribución de renta de los demandantes de vivienda inscritos en el RPMDVP es posible estimar qué parte de dicha población puede acceder al mercado de renta libre, y parte tendrá que dirigirse a la oferta de vivienda protegida.

En El PMVS se concluye que el **mercado actual no puede resolver la necesidad de vivienda protegida** en régimen de compra de los inscritos al Registro en el municipio de Gines, por lo que se requieren, a priori, un total de **40 viviendas protegidas**.

Por otra parte, respecto a **la renta insuficiente para alquiler de vivienda**, se expone lo siguiente:

Se realizó un muestreo en diferentes websites de alquiler de vivienda (fotocasa, idealista y pisos) y tan sólo se encontraron 2 viviendas en alquiler a fecha de 27 de noviembre de 2021. El precio medio orientativo de los alquileres es de 585 €/mes.

Teniendo en cuenta que la renta neta media declarada (2017) es de 29.699,00 €, se establece que para alquilar una vivienda cuya mensualidad sea 585€ el inquilino destinaría el 25% de su renta.

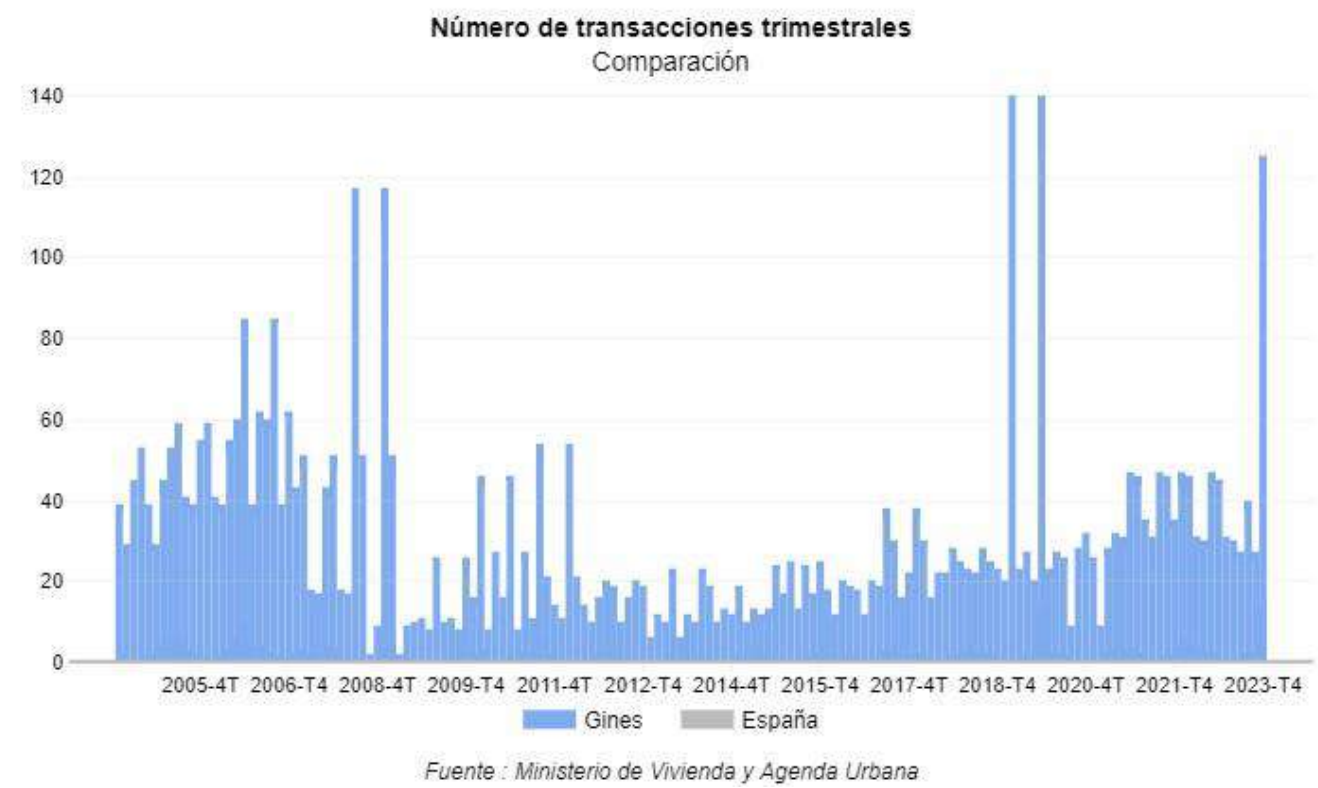
- Atendiendo los resultados, tan sólo hay un inscrito que podría destinar menos del 30% de su renta mensual a la vivienda libre disponible en alquiler. Todo y eso, la disponibilidad de la misma es muy baja, y se ve **insatisfecha la demanda**.
- Los inscritos con una renta superior al 1,5 IPREM podrían costear con esfuerzo un alquiler a ese precio, aun así, no hay disponible oferta de viviendas.
- Finalmente, el grueso de los inscritos, 35 solicitudes, están por debajo de 1,5 IPREM, y no podrían hacerse cargo del coste del alquiler medio obtenido en ningún caso.

Se concluye que la necesidad **de vivienda en alquiler** para los demandantes **no se ve satisfecha, ni por oferta, ni por precio medio**.

MERCADO DE LA VIVIENDA

Para tener una perspectiva del mercado de vivienda en el municipio atenderemos a datos oficiales, así como a portales referentes en el sector inmobiliario que podrán aportar datos relevantes de cara a poder conocer con mayor detalle la situación de la vivienda.

NÚMERO DE TRANSACCIONES de 2005 a 2023



EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LA VIVIENDA EN VENTA Y ALQUILER

El precio del metro cuadrado residencial en fecha de junio de 2024 es de 1.575 €/m2, lo que supone un 0,7% menos respecto al mes anterior y un 21,8% de evolución respecto al año anterior en la fecha.

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

Las características más comunes en el mercado de vivienda son la de casa de tres plantas con 70m2 y cuatro habitaciones. El valor medio de un inmueble es de 153.778€

Dependiendo de las características del inmueble hay datos medios más concretos. El valor medio de una vivienda de menos de 100m2 es de 122.688€, mientras que de una de más de 100m2 es de 402.500€.

El precio medio del m2 de las viviendas se ha clasificado también dependiendo del número de habitaciones:

HABITACIONES	PRECIO MEDIO POR M²
Estudio / 1 habitación	1.817€/m²
2 habitaciones	2.052€/m²
3 habitaciones	1.636€/m²
Más de 3 habitaciones	1.697€/m²

Gines se presenta como una opción relativamente más accesible dentro del Aljarafe, con precios más bajos en comparación con Tomares, Espartinas y Valencina de la Concepción, mientras que mantiene una competitividad similar a Gines y Bormujos.

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

DIAGNÓSTICO Y SINTESIS DE LAS PRINCIPALES CONCLUSIONES

- ESTADO GENERAL DEL PARQUE RESIDENCIAL

Diversidad y Condición de Viviendas: Gines presenta una diversidad de tipologías principalmente unifamiliares, tanto aisladas, cómo pareadas y adosadas, con una ligera presencia de viviendas plurifamiliares.

Poca oferta de vivienda plurifamiliar. Sectores urbanizables con proyección de desarrollarse vivienda plurifamiliar, pero no se han ejecutado.

- CRECIMIENTO Y DESARROLLO URBANO

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

Suelo y Uso: Con un 83% del suelo clasificado como urbano y 14.4% como urbanizable, el municipio tiene un marco de desarrollo bien definido. El 2,6% del suelo restante se clasifica como sistemas generales del que forman parte el viario de acceso a la A-49 y el cementerio municipal.

- DINÁMICA DEL MERCADO INMOBILIARIO

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

- PERSPECTIVAS DE VIVIENDA PROTEGIDA

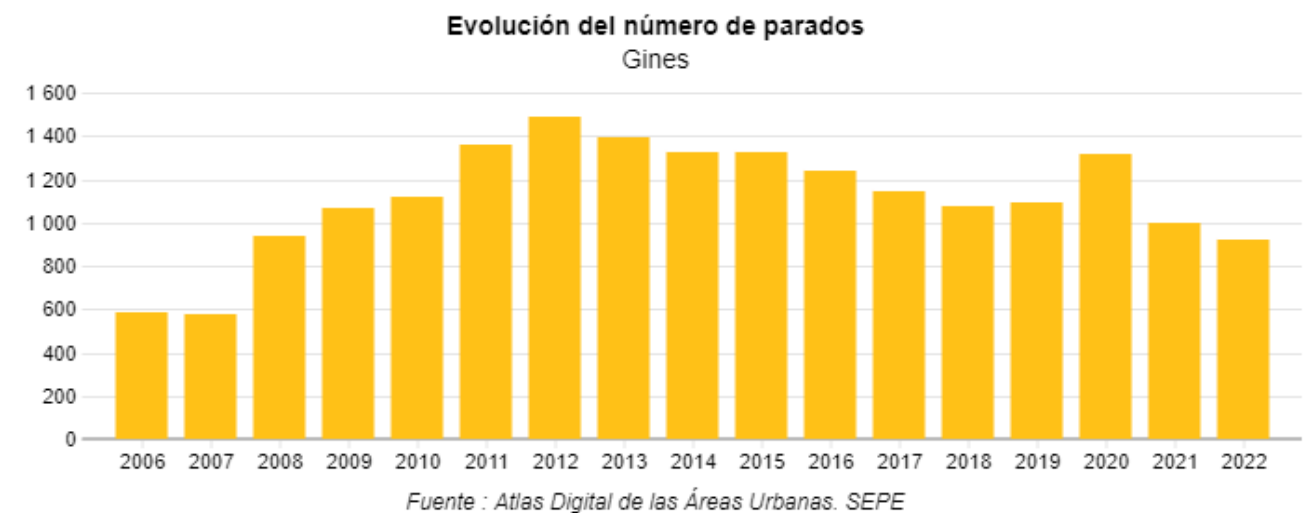
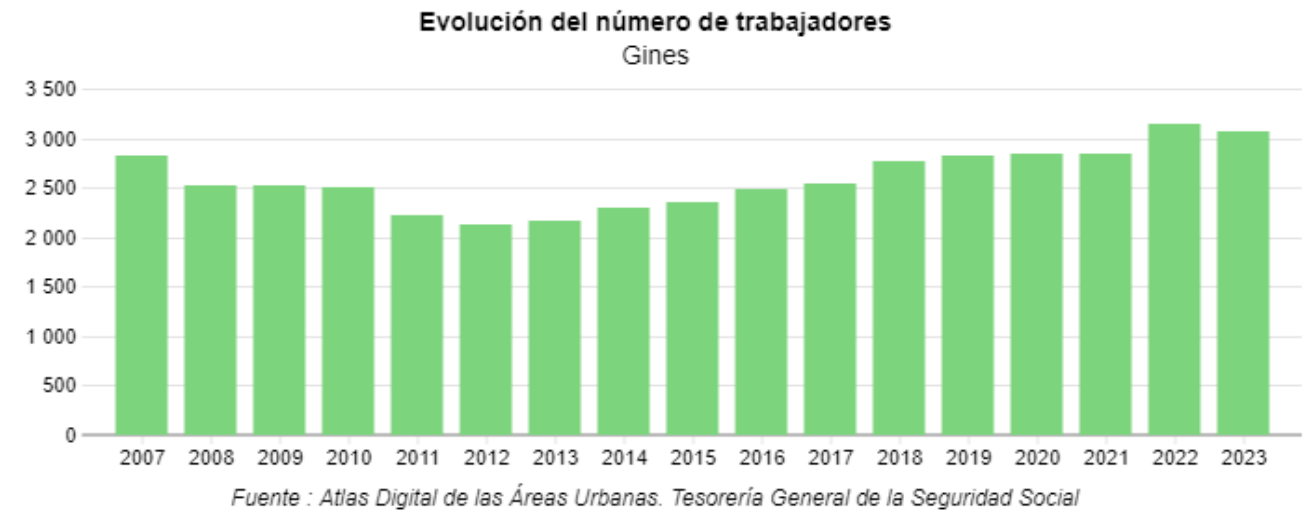
Escasez en la Oferta de Vivienda Protegida: El análisis confirma una oferta insuficiente de vivienda protegida, lo que se contrapone a una demanda emergente, especialmente entre jóvenes y familias con recursos limitados. Es imperativo ampliar el espectro de actuación en vivienda social, integrando mayores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



A.8.3. ANÁLISIS DE LA ACTIVIDADES ECONÓMICAS. EMPLEO Y SECTORES

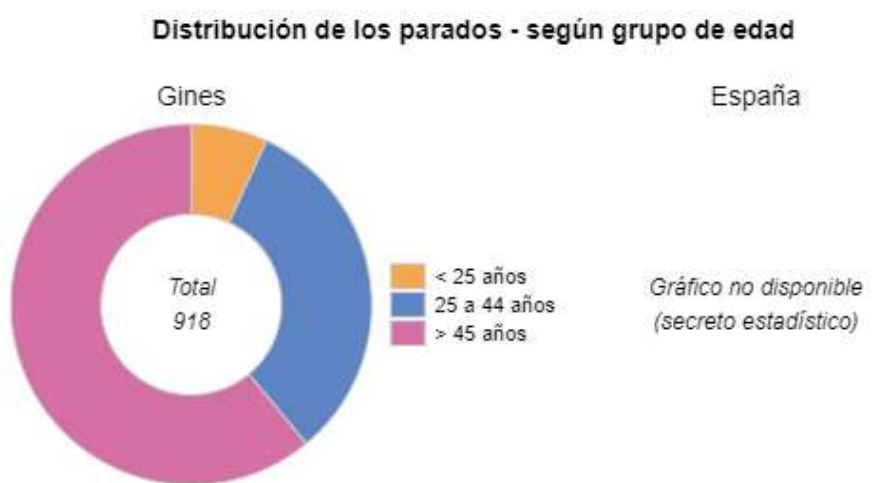
ESTRUCTURA ECONÓMICA Y EMPLEO

La estructura productiva de Gines se caracteriza por un predominio del sector servicios, con 5.219 trabajadores en 2023, seguido por los sectores de industria, construcción y agricultura. El paro ha sido un desafío, con 1.515 desempleados en 2022, distribuidos principalmente en los sectores de servicios, industria y construcción.

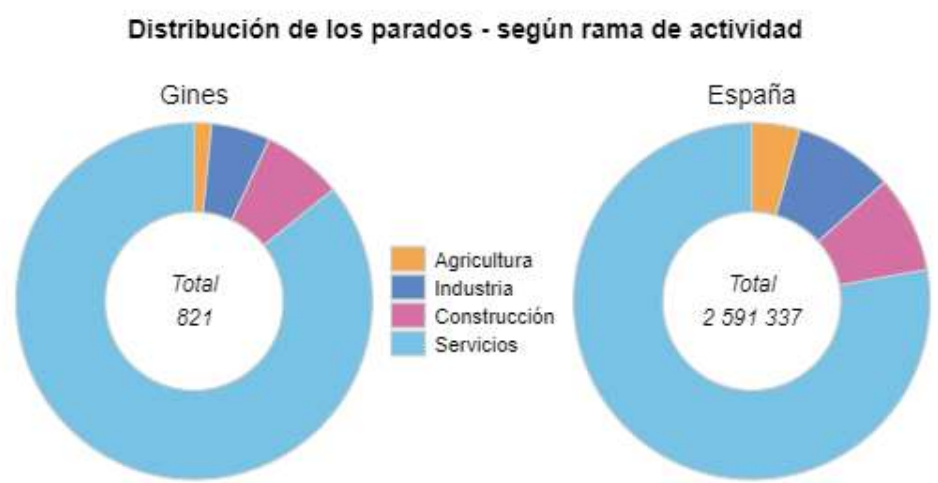




Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social - 2023



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



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

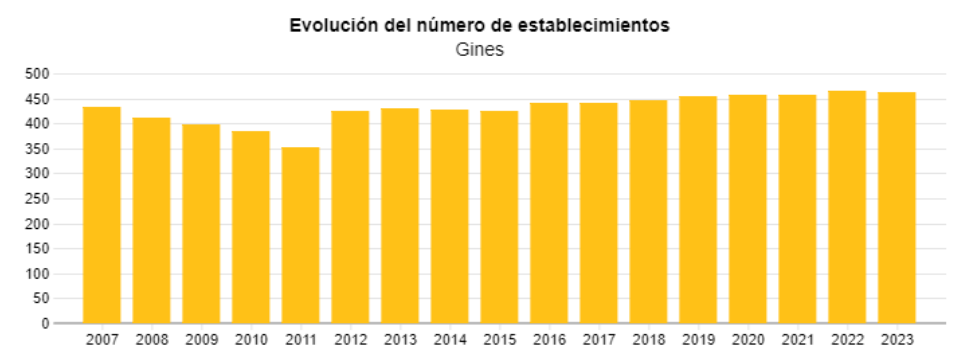


Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE - 2022

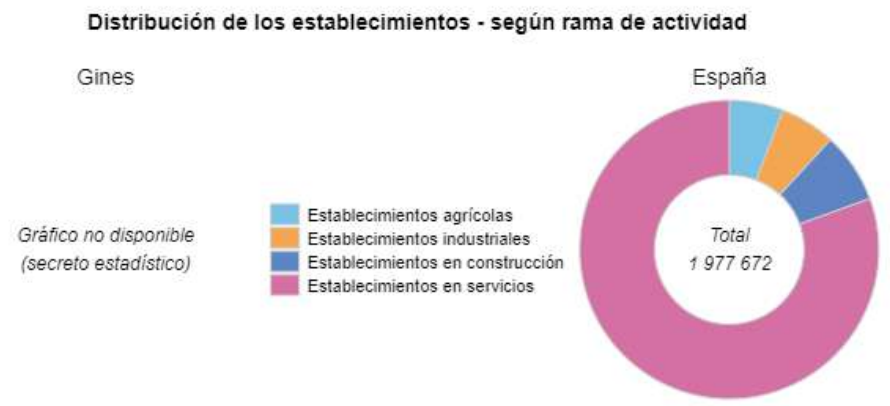
ACTIVIDADES ECONÓMICAS PRINCIPALES

Las principales actividades económicas están en el sector servicios, lo que refleja la tendencia general en muchas áreas urbanas de España. Las industrias y los servicios relacionados con la construcción también juegan un papel importante en la economía local.

El número de establecimientos ha mostrado un crecimiento sostenido, con un total de 463 establecimientos en 2023.



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



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

Por tanto, Gines es un municipio con una economía dominada por el sector servicios tanto en términos de empleo como de empresas. Aunque tiene una cantidad considerable de afiliados a la Seguridad Social, también enfrenta un notable desafío en términos de desempleo, especialmente en el sector servicios. Las rentas y las pensiones son relativamente modestas, reflejando una economía que podría beneficiarse de una mayor diversificación y estabilidad en el empleo.



Afiliados a la Seguridad Social

Gines tiene un total de 2.990 afiliados a la Seguridad Social, con una tasa de afiliación de 311,6 afiliados por cada 1.000 habitantes en edad activa (16-67 años).

La mayoría de los afiliados (65,3%) pertenecen al Régimen General, mientras que el 30,3% son autónomos.

Desempleo

Gines cuenta con un total de 999 parados, con una tasa de desempleo de 104,1 parados por cada 1.000 habitantes en edad activa.

El sector servicios es el más afectado por el desempleo, representando el 74% del total de parados.

Contratos de Trabajo

En el último período, se realizaron un total de 442 contratos, con una alta predominancia de contratos temporales (88,9%) frente a los indefinidos (11,1%).



Rentas

La renta bruta media por persona es de 15.150 euros, mientras que la renta neta media es de 12,421 euros por persona y 37.702 euros por hogar.

La distribución de ingresos muestra que los salarios representan el 66,5% de los ingresos totales, seguido de las pensiones con un 17,2%.

Pensiones Contributivas

Hay un total de 2.034 pensiones contributivas, con una pensión media de 1,195 euros mensuales.

Empresas

Gines cuenta con 964 empresas registradas, con una mayoría en el sector de servicios (55,1%) y comercio, transporte y hostelería (32,1%).

COMPARATIVA PROVINCIAL

En comparativa con la provincia, el municipio de Gines destaca entre los 10 primeros respecto a Renta Neta media por hogar, Renta bruta media por persona y Pensión Contributiva media



A.8.4. ANÁLISIS DEL ÍNDICE DE ZONA VERDE (IZV) SUPERFICIE VERDE PER CÁPITA/ACCESIBILIDAD / DISTRIBUCIÓN ESPACIAL/CALIDAD DEL ESPACIO VERDE

La ordenación urbanística, tal y como se describe en los criterios para la ordenación urbanística del Art. 61 de la LISTA, en relación a las dotaciones del municipio, tanto públicas –sistemas generales o locales– como privadas, deberá *dotar a la ciudad de espacios libres y zonas verdes, resolver los problemas de movilidad, priorizar la utilización del espacio público urbano, incluir los equipamientos comunitarios o completar los existentes y establecer redes eficientes de infraestructuras.*

Los Planes Generales de Ordenación Municipal, según se recoge en el Art. 63 de la LISTA, tienen por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, el modelo general de ordenación del municipio, comprendiendo en su apartado

c) *El esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios, así como las redes de infraestructuras y servicios conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente.*

El PGOM de Gines deberán incluir, según le corresponda, el esquema de los elementos estructurantes y del futuro desarrollo urbano, que comprenderá, entre otros, los sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, de movilidad y de equipamientos comunitarios, así como las redes de infraestructuras y servicios conforme a los estándares que se establezcan reglamentariamente.

El Índice de Zona Verde (IZV) es una medida utilizada para evaluar la cantidad y calidad de espacios verdes en una determinada área urbana. Este índice tiene en cuenta varios factores para proporcionar una evaluación integral del acceso y la disponibilidad de espacios verdes para la población.

Para ello se estudiará diferentes componentes que describen dicho índice como son:

- Superficie Verde per Cápita
- Accesibilidad / Distribución Espacial
- Calidad del Espacio Verde

Para ello, analizaremos la superficie verde en el municipio en base a diferentes fuentes entre ellas, el Plan general vigente, los datos espaciales de referencia de Andalucía, Catastro o sobre la realidad física actual.

PGOU VIGENTE

IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS.

Se reconocen los siguientes espacios libres diferenciándose entre los que actúan como Sistemas Generales respecto a las de Sistema local.



Los espacios calificados como **Sistema General** tienen una ocupación del 4,6% respecto a la totalidad de superficie del municipio, suponiendo un estándar de **9,93 m²/hab**, estando por encima de los 7 m² que establece la normativa para poblaciones de entre 10.000 a 100.000 habitantes.

En el caso de los **sistemas locales** el estándar se sitúa en **7,16 m²/hab**.

ÁREAS LIBRES (SSGG)	Superficie (m2)	%
1 PARQUE MUNICIPAL	20.242	15,1%
2 P.P. MADRE DE DIOS-EL VALLE	13.017	9,7%
3 PP LAS BRISAS ESTACADA DEL CURA	58.870	43,8%
4 PP LA MOGABA	5.010	3,7%
5 PP VILLANUEVA NORTE	7.907	5,9%
6 PP VILLANUEVA SUR	8.835	6,6%
7 PP EL TORREJÓN- CORTIJUELO ALTO	14.021	10,4%
8 EL CORTIJUELO	5.247	3,9%
9 LA ALCOYANA	1.122	0,8%
TOTAL	134.271	

ÁREAS LIBRES (SSLL)	Superficie (m2)	%
10 P.P. "Las Brisas"	3.845	4,0%
11 P.P. "La Mogaba"	7.652	7,9%
12 P.P "La Cerca del Pino II"	5.486	5,7%
13 P.P "La Cerca del Pino I"	6.830	7,1%
14 Servialsa	3.866	4,0%
15 P.P. "Villanueva sur"- "Jardín Triana"	1.400	1,4%
16 Plaza "Los Pintores"	700	0,7%
17 P.P "Biedma-La Encina"	3.328	3,4%
18 ED Biedma	3.850	4,0%
19 ED El Granadillo	3.000	3,1%
20 Plaza El Granadillo	3.362	3,5%
21 Plaza el Majuelo	2.156	2,2%
22 ED C/ Guadalquivir	1.216	1,3%
23 Plaza Barriada Santa Rosa	703	0,7%
24 ED Avda. San José savilla	252	0,3%
25 ED C/ Manuel de Falla	860	0,9%
26 Plaza La Merced	1.878	1,9%
27 AL Haza de Liendo	2.273	2,3%
28 ED La Alcoyana Baja	540	0,6%
29 ED El Cercado	247	0,3%
30 La Pilarica	328	0,3%
31 ED Los Limones	2.240	2,3%
32 ED El Cercado	2.410	2,5%
33 San Ginés	2.306	2,4%
34 ED Granja Ochoa	1.575	1,6%
35 ED La Alcoyana Baja	2.460	2,5%
36 ED La Heredad	1.683	1,7%
37 ED Fray Ramón de Gines	560	0,6%
38 ED C/ Marqués de Torrenueva	504	0,5%
39 Paseo Juan de Dios Soto	1.108	1,1%
40 Plaza Santa Rosalía	368	0,4%
41 Plaza de España	217	0,2%
42 AL El Prado	610	0,6%
43 UE La Ginencina	1.618	1,7%
44 UE Camino del Biedma	1.355	1,4%
45 Plaza "Antiguo Mercado"	157	0,2%
46 UE C/ Macarena	200	0,2%
47 El Cortijuelo	14.596	15,1%
48 La Alcoyana	9.000	9,3%
TOTAL	96.739	

ACCESIBILIDAD Y DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

Respecto a la accesibilidad de estos espacios, desde una aproximación sin tener en cuenta cuestiones en detalle de elementos urbanos y urbanización, respecto a distancia se observa que la malla de elementos que conforman el Sistema general se distribuye de forma que dan servicio a la totalidad del suelo urbano actual.



Las áreas verdes de sistema general están distribuidas de forma óptima por todo el municipio, con la mayoría de los sectores urbanos teniendo acceso a al menos una zona verde en un radio de 300 metros. Tan solo se destacan dos áreas periféricas que no están cubiertas por proximidad que coinciden con las zonas de desarrollo del noreste, de los sectores de “El Cortijuelo” y “Estacada del Barbero” junto con la zona donde se localiza el Área de Oportunidad del “EL Pétalo” del POTAUS de la zona suroeste.

La mayoría de las zonas están cubiertas con unas distancias que no superan los 300 metros, teniendo por tanto un buen acceso desde el punto de vista de proximidad.

CALIDAD ESPACIAL

Respecto a la calidad de estos espacios libres de Sistema general hemos desarrollado un análisis de los distintos espacios:

ZONA ESTE

En la zona este del municipio, se localiza dos elementos insertos en la trama urbana, EL “Parque Guillermo Antunez” y El “Parque Canino Bodeguero Andaluz” ambos con una importante presencia de zona verde y arbolado.



ZONAS NORTE

En la zona más septentrional del municipio se identifican dos espacios de importancia significativa desde el punto de vista urbanístico: el Parque Municipal y el área reconocida en el Plan General como PP EL TORREJÓN-CORTIJUELO ALTO, también conocida popularmente como "Una pará en Gines".

Parque Municipal

El Parque Municipal destaca por su considerable presencia de zonas verdes y arbolado, constituyendo un pulmón verde para la comunidad. Este espacio, cuidadosamente diseñado, ofrece un entorno natural que combina áreas de césped, parterres florales y una densa masa arbórea. Los senderos pavimentados permiten un recorrido fluido a lo largo del parque, facilitando el acceso a diversas áreas recreativas y de descanso. Entre sus instalaciones, se encuentran zonas de juegos infantiles, áreas de picnic y estanques que contribuyen a la biodiversidad local. La vegetación predominante incluye especies autóctonas, lo cual favorece la adaptación y sostenibilidad del

espacio. Además, el parque sirve como un punto de encuentro comunitario, promoviendo actividades al aire libre y eventos culturales.



Frente al Parque Municipal se encuentra el área denominada PP EL TORREJÓN-CORTIJUELO ALTO, popularmente conocida como "Una pará en Gines". Este espacio se caracteriza por la ausencia de vegetación, predominando un área diáfana que responde a su principal funcionalidad como recinto ferial. La configuración de este espacio ha sido planeada para albergar eventos de gran magnitud, incluyendo ferias y celebraciones comunitarias. La falta de vegetación permite una mayor flexibilidad en la organización y disposición de instalaciones temporales necesarias para dichos eventos.



ZONA CENTRO

El centro del núcleo urbano cuenta con un importante eje verde que discurre en paralelo a la vía principal, la Avenida de Europa. Este eje verde se presenta como una solución de diseño urbanístico destinada a integrar elementos naturales dentro del entorno construido, mejorando tanto la estética como la funcionalidad de la zona.

El eje verde se extiende a lo largo de la Avenida de Europa, proporcionando un corredor natural que conecta diferentes sectores del área urbana. A lo largo de todo el eje se han plantado árboles de porte medio a alto, dispuestos en una alineación regular. Estos árboles ofrecen sombra, reducen el impacto del calor en el verano y contribuyen a la mejora de la calidad del aire. Entre los árboles se intercalan franjas de parterres verdes que incluyen césped y plantas ornamentales de bajo mantenimiento.



ZONA OESTE

La zona oeste del municipio cuenta con tres parcelas designadas como Espacio Libre, ubicadas muy cerca del límite municipal. Estas parcelas desempeñan un papel crucial en la planificación urbana al proporcionar áreas verdes y zonas arboladas que mejoran la calidad de vida de los residentes de la zona.



ZONA SUR

En la parte más meridional del municipio, a lo largo de la A-49, se encuentran tres espacios discontinuos dispuestos longitudinalmente a lo largo de la autovía. Estos espacios no solo actúan como zonas de protección para los elementos de la red de comunicación, sino que también desempeñan un papel crucial al constituir más del cuarenta por ciento del total de los espacios libres del sistema general. Estos espacios albergan una importante zona verde y arboleda,

complementadas con instalaciones dotacionales, lo que realza su relevancia dentro del tejido urbano del municipio.



• ESPACIOS LIBRES DATOS ESPACIALES DE REFERENCIA DE ANDALUCÍA (DERA)

Además la base de datos de la Junta de Andalucía identifica los siguientes elementos – zonas verdes- distribuidos por el municipio, algunos de ellos coincidentes con los sistemas generales identificados en el apartado anterior.

Sobre estos elementos, se ha desarrollado la misma estrategia de análisis de proximidad y se confirma que se mantiene la misma dinámica anterior ampliando el perímetro en determinados puntos. Permaneciendo los espacios sin desarrollar de la zona noreste sin presencia verde.



• ANÁLISIS DE LA REALIDAD FÍSICA ACTUAL

La distribución y presencia de zonas verdes dentro del núcleo urbano no se distribuye de manera uniforme. En ciertas áreas, su prevalencia es significativamente mayor, manifestándose no solo a través de áreas verdes públicas sino también dentro de parcelas privadas, donde se integran arbolados y otras formas de vegetación.

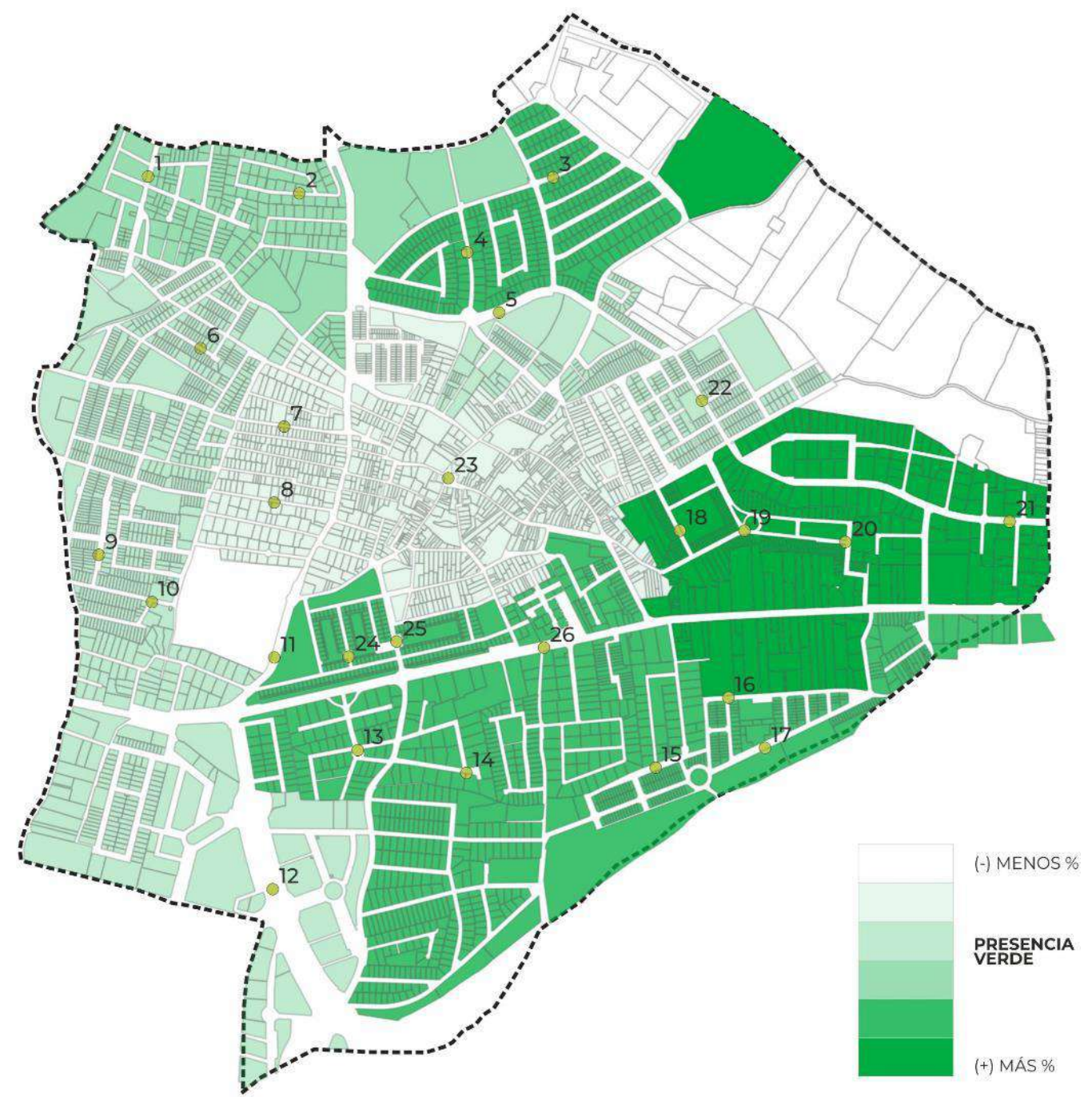
Para llevar a cabo este análisis, hemos implementado una malla con 26 localizaciones distribuidas uniformemente a lo largo del núcleo urbano. Esta malla nos ha permitido evaluar la presencia y densidad de zonas verdes, diferenciando entre espacios públicos y privados. Se han considerado diversas formas de vegetación, incluyendo arbolados, parterres y otros elementos de paisajismo urbano.

La metodología consistió en un levantamiento de datos sobre cada localización dentro de la malla. Este proceso ha facilitado la visualización de las áreas con mayor y menor densidad de vegetación, permitiendo una comprensión más profunda de la estructura verde del núcleo urbano y sus implicaciones en términos de sostenibilidad ambiental y calidad de vida urbana.





Los resultados obtenidos indican una heterogeneidad en la distribución de las zonas verdes, con concentraciones significativas en ciertas áreas, mientras que otras presentan una carencia notable de vegetación. Este patrón de distribución sugiere la necesidad de políticas urbanísticas que promuevan una mayor equidad en la disponibilidad de espacios verdes, fomentando así un desarrollo urbano más equilibrado y sostenible.



El gráfico proporcionado muestra un mapa de un núcleo urbano donde se representa la presencia de zonas verdes. Mediante un gradiente de color que varía desde un verde más oscuro (representando una mayor presencia de zonas verdes) hasta un verde muy claro o casi blanco (representando una menor presencia de zonas verdes).

- Distribución de Zonas Verdes:

Las zonas del este y sureste del núcleo urbano presentan una mayor densidad de zonas verdes, como se observa por el color verde más oscuro. Áreas específicas como las numeradas 16, 18, 19 y 20 destacan por su alta concentración de vegetación.

En contraste, las zonas del noroeste y suroeste muestran una menor presencia de zonas verdes, evidenciado por el color verde más claro. Áreas como las numeradas 2, 6, 8, y 10 tienen una menor densidad de vegetación.

- Zonas Intermedias:

Algunas áreas presentan un grado intermedio de presencia verde, como las zonas numeradas 3, 4, 5, y 13. Estas áreas tienen una cantidad moderada de vegetación, situándose entre los extremos más verdes y menos verdes.

- Zonas Centralizadas:

La zona central del núcleo urbano, marcada con el número 23, tiene una baja densidad de zonas verdes. Esto es típico en áreas urbanas donde la concentración de edificaciones y infraestructuras es mayor.

- Implicaciones Urbanísticas

Este análisis visual sugiere una distribución desigual de las zonas verdes dentro del núcleo urbano. Las áreas con mayor densidad de vegetación probablemente disfruten de mejor calidad del aire y entornos más agradables, mientras que las áreas con menor vegetación podrían requerir intervenciones para aumentar los espacios verdes y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Las políticas urbanísticas deberían enfocarse en equilibrar esta distribución, promoviendo la creación de nuevas zonas verdes en áreas deficitarias y manteniendo y mejorando las existentes en las áreas ya verdes.



PGOM GINES

PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Dise
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

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

B.

B. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN E INFORMACIÓN PÚBLICA

B.1. PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

En el Programa de Participación Ciudadana desarrollaremos los siguientes apartados:

- 1. Introducción
- 2. ¿Qué es el Programa de Participación Ciudadana (PPC)?
- 3. Marco normativo de la Participación Ciudadana
- 4. ¿En qué momentos se ejerce el derecho a la participación ciudadana?
- 5. Objetivos del Programa de Participación Ciudadana
- 6. Los actores principales de la participación ciudadana: Actores Territoriales, Agentes Sociales y Ciudadanía

B.1.1. INTRODUCCIÓN

Garantizar e impulsar el ejercicio del derecho a participar de la ciudadanía, de los las entidades representativas de los intereses de la ciudadanía y, en su caso, de las entidades de participación ciudadana durante la elaboración, tramitación y aprobación del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines es a la vez un mandato legal - artículo 10 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA)-, un objetivo específico definido en la Agenda Urbana Española (referencia de las nuevas políticas urbanas) y un gran reto en materia de planificación urbanística que abarca al ciclo completo de planificación del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines, cuya correcta atención dará como resultado un instrumento de planeamiento general más consensuado y mejor adaptado a las necesidades urbanísticas del municipio.

La importancia de integrar, mediante la participación, en las fases tempranas de la planificación urbana, el punto de vista de los diferentes agentes sociales radica, no solo en que es un ejercicio de transparencia y buena gobernanza por parte de la Administración Local, sino que además permite al Ayuntamiento anticipar los posibles conflictos, identificar oportunidades y adoptar soluciones más eficaces. Por esta razón, es conveniente conocer desde las fases iniciales, y a lo largo de todo el proceso, las ideas y posiciones de la ciudadanía y los distintos agentes con respecto al Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines: para evitar encontrar grandes problemas a la hora de su aplicación. Además, participar en la toma de decisiones ayuda a los diferentes agentes sociales a entender la complejidad del funcionamiento del propio proceso de planificación urbanística, es decir, se abre un escenario educativo en la misma práctica de la planificación, ideal para que los distintos actores puedan aprender y experimentar las dificultades que esta entraña, lo que ayuda a desarrollar empatía, asertividad y corresponsabilidad entre los distintos agentes en la búsqueda de consenso social sobre el futuro planeamiento general de Gines.

En definitiva, mediante el PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA se pretende integrar la participación en la elaboración, tramitación y aprobación del Nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines de manera real y efectiva durante todo el proceso y más allá de los trámites obligatorios de información pública y presentación de alegaciones.

B.1.2. ¿QUÉ ES EL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA (PPC)?

La participación ciudadana, entendida en sentido amplio, como el involucramiento de la ciudadanía en los asuntos públicos, puede definirse como el proceso por el cual las personas toman parte en la resolución de los problemas, aportando sus puntos de vista, sus conocimientos y recursos, y compartiendo la responsabilidad en la toma de decisiones. Actualmente, el ejercicio de la planificación urbanística no se concibe sin el necesario acuerdo entre los diferentes intereses susceptibles de interactuar en el territorio, representados por los diversos agentes sociales y la población en general.

El Programa de Participación Ciudadana define las herramientas y acciones que se van a poner en marcha por parte del Ayuntamiento para integrar la participación en el proceso de elaboración y aprobación del nuevo instrumento de planeamiento general con el que pretende dotarse el municipio de Gines. Su objetivo es garantizar el derecho a la participación de los ciudadanos y las entidades asociativas, abriendo la planificación urbanística general del municipio a la participación de toda la sociedad de Gines, en un momento previo al procedimiento formal de aprobación del Plan General de Ordenación Municipal.

Con el Programa de Participación Ciudadana se pretende sumar de manera ordenada y eficaz el conocimiento de la experiencia de toda la sociedad con el conocimiento técnico- administrativo para lograr que el Plan General de Ordenación Municipal sea un documento de todos, basado en el consenso y la satisfacción de sus destinatarios.

El Programa de Participación Ciudadana asume la participación ciudadana como un proceso de mejora continua que se retroalimenta de información, participación y de análisis de las aportaciones realizadas, a través de los distintos cauces y herramientas de participación, que da forma al proceso participativo, modela en cierta medida los documentos técnicos (el propio Avance del PGOM y el DIE), se da cuenta del mismo en una Memoria de Participación y culmina, en esta fase, con la información pública del Avance del PGOM y su DIE.

.

B.1.3. MARCO NORMATIVO DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Las legislaciones españolas y andaluzas vigentes establecen garantías de acceso a la información y participación de la ciudadanía en materias de urbanismo y medio ambiente.

Estas garantías se mencionan en la **Constitución Española**:

“Artículo 9.2: Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integran sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud, y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social.

Artículo 23.1. Los ciudadanos tienen el derecho a participar en los asuntos públicos, directamente o por medio de representantes, libremente elegidos en elecciones periódicas por sufragio universal.”

Con carácter general, la legislación estatal, en la **Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común**, en su artículo 133, establece lo siguiente:

“Artículo 133. Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos.

1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectadas por la futura norma acerca de:

- a) Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.*
- b) La necesidad y oportunidad de su aprobación.*
- c) Los objetivos de la norma.*
- d) Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.*

2. Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectado y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Asimismo, podrá también recabarse directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieren afectados por la norma y cuyos fines guarden relación directa con su objeto.

3. La consulta, audiencia e información públicas reguladas en este artículo deberán realizarse de forma tal que los potenciales destinatarios de la norma y quienes realicen aportaciones sobre ella tengan la posibilidad de emitir su opinión, para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia”.

Son de cita igualmente obligada los artículos siguientes de la **Ley 7/2017, de 27 de diciembre, de Participación Ciudadana de Andalucía**:

"Artículo 2. Finalidades.

La ley tiene las siguientes finalidades:

- a) Promover e impulsar la participación ciudadana en los asuntos públicos, instaurando la cultura participativa en el funcionamiento de las Administraciones públicas andaluzas.
- b) Favorecer la mayor eficacia de la acción política y administrativa a través de la construcción colectiva, de forma que la elaboración de las políticas públicas y la valoración de los resultados alcanzados se beneficien de la riqueza que representan los conocimientos y experiencias de la ciudadanía.
- c) Mejorar y fortalecer la comunicación entre la acción de gobierno y la ciudadanía.
- d) Facilitar a las personas y a las entidades de participación ciudadana el ejercicio de la iniciativa para la propuesta de políticas públicas o de procesos de deliberación participativa.
- e) Establecer mecanismos de participación ciudadana en la rendición de cuentas a través de la evaluación de las políticas públicas, en la prestación de los servicios públicos, así como en el conocimiento de la opinión de la ciudadanía sobre determinados asuntos públicos.
- f) Fomentar especialmente la participación social de las mujeres, de las personas menores de edad, de las personas mayores y de los colectivos en situación de vulnerabilidad.
- g) Difundir la cultura y los hábitos participativos poniendo en marcha estrategias de sensibilización y formación desde la infancia.
- h) Fortalecer la vertebración de la sociedad civil a través de las diversas formas de participación asociada como factor esencial de reconocimiento del derecho a la participación ciudadana.
- i) Favorecer la colaboración entre la Administración autonómica y la local en el fomento de la participación ciudadana y en la realización de procesos de participación en sus actividades de gobierno y administración, preferentemente a través de los convenios de cooperación previstos en el artículo 83 de la Ley 5/2010, de 11 de junio.

Artículo 6. El derecho a la participación ciudadana.

1. Todos los ciudadanos y ciudadanas, con capacidad de obrar de acuerdo con la normativa básica de procedimiento administrativo común, que tengan la condición política de andaluces o andaluzas y las personas extranjeras residentes en Andalucía tienen derecho a participar en el proceso de dirección de los asuntos públicos que sean competencia de la Comunidad Autónoma de Andalucía y de las entidades locales andaluzas, en los términos recogidos en esta ley.
2. La participación ciudadana podrá ser ejercida, en los términos recogidos en esta ley, directamente o a través de las entidades de participación ciudadana.
3. A efectos de esta ley, tienen la consideración de entidades de participación ciudadana:
 - a) Las entidades privadas sin ánimo de lucro que:

1º. Estén válidamente constituidas, de acuerdo con la normativa que les sea de aplicación.

2º. Su actuación se desarrolle en el ámbito del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

3º. Tengan entre sus fines u objetivos, de acuerdo con sus estatutos o norma de creación, la participación ciudadana, o bien la materia objeto del proceso participativo de que se trate.

- b) Las entidades representativas de intereses colectivos cuyo ámbito de actuación se desarrolle en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- c) Las agrupaciones de personas físicas o jurídicas que se conformen como plataformas, movimientos, foros o redes ciudadanas sin personalidad jurídica, incluso las constituidas circunstancialmente, cuya actuación se desarrolle en el ámbito del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, debiendo designarse una comisión y un representante de la misma. Las personas agrupadas, las que formen parte de la Comisión y el representante deberán acreditar su personalidad y el cumplimiento de los requisitos del apartado 1, así como la determinación de intereses, identificación, fines y objetivos concretos respecto al proceso participativo de que se trate, su carácter circunstancial o temporal, en su caso, y el resto de los requisitos que se establezcan reglamentariamente.
- d) Las organizaciones sindicales, empresariales, colegios profesionales y demás entidades representativas de intereses colectivos.

Artículo 9. Obligaciones de las Administraciones públicas andaluzas respecto a la participación ciudadana. En los procesos de participación que se lleven a cabo al amparo de la presente ley, las Administraciones públicas andaluzas tendrán las siguientes obligaciones:

- a) Integrar la participación ciudadana en el conjunto de sus actuaciones para que esta pueda ser ejercida tanto individual como colectivamente, de forma real, efectiva, presencial o telemática.
- b) Potenciar, fomentar y garantizar el acceso a una efectiva participación ciudadana, a través de la adaptación de las estructuras administrativas y facilitando el acceso a los colectivos más vulnerables.
- c) Establecer los medios pertinentes para la promoción del ejercicio efectivo del derecho a la participación ciudadana a través de tecnologías de la información y comunicación (TIC), especialmente a través de la configuración de espacios interactivos en sus sedes electrónicas, portales o páginas web, así como mediante la promoción de sistemas de votación y encuesta de carácter electrónico.
- d) Fomentar el uso de las tecnologías de la información y comunicación (TIC) en el ámbito de aquellos colectivos sociales que tienen más dificultades en ello y disponer de cauces alternativos que garanticen el ejercicio de su derecho a la participación.
- e) Impulsar la suscripción de convenios y acuerdos con otras Administraciones públicas y entidades públicas o privadas, especialmente con organizaciones no gubernamentales y entidades de voluntariado, en los términos previstos en la legislación aplicable.

f) Garantizar el cumplimiento de la normativa en materia de protección de datos de carácter personal en los procesos de participación ciudadana objeto de esta ley.

g) Establecer cauces de publicidad y fomento de la participación ciudadana con el fin de que esta sea efectiva y conocida.

Artículo 13. Objeto de los procesos de participación ciudadana. Los procesos de participación ciudadana se podrán desarrollar sobre los siguientes asuntos o materias, siempre que no sean contrarias al ordenamiento jurídico:

a) Proposición, adopción, seguimiento y evaluación de las políticas públicas con singular impacto o relevancia.

b) La elaboración de instrumentos de planificación para la determinación de políticas.

c) La priorización sobre aspectos puntuales del gasto.

d) La elaboración de leyes y reglamentos.

e) La prestación, seguimiento y evaluación de los servicios públicos.

Artículo 17. Procesos de participación ciudadana en el ámbito local. Cada entidad local determinará, por medio de reglamento u ordenanza, los requisitos y el procedimiento que regule estos procesos, de conformidad con las previsiones de esta ley y demás normativa aplicable."

Por otro lado, a nivel estatal la **Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente** señala lo siguiente:

"Artículo 1. Objeto de la Ley.

1. Esta Ley tiene por objeto regular los siguientes derechos:

a) A acceder a la información ambiental que obre en poder de las autoridades públicas o en el de otros sujetos que la posean en su nombre.

b) A participar en los procedimientos para la toma de decisiones sobre asuntos que incidan directa o indirectamente en el medio ambiente, y cuya elaboración o aprobación corresponda a las Administraciones Públicas.

c) A instar la revisión administrativa y judicial de los actos y omisiones imputables a cualquiera de las autoridades públicas que supongan vulneraciones de la normativa medioambiental.

2. Esta ley garantiza igualmente la difusión y puesta a disposición del público de la información ambiental, de manera paulatina y con el grado de amplitud, de sistemática y de tecnología lo más amplia posible.

Artículo 16. Participación del público en la elaboración de determinados planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente.

1. Para promover una participación real y efectiva del público en la elaboración, modificación y revisión de los planes, programas y disposiciones de carácter general relacionados con el medio ambiente a los que se refieren los artículos 17 y 18 de esta Ley, las Administraciones Públicas, al

establecer o tramitar los procedimientos que resulten de aplicación, velarán porque, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo:

a) Se informe al público, mediante avisos públicos u otros medios apropiados, como los electrónicos, cuando se disponga de ellos, sobre cualesquiera propuestas de planes, programas o disposiciones de carácter general, o, en su caso, de su modificación o de su revisión, y porque la información pertinente sobre dichas propuestas sea inteligible y se ponga a disposición del público, incluida la relativa al derecho a la participación en los procesos decisorios y a la Administración pública competente a la que se pueden presentar comentarios o formular alegaciones.

b) El público tenga derecho a expresar observaciones y opiniones cuando estén abiertas todas las posibilidades, antes de que se adopten decisiones sobre el plan, programa o disposición de carácter general.

c) Al adoptar esas decisiones sean debidamente tenidos en cuenta los resultados de la participación pública.

d) Una vez examinadas las observaciones y opiniones expresadas por el público, se informará al público de las decisiones adoptadas y de los motivos y consideraciones en los que se basen dichas decisiones, incluyendo la información relativa al proceso de participación pública.

2. Las Administraciones públicas competentes determinarán, con antelación suficiente para que pueda participar de manera efectiva en el proceso, qué miembros del público tienen la condición de persona interesada para participar en los procedimientos a los que se refiere el apartado anterior. Se entenderá que tienen esa condición, en todo caso, las personas físicas o jurídicas a las que se refiere el artículo 2.2 de esta Ley.

3. Lo previsto en este artículo no sustituye en ningún caso cualquier otra disposición que amplíe los derechos reconocidos en esta Ley."

Mientras que, a nivel autonómico, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la calidad ambiental establece:

"Artículo 10. Participación pública en asuntos con incidencia medioambiental.

1. Para promover una participación real y efectiva de la ciudadanía en la elaboración, modificación y revisión de los planes y programas medioambientales, así como de disposiciones de carácter general en la materia, la Administración de la Junta de Andalucía velará porque:

a) La ciudadanía tenga acceso a la Red de Información Ambiental de Andalucía.

b) Se informe a la ciudadanía, a través de los medios apropiados, sobre cualquier iniciativa de elaboración de propuestas de planes y programas medioambientales, así como de disposiciones de carácter general en la materia, o, en su caso, de su modificación o de su revisión y se ponga a disposición de la misma la información pertinente sobre tales iniciativas.

c) Que la ciudadanía pueda formular observaciones y alegaciones antes de que se adopte la decisión sobre el plan, programa o disposición de carácter general, la forma en que lo



pueden hacer y que éstas sean debidamente tenidas en cuenta por la Administración pública. De los motivos y consideraciones en los que se basan las mismas.

2. Las Administraciones públicas de la Comunidad Autónoma de Andalucía garantizarán, a través de la información pública y la audiencia a las personas interesadas, la participación en los procedimientos administrativos de autorización ambiental integrada, autorización ambiental unificada, evaluación ambiental de planes y programas y calificación ambiental.

3. Las decisiones, acciones y omisiones que impidan o limiten la participación en los procedimientos de toma de decisiones medioambientales se podrán impugnar en los términos previstos en la normativa vigente. A tal fin, se pondrá a disposición de la ciudadanía la información relativa a los recursos tanto administrativos como judiciales que en cada caso procedan."

La legislación estatal vigente en materia de urbanismo, el **Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana**, hace varias menciones a la participación ciudadana. En su artículo 4.2 establece:

"2. La legislación sobre la ordenación territorial y urbanística garantizará: c) El derecho a la información de los ciudadanos y de las entidades representativas de los intereses afectados por los procesos urbanísticos, así como la participación ciudadana en la ordenación y gestión urbanísticas."

Así mismo, entre los derechos de los ciudadanos, relacionados en el artículo 5 del citado RDL 7/2015 se reconoce el derecho a:

"e) Participar efectivamente en los procedimientos de elaboración y aprobación de cualesquiera instrumentos de ordenación del territorio o de ordenación y ejecución urbanísticas y de su evaluación ambiental mediante la formulación de alegaciones, observaciones, propuestas, reclamaciones y quejas y a obtener de la Administración una respuesta motivada, conforme a la legislación reguladora del régimen jurídico de dicha Administración y del procedimiento de que se trate."

La **Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía** (LISTA) en su artículo 4, *Principios generales de la ordenación y de la actividad territorial y urbanística*, regula este derecho en los siguientes términos:

"2. Las actuaciones territoriales y urbanísticas deberán ajustarse al principio de desarrollo sostenible y a los siguientes principios generales de ordenación:

g) Gobernanza en la toma de decisiones: en la planificación territorial y urbanística se fomentará la cooperación entre las Administraciones Públicas implicadas y los diferentes actores de la sociedad civil y del sector privado, así como la transparencia y datos abiertos."

La citada LISTA dedica íntegramente el artículo 10 a la participación ciudadana

"1. La ciudadanía, las entidades representativas de los intereses de la ciudadanía y, en su caso, las entidades de participación ciudadana reguladas en la legislación en materia de participación ciudadana tienen derecho:

a) A participar en los procesos de elaboración, tramitación y aprobación de los instrumentos de ordenación, gestión y ejecución territorial y urbanística. A tal fin, las Administraciones Públicas adoptarán cuantas medidas e iniciativas sean precisas para garantizar dicha

participación y para velar por el derecho a la información y a la transparencia en dichos procesos. En todo caso, esos procesos participativos se acompañarán de las labores de difusión necesarias que garanticen el efectivo ejercicio del derecho. ...

3. La Administración Pública competente habilitará los medios y cauces necesarios para que los derechos a los que se hace referencia en el presente artículo puedan ejercerse por medios electrónicos, y facilitará y garantizará el acceso a los contenidos y documentos de los distintos procedimientos e instrumentos de ordenación en tramitación, a través de la publicación en su sede electrónica del instrumento de ordenación completo en cada una de las fases de tramitación. A efectos del ejercicio de estos derechos y de sus limitaciones, será de aplicación supletoria lo dispuesto en la legislación en materia de transparencia y acceso a la información pública y en la legislación sobre el procedimiento administrativo común..."

En su artículo 62, *contenido documental de los instrumentos de ordenación urbanística*, esta misma ley fija el contenido de la documentación de los instrumentos de ordenación urbanística, como el PGOM:

"1. Los instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporar, en función de su alcance y determinaciones, los siguientes documentos:

a) Memoria, que deberá contemplar los siguientes apartados:

2. Memoria de participación e información pública, que contendrá las medidas y actuaciones realizadas para el fomento de la participación ciudadana, el resultado de estas y de la información pública."

Con relación a la tramitación, aprobación y vigencia de los instrumentos de ordenación urbanística, la LISTA regula el procedimiento de consulta pública previa en su artículo 77:

Artículo 77. Avance y consulta pública.

1. La Administración competente para la tramitación elaborará un Avance del instrumento de ordenación urbanística en el que se describa y justifique el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

El Avance será preceptivo en los instrumentos de ordenación urbanística general y en los restantes instrumentos, cuando éstos deban someterse a evaluación ambiental estratégica. En este caso, el Avance tendrá la consideración de borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente y se someterá a consulta pública, conforme a lo dispuesto en el apartado siguiente.

2. La Administración promoverá, a través de su portal web, una consulta pública con carácter previo a la elaboración del instrumento de ordenación urbanística, en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y del resto de potenciales interesados en participar en el proceso de elaboración, acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de tramitar el instrumento y los objetivos y alternativas propuestos para el mismo.



La consulta pública será necesaria para los instrumentos de ordenación urbanística en los que sea preceptiva la elaboración de un Avance y potestativa en los restantes instrumentos.

Durante el trámite de consulta se publicarán en el portal web los documentos que se estimen necesarios para dar a conocer la iniciativa y para promover la participación. Esta obligación se considerará cumplida mediante la publicación del Avance en los supuestos en los que resulta preceptiva su elaboración

Definiendo su desarrollo en el Artículo 100. Consultas públicas del Reglamento

- 1. La Administración urbanística promoverá, a través de su portal web, una consulta pública con carácter previo a la elaboración del instrumento de ordenación urbanística, en la que se recabará la opinión de la ciudadanía y del resto de potenciales interesados en participar en el proceso de elaboración, acerca de los problemas que se pretenden solucionar, la necesidad y oportunidad de tramitar el instrumento y los objetivos y alternativas propuestos para el mismo.*
- 2. Conforme al artículo 77 de la Ley, la consulta pública será preceptiva para los instrumentos de ordenación urbanística en los que sea preceptiva la elaboración de un Avance y potestativa en los restantes instrumentos.*
- 3. Durante el trámite de consulta se publicarán en el portal web los documentos que se estimen necesarios para dar a conocer la iniciativa y para promover la participación. Esta obligación se considerará cumplida mediante la publicación del Avance en los supuestos en los que resulta preceptiva su elaboración conforme al artículo 101.*

B.1.4. ¿EN QUÉ MOMENTOS SE EJERCE EL DERECHO A LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA?

La participación ciudadana en la planificación urbanística actual se ejerce a través de cauces reglados, previstos por la normativa, y de cauces no reglados, que refuerzan y abren las oportunidades de los ciudadanos, actores territoriales y agentes sociales para contribuir con sus aportaciones a mejorar los instrumentos de ordenación urbanística. Los cauces reglados o formales comprenden todo el proceso, pero circunscriben la participación a momentos concretos donde se expresa a través de la comunicación escrita y bilateral entre la administración local y los agentes sociales. Los cauces no reglados o informales, igualmente, se extienden desde la preparación hasta la aprobación definitiva del plan urbanístico, multiplican los canales de la participación y conciernen a comunicaciones verbales, presenciales y no presenciales, escritas, directas y multilaterales.

El Ayuntamiento de Gines es consciente de la importancia de contar con las opiniones del conjunto de la ciudadanía para generar un debate público que enriquezca las reflexiones sobre el futuro urbanístico del municipio y ayuden a encontrar las mejores soluciones a las necesidades de la población ginesa. Por ello, la participación reglada se refuerza con la no reglada y se acompaña con la difusión de la información que se pone a disposición de todas las personas interesadas.

Durante la primera fase de los trabajos para dotar al municipio de un PGOM, que termina con la emisión del Documento de alcance del Estudio Ambiental Estratégico por parte de la Consejería competente en medioambiente tras la Aprobación del Avance del PGOM y del DIE, se han llevado a cabo distintos procesos para encauzar la participación. En primer lugar, como uno de los primeros actos preparatorios del Avance del PGOM, se ha abierto una Consulta Pública Previa. En segundo lugar, se han desarrollado las actuaciones del Programa de Participación Ciudadana, que se describen en el presente documento. Una vez se produzca la aprobación del Avance del PGOM y del DIE, se abrirá un periodo de información pública para que la ciudadanía, agentes sociales y actores territoriales presenten las sugerencias que se consideren oportunas.

Otras actividades paralelas vendrán a completar y reforzar los cauces de participación durante la preparación, redacción, aprobación y tramitación del Avance del PGOM y del DIE, como las Consultas previstas tras la presentación de la solicitud de inicio de la Evaluación Ambiental Estratégica. Y todo ello acompañado de la difusión de los documentos a través de portales oficiales y de la web del PGOM.

B.1.5. OBJETIVOS DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La integración temprana de la participación ciudadana en la elaboración, tramitación y aprobación del Plan General de Ordenación Municipal de Gines requiere de un esfuerzo de difusión y la apertura de los cauces a través de los que se organice y concrete dicha participación.

Durante la fase de Avance del Plan General de Ordenación Municipal de Gines, el PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA ha tenido los siguientes objetivos específicos:

- **Garantizar el ejercicio del derecho a la participación ciudadana**, fomentando una participación amplia, diversa y eficaz, con la finalidad de alcanzar a todos los colectivos y a los distintos actores sociales y económicos, mediante el uso de distintos recursos y actividades, con el fin de obtener información útil y valiosa para el diagnóstico, así como para la definición de los criterios y propuestas generales para la ordenación.
- **Fomentar la participación cualificada y el ejercicio efectivo del derecho a la información, informar y publicitar la participación:** bajo la premisa de que no es posible la participación sin información, se pretende difundir información sobre los distintos procesos que se lleven a cabo, creando puntos informativos en plataformas digitales u otros puntos, insistiendo en la importancia de la participación ciudadana. Se ha de Informar a la ciudadanía de manera clara y comprensible sobre el alcance, los contenidos y los procedimientos del nuevo PGOM. Con ello se fomenta la implicación y la corresponsabilidad en la toma de decisiones.
- **Garantizar la transparencia y el acceso a la información pública durante la preparación, elaboración, tramitación y aprobación** del Plan General de Ordenación Municipal de Gines ante los ciudadanos, legitimando la actuación de la Administración y democratizando el proceso.
- **Propiciar el máximo diálogo y consenso sobre el futuro PGOM** entre los distintos actores y agentes sociales interesados y de estos con la Administración, haciéndolos participe de la toma de decisiones, reforzando el sentimiento identitario de la ciudadanía y de pertenencia al municipio.

B.1.6. LOS ACTORES PRINCIPALES DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA: ACTORES TERRITORIALES, AGENTES SOCIALES Y CIUDADANÍA

El Programa de participación ciudadana está dirigido a una pluralidad de agentes, asegurando la máxima representación, empezando por la población del municipio y por las personas, entidades y colectivos que se van a ver afectados por las decisiones que conlleva el PGOM.

En el Programa de participación ciudadana se propone reforzar la participación de cuatro grandes grupos de agentes sociales que serían los siguientes, sin que sea esta una relación cerrada:

- a) Representantes de instituciones, personal técnico especializado, representantes del Consejo General de Participación Ciudadana, de los Consejos Sectoriales o de los Consejos de Distrito.
- b) Las organizaciones sindicales, empresariales, colegios profesionales y demás entidades representativas de intereses colectivos.
- c) Representantes del asociacionismo del municipio y representantes de asociaciones de vecinos, organizaciones que tengan entre sus fines acreditados en sus estatutos aquellos que coincidan con los fines y principios generales de la ordenación urbanística y, en particular, los siguientes:
 - La protección del medio ambiente en general o la de alguno de sus elementos en particular, así como del patrimonio natural, cultural, histórico o paisajístico.
 - El derecho a la vivienda.
 - La igualdad de género.
 - La igualdad de oportunidades y la protección de grupos vulnerables (personas mayores, discapacitados, jóvenes, desempleados, etc.)
 - La perspectiva de la familia o la accesibilidad universal.
 - La movilidad.
- d) La población.

Se realizará a través de los mecanismos de participación existentes en el municipio, estableciendo los canales adecuados a través de la página web del Ayuntamiento, creando un espacio común de trabajo o foro temático que permita las aportaciones de ciudadanos y colectivos.

B.2. MEMORIA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

El nuevo PGOM de Gines tiene en cuenta la participación ciudadana desde sus inicios y a lo largo de su redacción y tramitación.

Para llevar a cabo el programa de participación ciudadana, se planificaron las actuaciones oportunas para facilitar una amplia participación de agentes territoriales, colectivos sociales y ciudadanía, en la preparación del nuevo Plan General de Ordenación Municipal de Gines. Ejemplo de ello, fue la creación de una página web específica para información sobre el PGOM, noticias, aportaciones y sugerencias, enlazada a la web del Ayuntamiento. Por otra parte, se llevó a cabo la convocatoria de la primera reunión temática y presencial, donde tratar todos los temas de interés ciudadano.

Las herramientas de participación ciudadana que se han puesto ya en marcha a lo largo de estas fases de redacción del PGOM, o que se llevarán a cabo en lo sucesivo, son las siguientes:

- 1. Web y buzón de sugerencias y aportaciones
- 2. Identificación de tendencias
- 3. Reuniones de Participación ciudadana
- 4. Exposición pública del Avance del PGOM, del Documento Inicial Estratégico y de la Memoria Resumen de Valoración de Impacto en la salud. (No llevada a cabo aún)
- 5. Acciones de difusión y comunicación.

Las desarrollamos a continuación:

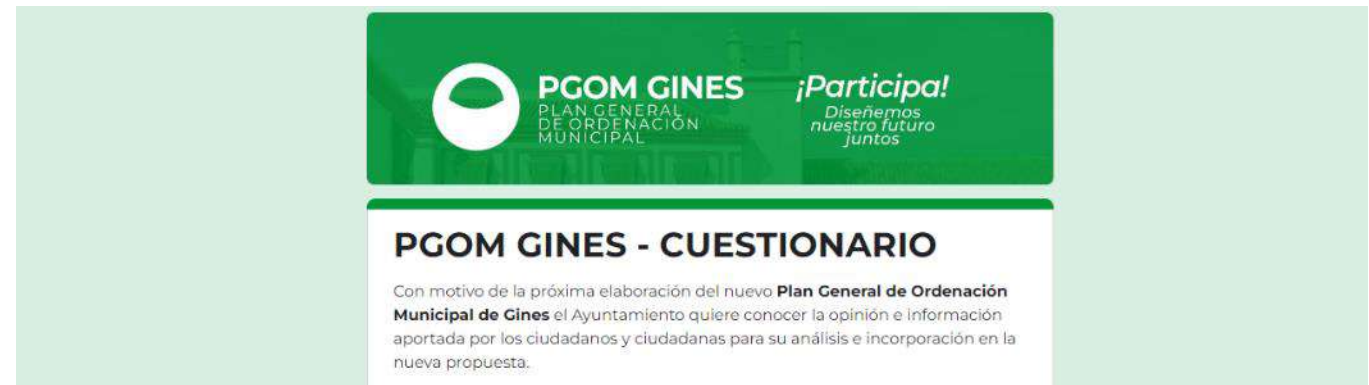
B.2.1. BUZÓN DE PARTICIPACIÓN WEB

A través de la web del nuevo plan, se ha puesto a disposición del ciudadano un buzón tipo formulario anónimo con la intención de hacer partícipe al ciudadano a través de este medio de posibles anotaciones o cuestiones que puedan estar relacionada con el proceso. Haciendo la advertencia que el este medio no es oficial para alegaciones y sugerencias de información pública pues están deberá realizarse mediante las formas previstas en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.)

A fecha de redacción de este documento de avance, enero de 2025, no se han recabado mensajes. FASE 2

CUESTIONARIO DE PARTICIPACIÓN

A través de la web se ha puesto a disposición del ciudadano un cuestionario sobre el municipio de Gines con la intención de conocer y revelar aspectos clave de la percepción comunitaria y las necesidades identificadas por los residentes, que son una base fundamental en el proceso del entendimiento y del diagnóstico local.



Detalle del cuestionario web disponible en el proceso participativo. Elaboración propia.

Este cuestionario, que se ha planteado tanto en formato digital como con posibilidad de imprimir en papel para dar cabida al mayor público posible, es un instrumento que se mantendrá durante todo el proceso de redacción y que junto a un buzón de participación, canalizaran partes de las percepción ciudadana.

A fecha de redacción de este documento de avance, enero de 2025, no se han recabado mensajes. FASE 2.

Respeto al cuestionario, este se distribuye en cuatro bloques con los siguientes apartados principales:

- **EL MUNICIPIO EN SU CONTEXTO TERRITORIAL**
 - Principales cuestiones que debería abordar el nuevo Plan.
 - Principales defectos del municipio.
 - Principales virtudes del municipio.
 - Estado del equipamiento en el municipio:
- **LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN EL MUNICIPIO**
 - Actividad económica más importante del municipio.
 - Suficiencia de la superficie de suelo actual dedicado a usos productivos (industriales, empresariales, etc.):
 - Posibilidad del nuevo PGOM de mejorar la actividad económica
 - Cómo podría el nuevo PGOM mejorar la actividad económica
 - Problemas adicionales relacionados con los usos productivos (industriales, empresariales, comerciales o turísticos).
- **EL PATRIMONIO**
 - Atractivo turístico del patrimonio.
 - Protección o potenciación de elementos del patrimonio histórico y cultural local.
 - Crecimiento de tipos de turismo alternativos (cultural, gastronómico, de naturaleza, etc.).
 - Implantación de nuevos establecimientos turísticos y su ubicación preferente.
- **LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE Y DE LAS CUESTIONES AMBIENTALES**
 - Percepción general del paisaje del municipio.
 - Conservación del paisaje.
 - Problemas ambientales destacables.
 - Cómo mejorar la percepción del paisaje.

CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO OBTENIDO

A la espera de la participación ciudadana, no se recogen conclusiones en esta fase.

CUESTIONES PLANTEADAS A ATRAVÉS DEL REGISTRO OFICIAL DEL AYUNTAMIENTO

A fecha de redacción de este documento, julio de 2024, no ha habido entrada de escritos relativos a la redacción del PGOM presentados por medio de Registro Oficial.

MESAS DE PARTICIPACIÓN

Con fecha 5 de junio de 2024, se celebraron, convocadas por el Ayuntamiento de Gines, varias mesas de participación con el objeto de informar directamente a todos los colectivos implicados en el municipio sobre el proceso de redacción del nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), y que todos los interesados pudieran exponer sus dudas, inquietudes y cualquier cuestión que consideraran relevante para dicho proceso.

Dichas mesas, presididas por Alcaldía o sus representantes fueron codirigidas por el equipo redactor Buró4 arquitectos, organizándose en 3 sesiones, siendo:

- Mesa 1 destinada a los servicios municipales.
- Mesa 2 destinada a toda la corporación municipal.
- Mesa 3 de participación ciudadana, de libre convocatoria para cualquier interesado.

A modos de acta no exhaustiva dichas mesas se podrían sintetizar de la siguiente forma

B.2.2.IDENTIFICACIÓN DE TENDENCIAS

Con la finalidad de profundizar en el conocimiento de la realidad municipal y obtener una imagen lo más completa, plural y contrastada posible de dicha realidad, así como de las tendencias, amenazas, retos y oportunidades futuras del municipio, se han realizado reuniones presenciales con técnicos y políticos del Ayuntamiento de Gines, entrevistas con actores de la sociedad civil, agentes sociales, expertos y profesionales considerados claves por su experiencia, conocimiento e implicación en el proceso de redacción del Avance del PGOM. Estas reuniones abordan asuntos de interés general para el municipio, que inciden sobre las grandes estrategias que han de definir el modelo de ciudad por el que se opta.

Las reuniones presenciales con los políticos y técnicos tuvieron lugar el día 5 de junio 2024. Se mantuvieron dos reuniones entre representantes políticos y técnicos municipales y parte del equipo redactor.

La primera reunión técnica se mantuvo en la Casa de la Juventud donde los asistentes fueron los siguientes:

Por parte del Ayuntamiento:

- Myriam Cornejo García (Secretaria general)
- Ana Isabel García Garrido (Técnico económico administrativo)
- Montserrat Díaz Díaz (Coordinadora Servicios Sociales)
- Marcela Lora Barrera (Directora Desarrollo Local)
- Pablo Luis Rodríguez Sánchez (Vicesecretario)
- José Muñoz García (Jefe policía local)
- Sergio Cornejo Orta (Arquitecto municipal)

Por parte del Equipo Redactor:

- Ramón Cuevas Rebollo
- Carlos Díaz Rebollo

La segunda reunión técnica se mantuvo en la Casa de la Juventud donde los asistentes fueron los siguientes:

Por parte de la Corporación Municipal:

- Romualdo Garrido Sánchez (Alcalde de Gines)
- Almudena Melo Sánchez (Delegación de Contratación. Ayto. Gines)
- María Dolores de Dios Beltrán (Delegación de Empleo, Formación, Emprendimiento y Desarrollo local)
- Fátima Martín Vega (Delegación políticas del mayor, comercio y participación ciudadana)
- Virginia Montiel Martín (Delegación de cultura, atención a la ciudadanía, mediación vecinal, bienestar animal y agenda municipal)
- María Jesús de los Santos Alonso (Bienestar social, políticas de igualdad y salud)
- Manuel Alfredo González Ayala) Delegación de limpieza viaria y de edificios municipales, tradiciones populares y promoción turística)
- Ramón Peralías (Delegación de Urbanismo y sostenibilidad)
- Antonio Lara Falcón (Delegación de Juventud, voluntariado y protección civil)
- Mercedes Camino Villadiego (Delegación de Economía y Hacienda, recursos humanos)
- Manuel Camino Garrido (Delegación de Deportes, jóvenes y cooperación internacional)
- Alejandro Baeza Serrano (Portavoz VOX)
- Manuel Casero Jiménez (Portavoz G.M. PARTIDO POPULAR)
- Alejandra Gálvez rodíguez (Portavoz G.M. IZQUIERDA UNIDA)

Por parte del Equipo Redactor:

- Ramón Cuevas Rebollo
- Carlos Díaz Rebollo

Con este equipo de trabajo se ha conseguido esbozar unas alternativas y propuestas consensuadas, así como definir una estrategia coordinada e integral, para abordar el Avance del Plan General de Ordenación Municipal de Gines, conciliando la visión estratégica del equipo redactor con los conocimientos y experiencia de los técnicos municipales y, finalmente, con la posición de la Corporación Municipal.

B.2.3. REUNIONES DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

La primera reunión de participación ciudadana, única hasta la fecha, tuvo lugar el día 5 de junio 2024, en la Casa de la Juventud. En ella se dio una amplia explicación del proceso que daba comienzo, apoyada en una presentación detallada por parte del equipo redactor. A continuación, se plantearon dos reuniones temáticas o mesas de debate, donde tratar minuciosamente todos los aspectos de interés para el nuevo Plan General. Estas mesas fueron:

- Mesa 1: **Modelo de Ciudad**
- Mesa 2: **Suelo Rústico**

En la sesión, se efectuaron dinámicas participativas moderadas por miembros del equipo redactor y se llevó a cabo la recopilación de las demandas y opiniones de los vecinos y vecinas.

La reunión temática estuvo abierta a grupos ciudadanos implicados, representantes de agentes sociales, miembros de la administración o profesionales cualificados y a toda la ciudadanía en general. Asistieron:

Por parte del Ayuntamiento:

- Romualdo Garrido Sánchez (Alcalde de Gines)
- Sergio Cornejo Orta (Arquitecto municipal)

Representación de Entidades sociales, empresariales o grupos políticos:

- Representante Asociación de mujeres de Gines Los Limones)
- Representante asociación Personas con Discapacidad C.T.Q.)
- Representantes asociación cultural amigos de los Reyes Magos)
- Representante Peña Sevillista de Gines.

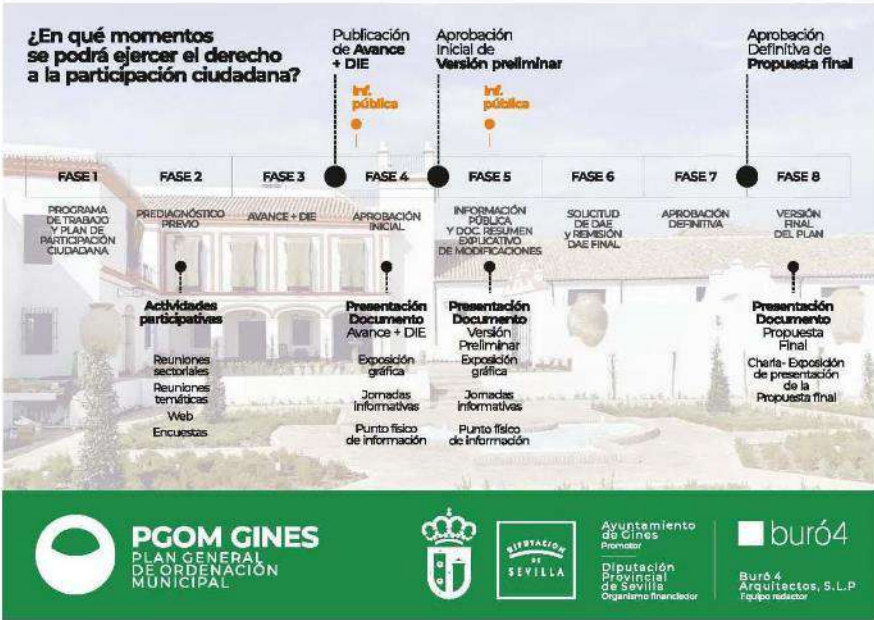
Por parte del Equipo Redactor:

- Ramón Cuevas Rebollo
- Carlos Díaz Rebollo

Vecinos y vecinas

- 12 asistentes a título particular.





Presentación de las reuniones temáticas en la reunión de participación ciudadana



Presentación de las reuniones temáticas en la reunión de participación ciudadana

Todas estas reuniones, tanto las técnicas como las ciudadanas, favorecen el intercambio de información participativo y bidireccional, permitiendo la interacción, favoreciendo el intercambio de opiniones y enriqueciendo el debate público sobre el futuro PGOM de Gines.

Los comentarios de los asistentes han tocado una amplia gama de aspectos claves para el futuro del municipio, lo que ha contribuido a perfilar las alternativas y propuestas del Avance del PGOM.

Resumimos, a continuación, las **cuestiones planteadas agrupadas por áreas**, con independencia de la reunión en la que se hayan tratado.

Movilidad y accesibilidad

- Se pone de manifiesto por varios vecinos y asociaciones el problema que para la movilidad peatonal supone la existencia de postes y elementos de soporte de cableado de compañías suministradoras que invaden el acerado. Estos elementos supuestamente provisionales, hacen imposible el tránsito peatonal más aún en el caso de personas con movilidad reducida. Se explica, que además existe un sistema de soterramiento para dicho cableado, pero no que no se utiliza agravando la situación referida. Desde el Ayuntamiento se explica que han reiterado en múltiples ocasiones a las compañías para que retiren dichos postes, sin éxito.
- Del mismo modo, se indica por parte de varios vecinos las reducidas dimensiones del acerado, principalmente en el casco histórico, proponiendo la peatonalización o sistema de plataforma única.

Vivienda

- Se expone por parte de varios vecinos la preocupación por las viviendas abandonas del Sector “Granadillos”, ejecutadas hace años y sin uso, habiendo sido vandalizadas y en algunos casos ocupadas. Se explica por parte del Ayuntamiento que han intentado ponerse en contacto con la propiedad sin haber conseguid respuesta.
- Se suscitan entre los vecinos varias cuestiones de índole particular relativas a parcelas concretas de suelo urbano. Sobre este aspecto se explica que el alcance de dichas actuaciones no corresponde al PGOM, si no al Plan de Ordenación Urbana (POU) que incide directamente sobre el suelo urbano (representando el 85% del existente en Gines), y sobre el que se están comenzando los trámites para su licitación. A pesar de esto, se indica que las políticas generales de vivienda sí son objeto del PGOM, y es intención del Ayuntamiento facilitar la regeneración y transformación del parque residencial existente para poner en el mercado nuevas viviendas asequibles. Por otro lado, se explica a los intervinientes que dichas actuaciones pueden iniciarlas independientemente de la tramitación del PGOM o del POU, como iniciativa particular acogándose a las actuaciones que la vigente Ley autonómica (LISTA) permite.

B.2.4. EXPOSICIÓN PÚBLICA DEL AVANCE DEL PBOM, DEL DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO Y DE LA MEMORIA RESUMEN DE VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD.

Una vez aprobado por el Pleno el Avance del PGOM, el Documento Inicial Estratégico y la Memoria Resumen de la Valoración de impacto en la Salud, se someterán a información pública. Durante el periodo de información pública se expondrán los documentos en sede municipal, para la consulta de todos los ciudadanos. La documentación cartográfica más relevante de estos documentos se imprimirá en formatos de gran tamaño para facilitar su lectura. Estas cartografías irán acompañadas de textos explicativos.

Durante la Exposición Pública se prepararán seminarios, charlas temáticas o presentaciones por parte del Equipo Redactor con objeto de difundir los contenidos de los documentos, mejorar su comprensión y propiciar el debate público con la vista puesta en la siguiente fase:

La aprobación inicial del PGOM.

B.2.5. ACCIONES DE DIFUSIÓN Y COMUNICACIÓN

Se han llevado a cabo las siguientes acciones:

Página web del Ayuntamiento de Gines:

Como hemos mencionado en capítulos anteriores, en la página del Ayuntamiento se ha creado una entrada expresamente para el PGOM, donde se han subido documentos a modo de resumen, así como otros folletos y materiales informativos, y se van actualizando las noticias importantes sobre el proceso del Plan. En dicha página se encuentra el cuestionario diseñado para recibir sugerencias y aportaciones.

<https://gines.nuevoplan.es/>

Folleto-tríptico divulgativo:

Se ha diseñado un folleto-tríptico dirigido a la población en general, colgado actualmente en la página web del Ayuntamiento de Gines. Se pretende con esta actuación hacer más comprensible la naturaleza y fin de los trabajos que se están llevando a cabo. La finalidad es acercar el proceso de redacción y tramitación del Plan General a los/as vecinos/as, con la intención de facilitar la comprensión y la participación en la definición del modelo urbano más adecuado para el término municipal.

Cartel informativo de la sesión de participación ciudadana:

Se ha diseñado un cartel informativo anunciando e invitando a participar, a toda la ciudadanía, en las mesas de participación ciudadana previstas. Dicho cartel, permanece aún en la página web del Ayuntamiento.

¿Por qué un nuevo Plan?

La nueva ley andaluza, la LISTA, busca promover la sostenibilidad territorial, introduciendo cambios significativos para adaptarse mejor a las nuevas necesidades. La LISTA aborda la regulación de la ordenación del territorio y urbanismo, agiliza los procesos de aprobación de instrumentos, y presenta conceptos novedosos como la clasificación del suelo y nuevas figuras de planificación que apuesta por la consolidación de la ciudad existente recayendo la responsabilidad principal sobre los Ayuntamientos.

Ante este contexto normativo y las necesidades de Gines, el Ayuntamiento ha iniciado la revisión de su planificación general adaptada a la LISTA, impulsado por medidas de apoyo del Área de Cohesión Territorial de la Diputación Provincial de Sevilla, que incentivan un cambio en el modelo de asistencia técnica en asuntos urbanísticos a través de subvenciones. Esta iniciativa busca modernizar y adaptar el planeamiento urbano de Gines a las nuevas demandas y a la normativa actual.

CONOCE EL NUEVO PLAN PARA GINES

Con motivo de la elaboración del Nuevo Plan General, el Ayuntamiento en el interés de conocer la opinión de los ciudadan@s, pone en marcha, dentro del Programa de Participación Ciudadana, una serie de actuaciones que pretenden informar sobre los trabajos del nuevo PGOM así como fomentar e incentivar la participación de la ciudadanía de la sobre la ciudad que queremos.

¡Participa!

Diseñemos nuestro futuro juntos



Ayuntamiento de Gines
Promotor

Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador



buró4
Buró 4 Arquitectos, S.L.P.
Equipo redactor.

Nuevo PGOM GINES

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

GUÍA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

¿Por qué un nuevo Plan?
¿En qué me afecta?
¿Cómo participar en el nuevo Plan?
¿Qué tramitación tiene?
¿Quién interviene en el proceso?

www.gines.nuevoplan.es

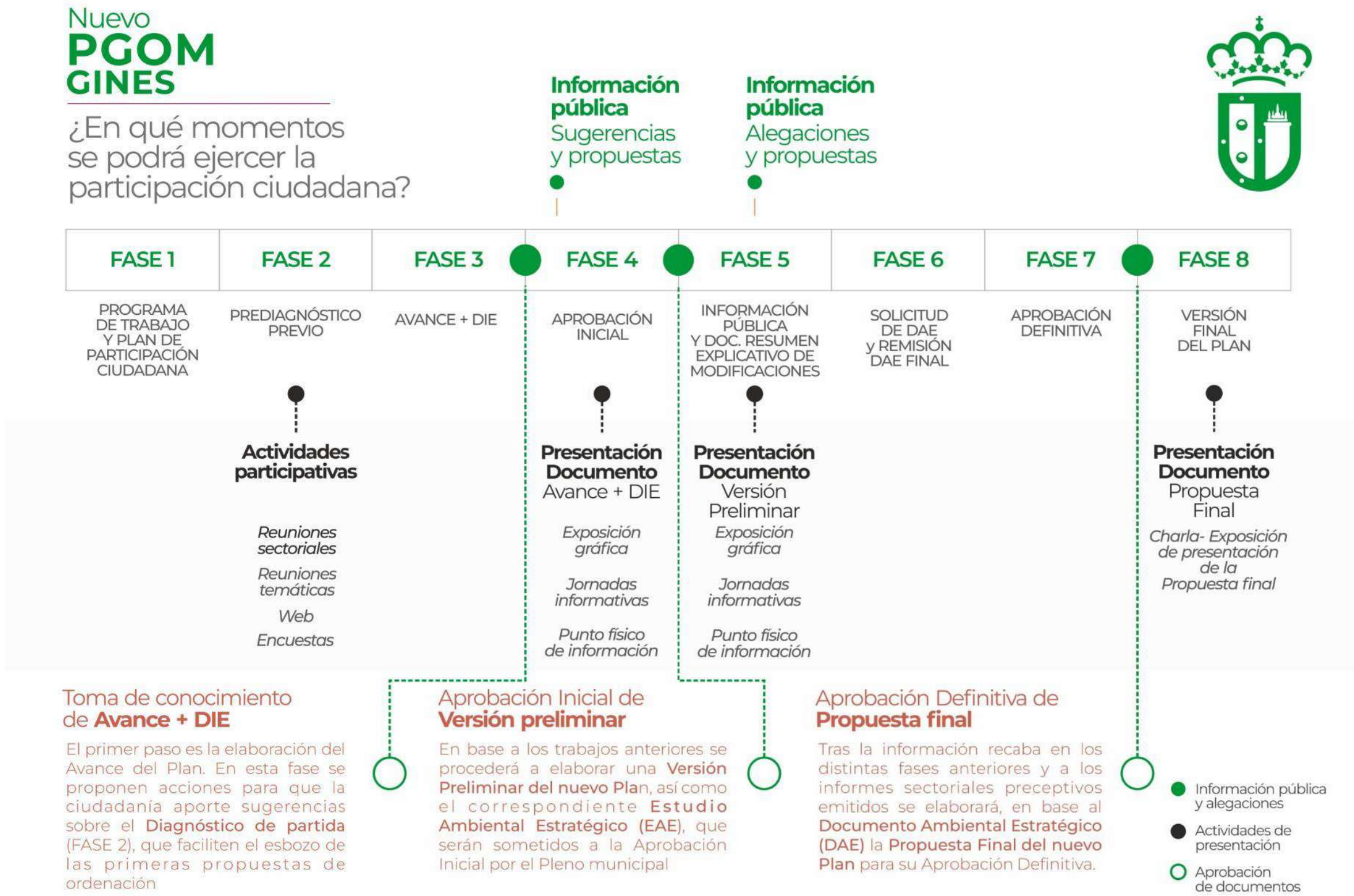


PGOM GINES

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

Folleto-Tríptico divulgativo. A





Te invitamos
a participar en las

MESAS DE PARTICIPACIÓN

ciudadana

PGOM GINES
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

MIÉRCOLES 5
DE JUNIO 2024
18:00H (DE LA TARDE)

CASA DE LA JUVENTUD
Calle Fray Ramón de Gines, 11c

Mesa 1 | Modelo de ciudad
Mesa 2 | Suelo Rústico

¡Participa!
*Diseñemos
nuestro futuro
juntos*

*¿Por qué un nuevo Plan?
¿En qué me afecta?
¿Cómo participar en el nuevo Plan?
¿Qué tramitación tiene?
¿Quién interviene en el proceso?*



PGOM GINES
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
www.gines.nuevoplan.es



Ayuntamiento de Gines
Promotor

Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador



buró4

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

Cartel informativo de la sesión de participación ciudadana



FASE III
**DOCUMENTO
DE AVANCE**
C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Dise
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor

C.



C. MEMORIA DE DIAGNÓSTICO



C.1. NECESIDAD DE NUEVOS CRECIMIENTOS

Una de las principales características de Gines en la actualidad es la carencia de suelo para la ampliación del tejido residencial y del tejido industrial. El 83,74% de la superficie del municipio es suelo urbano y el 14,47% urbanizable, lo restante, que es un 1,79%, es suelo no urbanizable, aunque limita el potencial de expansión. Esto implica que el municipio tiene un marco de desarrollo bien definido.

C.1.1. CRECIMIENTO RESIDENCIAL

Gines ha ido creciendo con relación a la demanda de viviendas en el municipio, la cual ha aumentado en las últimas décadas por la proximidad al núcleo de Sevilla. Esta cercanía hace que la población que no puede permitirse una vivienda en la capital se mude a los municipios cercanos como Gines. Esto es uno de los motivos por lo que hay un gran porcentaje de edificios residenciales respecto a otros usos.

El nuevo Plan atenderá a la necesidad de nuevas zonas residenciales, acorde al crecimiento de la población y a la demanda real, así como a la capacidad para afrontar los gastos, y teniendo en cuenta también las zonas destinadas a uso residencial, según el Planeamiento anterior, que están actualmente vacías o sin ejecutar, y que podrán dar cabida a parte de los demandantes de vivienda.

La superficie para nuevos crecimientos en Gines es limitada ya que está casi agotado el suelo total del municipio, estos nuevos crecimientos proyectados en el plan serán la última oportunidad de desarrollo del municipio.

Gines, municipio estratégicamente situado en la primera corona metropolitana de Sevilla y formando parte de la conurbación de los municipios del Aljarafe, se enfrenta a desafíos y oportunidades significativas en el ámbito de la vivienda y el urbanismo. En la actualidad, uno de los principales problemas que afectan a la comunidad es la falta de una oferta adecuada de viviendas protegidas y en alquiler, lo que dificulta el acceso a la vivienda para una parte importante de la población. El precio medio de la vivienda en Gines se sitúa en 1.442 € por metro cuadrado, con un crecimiento medio anual del +5% en los últimos 5 años y picos interanuales de más del 13%, siendo el aumento constante desde principios de 2016, con lo que, lo que supone un importante obstáculo para muchos residentes, especialmente los jóvenes.

Los datos principales de vivienda en el municipio se resumen el siguiente cuadro:

	N.º viviendas	Porcentaje	Densidad
Viviendas (2021)	5.217	100%	1.799,0 viv/Km²
Viviendas principales (2021)	4.527	86,8%	1.561,0 viv/Km²
Viviendas no principales (2021)	690	13,2%	237,9 viv/Km²
Viviendas vacías (2021)	306	5,9%	105,5 viv/Km²

De la observación de estos datos y del análisis realizado podemos indicar:

- Estado de conservación de los edificios. Viviendas desactualizadas principalmente en la zona del casco histórico ya que la mayoría tienen más de 50 años de antigüedad.
- Mercado de vivienda. Escasa oferta de alquiler en el municipio, lo que dificulta el acceso a la vivienda.
- Actualmente hay poca presencia de edificios plurifamiliares, aunque en varios sectores en desarrollo se prevé está tipología edificatoria. La poca oferta de vivienda plurifamiliar también dificulta el acceso a la vivienda ya que las viviendas unifamiliares, por lo general, tienen un valor mucho más elevado. Ante el escaso mercado de vivienda plurifamiliar cabe cuestionarse si responde a la demanda de esta tipología

Independientemente del pertinente estudio de las tipologías más adecuadas, la realidad indica claramente que una de las necesidades más apremiantes es la puesta en el mercado de vivienda asequible. Tras el estudio realizado del mercado residencial, la evolución demográfica y la capacidad de los sectores pendientes de desarrollo, se observa:

Tal como se indica en las previsiones del PGOU y recoge el proyecto del Plan Municipal de Vivienda y Suelo (PMVS), aprobado inicialmente según resolución de 19 de junio de 2024, las Viviendas Protegidas (VP) por desarrollar se encuentran en los sectores previstos:

- Sector "Camino de Belma", prevé 29 viviendas, de las cuales 10 VP. ARI discontinuo en Suelo urbano del PGOU vigente. Sin desarrollar.
- Sector "Ginencina", prevé 93 viviendas, de las cuales 87 VP. ARI en Suelo urbano del PGOU vigente. Sin desarrollar.
 - o Sector "C/ Macarena". ARI del PGOU vigente. Prevé 12 VP, el 100% del ARI. Sin desarrollar.
 - o Sector "Biedma Norte". Suelo rústico actual (Urbanizable Sectorizado del PGOU). Prevé 29 VP en bloque lineal. Sin desarrollar.

Lo que supondría una capacidad total de 138 VP previstas por desarrollar.

Siendo el total de viviendas previstas por el PGOU vigente:

DENOMINACION	CLASIF.DE SUELO	Nº DE VIVIENDAS
AR 1 SUNC-O.UEI: UE1 CAMINO DE BELMA	SUNC	029
AR 2 SUNC.PERIG: PLAN DE REFORMA INTERIOR GINENCINA	SUNC	093
AR 3 SUS-NO.PPBN: PLAN PARCIAL BIEDMA NORTE	SUS	091
AR 4 SUS-SO.PPM: PLAN PARCIAL MARCHALOMAR	SUS (TERCIARIO)	000
API 01: EL CORTIJUELO	SUO	406
API 02: LA ALCOYANA	SUNC	164
API 03: CERCA DEL PINO II	SUO (TERCIARIO)	000
API 04: CALLE MACARENA	SUNC	012
API 05: EG EL GRANADILLO	SUNC	(70 VIV. CONSTRUIDAS)
TOTAL: VIV. PROYECTADAS:		795
VIV. CONSTRUIDAS:		70
TOTAL VIVIENDAS:		865

Documento Complementario cumplimiento resolución 6/11/2013- Tabla resumen sectores por desarrollar

De todos estos sectores **únicamente se encuentra en desarrollo el Sector “El Cortijuelo”**, con todo su planeamiento aprobado y obras de urbanización finalizadas, contando con parte incluso edificado. Este sector supondría la disposición de **406 viviendas** en el mercado. Por otro lado, en suelo urbano, el **Sector “La Alcoyana”** cuenta su planeamiento de desarrollo aprobado, sin haber comenzado las obras. Actualmente ya se encuentra comercializándose con previsión de entrega de viviendas para 2027, lo que supondría otras **164 viviendas** en el mercado.

Por último, indicar la situación del Sector en suelo urbano “El Granadillo”, promoción de 70 viviendas unifamiliares ejecutada, pero sin recepcionar la urbanización por deficiencias. Actualmente se encuentra abandonada y según informaciones del propio Ayuntamiento sin posibilidad de contacto con la promotora.

	VL	VPP	ESTADO
Sector "Camino de Belma",	19	10	Sin desarrollar
Sector "Ginencina",	6	87	Sin desarrollar
Sector "C/ Macarena".		12	Sin desarrollar
Sector "Biedma Norte".	62	29	Sin desarrollar
Sector "El Cortijuelo",	406		en desarrollo
Sector "La Alcoyana"	164		en desarrollo
"El Granadillo",	70		sin recepcionar
TOTALES PARCIALES	727	138	
TOTAL	865		

Según esto, cabría para los suelos por desarrollar una capacidad total de 865 viv (138 VP), teniendo en cuenta la evolución demográfica casi nula en la última década, (+10 hab), situándose prácticamente en la misma población del año 2013 (fecha de del PGOU), se entiende cubierta la demanda por evolución demográfica.

Sin embargo, en cuanto a la demanda de vivienda protegida se debe indicar que según los datos Registro Público Municipal de Demandantes de Vivienda Protegida (RPMDVP) recogidos en 2021, existen 41 demandantes de vivienda protegida. Por otra parte, según los servicios sociales del Ayuntamiento de Gines no se registran personas en riesgo de exclusión social.

En lo que respecta a la capacidad económica, el IPREM de los demandantes, apuntar que el 67% están por debajo del IPREM, el 19,51% entre una vez y media y el IPREM, el 14,63 % entre el 1,5 y 2,5 veces el IPREM, y sólo el 2,5% por encima de dos veces el IPREM. Por tanto, del total de demandantes, el 97,5% (40) que no podrían acceder al mercado de venta libre y por tanto con necesidades de acceso a vivienda protegida.

Por otro lado, se plantea como medida complementaria, la introducción de nuevas fórmulas residenciales, incluyendo alquiler y opción a comprar, con ámbitos como el **Sector “Estacada del Barbero”**, como proyecto insignia de la localidad. Actualmente este sector se encuentra en proceso de redacción mediante una Modificación del PGOU, previendo en él la relocalización de un porcentaje importante de la vivienda protegida planificada. Este sector prevé unas 1.400 viviendas aproximadamente de las cuales un 35% sería de promoción pública.

Tal como se ha indicado se deberá coordinar su tramitación con los objetivos de desarrollo sostenible y de política de vivienda diagnosticados y abordados en la redacción del PGOM.

Conclusiones

Tras lo expuesto, conociendo la previsión de nuevas viviendas, además de la demanda actual de viviendas protegidas, se deduce que la **capacidad residencial de los suelos para desarrollar cubre el crecimiento poblacional y la VP prevista alcanza la demanda.**

A la salvo de las variaciones que el registro de demandantes haya podido tener, se puede concluir que el desarrollo residencial pendiente cubre las necesidades de la localidad, pero los precios de la vivienda no permiten el acceso a una parte de la población, siendo este problema especialmente acusado en la población joven.

Por tanto, se entiende que las políticas de vivienda asequible deben verse complementada con fórmulas de rehabilitación del caserío existente, especialmente en el centro histórico.

La incorporación al parque de viviendas de las previstas dentro del **Sector “Estacada del Barbero”**, no solamente aumenta en un porcentaje considerable la oferta de residencias en el municipio, si no que resuelve la dotación de viviendas públicas que darán respuesta a las demandas y atraerá a nuevos residentes al municipio.

Teniendo todos estos datos en cuenta, se puede afirmar **que Gines aspira a consolidarse como una opción residencial interesante en la primera corona metropolitana de Sevilla**. Su cercanía y ubicación estratégica, unida a políticas eficientes de vivienda protegida y rehabilitación son bazas importantes para el desarrollo futuro de la localidad y frenar el descenso demográfico, evitando que los jóvenes de la localidad tengan que buscar residencia asequible en otras localidades.

C.1.2. CRECIMIENTO INDUSTRIAL/TERCIARIO

Tal como ya preveía el PGOU vigente, en la última década se ha apostado de manera decidida por la implantación de actividades terciarias en la parte Suroeste del municipio, con la ampliación del polígono “Servialsa” y la creación de “La Cerca del Pino I y II”. Estos dos últimos forman parte del nuevo “Parque Empresarial y Tecnológico del Aljarafe, El Loreto” (PETALO) que se ha planeado conjuntamente con los municipios de Bormujos y Espartinas. La creación de este nuevo parque coincide con los objetivos del POTAUS de crear una zona central del Aljarafe en los municipios de Bormujos y Mairena del Aljarafe.

De igual manera, se indicaba la dificultad de crear otro foco de actividad terciaria, debido a las reducidas dimensiones del término. Sin embargo, se apuntaba, y sigue vigente, a necesidad de mezclar y compatibilizar usos, planificando zonas residenciales con centros locales de actividad, dotaciones comerciales y equipamientos públicos distribuidos de manera homogénea, estableciendo un equilibrio en todo termino que evite la centralidad y favorezca la integración de todas las zonas.

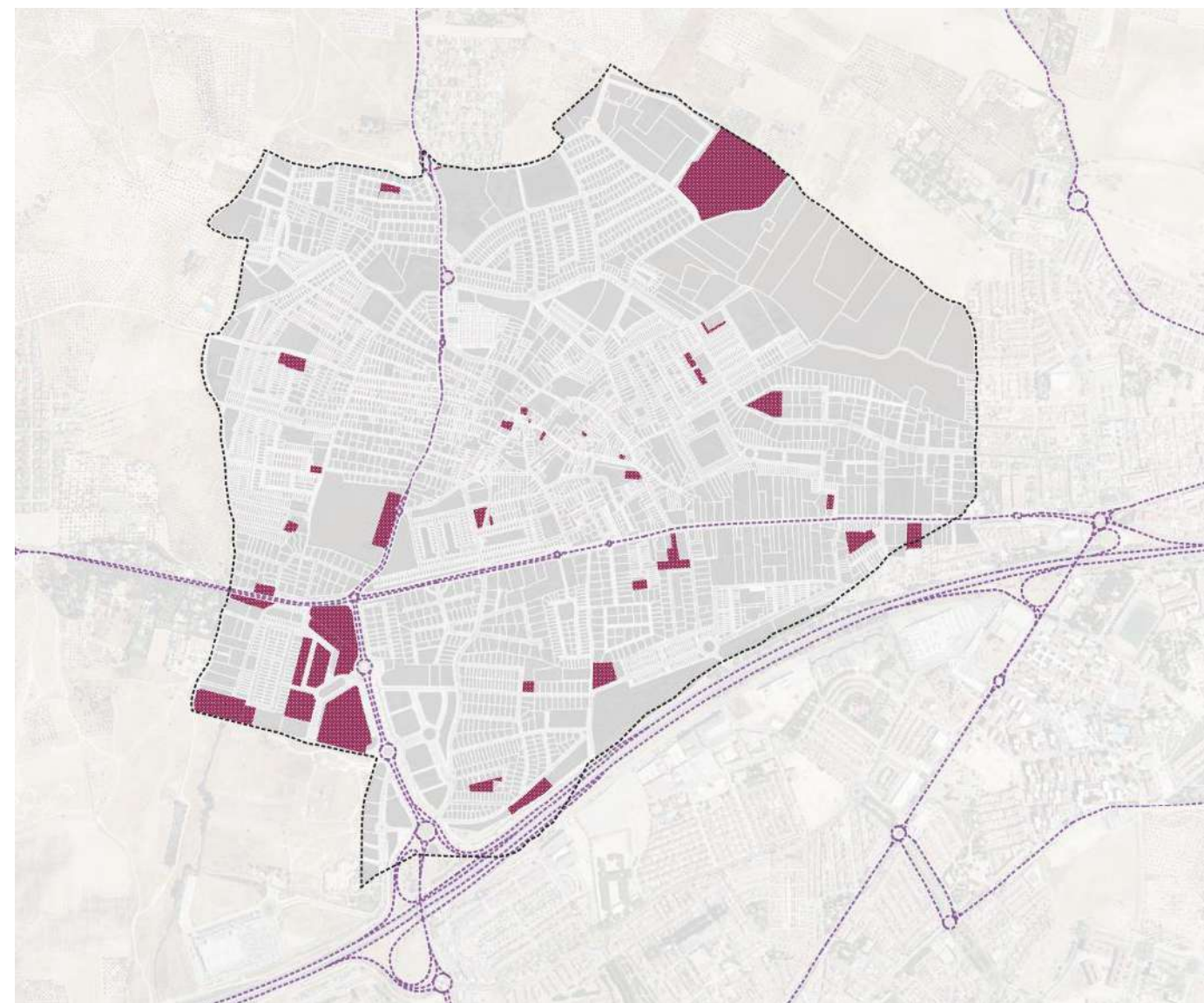


Gráfico distribución de las áreas de actividad en la localidad. Elaboración propia.

En esta línea se pretende promover la ciudad de cercanía o 15 minutos, siendo espacios accesibles a pie en los que se puedan encontrar todas las dotaciones básicas necesarias, sin perjuicio de planificar focos comerciales o de actividad industrial en otras zonas más alejadas.

Conclusiones

El municipio cuenta con diferentes áreas de actividad dispersos por el término, concentrándose los grandes usos terciarios e industriales al suroeste del núcleo. Esta zona se ha desarrollado a lo largo de los últimos veinte años y está completamente consolidado. Se concentran, principalmente, grandes superficies comerciales y oficinas a los que se llega mediante el fomento del uso del vehículo privado frente al peatonal. Este continuo crecimiento comercial de la zona sur de la localidad ha dejado desfasada el acceso desde el casco urbano, con especial incidencia en la rotonda intersección de la Av. de Europa, por lo que se incide en la especial necesidad de reconfigurar y redimensionar dicho cruce y los accesos a las dotaciones de esta área de la localidad.

En el casco histórico del término, en las calles Real, Colón y Virgen del Pilar y sus entornos principalmente, es donde se concentran las actividades económicas relacionadas con la restauración y el comercio de proximidad. Facilitar la accesibilidad a estas zonas fomentaría la asistencia de vecinos y la puesta en valor de las actividades económicas locales y el entorno en el que se ubican.



C.2. MOVILIDAD

En base a los análisis realizados sobre la realidad actual y los diferentes planes que se han desarrollado, podemos identificar una serie anotaciones relativas a la movilidad que ayudarán a un futuro propuesta de ordenación estructural del municipio.

MOVILIDAD MOTORIZADA PRIVADA

- **Uso predominante del vehículo privado:** La cultura del vehículo privado es predominante en la movilidad urbana del municipio, lo que conduce a una ocupación excesiva del espacio público por automóviles. Los motivos principales para el uso del vehículo privado incluyen la rapidez en llegar al destino, la comodidad y las distancias.
- **Viario principal sobrecargado:** Las vías urbanas principales del municipio soportan una carga para la cual no están diseñadas. El municipio se ve atravesado de norte a sur por las A-8062 (Avda. Colón y Virgen del Pilar), que comunica Gines con la A-49, Bormujos y Valencina de la concepción. Así mismo, la A-8076 (Av. de Europa), que lo atraviesa de este a oeste, comunicando Gines con Castilleja y Espartinas. Estas vías de acceso soportan un importante porcentaje de tráfico de paso, ya que se producen desplazamientos desde los municipios aledaños viéndose obligados a pasar a través del núcleo urbano del municipio provocando que los accesos queden bloqueados, sobre todo en hora punta, especialmente en la rotonda de conexión con Espartinas. Según se puede consultar en el *Plan General de Aforos de 2022 de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Junta de Andalucía*, la Intensidad Media Diaria (IMD) de los vehículos totales estudiada en el año 2022 ascendía a los 30.197 vehículos en la A-8062 y se reduce a la mitad, a 15.080 vehículos en la A-8076.
- **Atascos y tráfico intenso en la Avda. / Colón:** La travesía A-8062 que comunica al norte Gines con Valencina de la Concepción tiene grandes problemas de tráfico debido a su insuficiente sección. En su comienzo, a la entrada en Gines cuenta con una sección de viario de dos carriles de doble sentido con mediana, pero a partir de la intersección con la calle Alcoy, reduce su sección llegando a quedarse a vías de doble sentido, pero con un solo carril en cada sentido. Esto acarrea problemas de atascos en horas punta. El tráfico se genera por los vehículos que van en esa dirección desde la A-49 o desde los municipios ubicados al sur de Gines.
- **Viario “frontera”:** Además de lo ya expuesto, el tráfico que soporta la travesía de la A-8062 se convierte en una frontera para la trama urbana que se ubica a un lado y al otro de esta avenida, además de las consecuencias de molestias frene al ruido que soportan las viviendas que se sitúan en esta vía.
- **Problemas de Aparcamiento:** existe una alta demanda de aparcamientos en el centro de la ciudad debido a la confluencia de diversos tipos de actividades profesionales, comerciales y lúdicas en un espacio limitado. La dotación de plazas de aparcamiento en esa zona es insuficiente incluso para los residentes. Además. en algunas calles en las que está permitido el estacionamiento a ambos lados de la calzada, reduciéndose mucho la sección necesaria para la circulación.

MOVILIDAD PEATONAL



- **Alta proporción de desplazamientos a pie:** Un 43% de los viajes de más de cinco minutos de duración que se realizan en Gines se efectúan a pie, lo que indica que caminar es una forma de transporte muy utilizada por los residentes.
- **Recuperación del espacio urbano para los peatones:** Existe una necesidad significativa de recuperar el espacio urbano para los peatones, permitiendo que sus desplazamientos puedan realizarse de manera cómoda y agradable. Por tanto, la red peatonal debería cumplir unos mínimos de calidad referentes sobre todo a la anchura libre de paso de las aceras, sería una anchura tal que permitiera el cruce cómodo de dos parejas de peatones.
- **Resistencia inicial a cambios:** Cuando se han implementado iniciativas similares en otros municipios, a menudo han enfrentado resistencias iniciales, especialmente por parte del sector comercial. Sin embargo, con el tiempo, aquellos que inicialmente se opusieron a las medidas, terminaron siendo algunos de sus mayores defensores.
- La idea de los itinerarios peatonales no excluye la presencia en la misma calle de otros medios de transporte, sino que subraya las exigencias de **comodidad y seguridad de la circulación peatonal**.
- **Existencia de elementos invasores del acerado tales como postes, soportes de cableado y redes y elementos de mobiliario urbano** que invade el espacio peatonal haciendo muy difícil su accesibilidad. Es de espacial incidencia en la zona de casco histórico y su conexión norte-sur.
- **Viarios amables.** Se detecta la falta de sombra en un gran porcentaje de viarios del municipio. Esta situación hace que los traslados a pie sean más incómodos, sobre todo, en las estaciones del año donde el calor que soporta el municipio por su situación geográfica hace que la incidencia solar sea muy elevada.

MOVILIDAD CICLISTA

- **Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis:** Existe una red de carril bici iniciada y con presencia dentro del municipio, pero está inconclusa, ocasionando que no esté conectados los tramos actuales. Los tramos actuales discurren por la zona de la Avenida Europa comunicándose con el carril que llega desde Gines al este, proveniente de Bormujos al sur, y con Espartinas al oeste. Además, otro de los tramos que parte de la misma Avda. de Europa comunica con Valencina a través de las calles Álvarez Quintero, Ramón y Cajal, Luis Cernuda conectando con la Avenida del Torrejón.
- **Análisis y diagnóstico:** El análisis destaca problemas como la falta de infraestructura dedicada para bicicletas, y un uso excesivo del espacio público por automóviles, lo cual limita la movilidad ciclista y peatonal.

MOVILIDAD A TRAVÉS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

Se identifican varios aspectos clave que afectan la eficiencia y la utilización del servicio en la región:

- **Problemas de accesibilidad y conectividad:** Existen problemas significativos de accesibilidad y conectividad en las paradas de autobús y las rutas, lo que dificulta el uso del transporte público. Muchas paradas no son accesibles o están mal ubicadas en relación con las zonas de alta demanda.
- **Los horarios** no se adaptan con regularidad a las demandas de los usuarios en horas punta de ida y vuelta.

- **Infrautilización de las infraestructuras y falta de información:** La falta de información adecuada sobre horarios y rutas en tiempo real contribuye a la infrautilización del transporte público. Los tiempos de espera elevados y los recorridos largos desincentivan su uso, empujando a los residentes a preferir el transporte privado.

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Dentro del centro existen varios puntos definidos como zonas de carga/descarga que presentan varios problemas:

- Ausencia de una señalización clara.
- Ausencia de espacios reservados y apartados del resto del tráfico.
- Horarios no coordinados con los valles de tráfico.
- Algunas de las paradas no poseen una ubicación adecuada por tráfico y espacio dedicado.

C.2.1. DIRECTRICES Y PROPUESTAS DE MEJORA EN LA MOVILIDAD

En consonancia con las medidas que fomentan el transporte sostenible, el municipio a través del PGOM, deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental. Tales como:

- **Propuestas para mejorar la movilidad a pie**
 - Implementar ámbitos de peatonalización de parte de la trama viaria, de carácter exclusivo y/o mixto para mayor seguridad y comodidad de los recorridos para los peatones, sin dejar de garantizar el acceso a residentes de las calles peatonalizadas.
 - Asegurar continuidad en los itinerarios peatonales y priorizar el paso peatonal en semáforos.
 - Ampliar las aceras u optar por calles de plataforma única, que garanticen la correcta accesibilidad y seguridad de los usuarios, así como eliminar obstáculos que, en la actualidad, siguen existiendo en las zonas de paso y que reducen los anchos hasta impedir el correcto paso por estas.
- **Propuestas sobre el transporte publico**
 - Introducir un sistema de transporte a demanda, mejorar la accesibilidad a las paradas y su entorno, aumentar la señalización y garantizar itinerarios peatonales adecuados.
 - Mejorar las paradas de autobús con marquesinas y sistemas de información sobre tiempos de espera.
- **Propuestas de Mejora en la red ciclista**
 - Crear una red de carriles bici más extensa y aparcamientos para bicicletas, fomentando el uso de transporte sostenible.
 - Mejorar la interacción con otros modos de transporte y asegurar la accesibilidad universal.

- **Propuestas de Mejora en la movilidad motorizada privada**

En consonancia con las medidas que fomentan el transporte sostenible, el municipio a través del PGOM, deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental. Tales como:

- Implementar aparcamientos disuasorios fuera del centro para reducir vehículos en la ciudad y regular el estacionamiento en superficie.
- Reordenar el viario para mejorar el tráfico y reducir congestionamientos.
- Estudiar el nuevo trazado de una ronda de circunvalación, por el arco norte de la localidad, para desviar el tráfico de ciertas áreas, sobre todo para que el núcleo deje ser lugar de paso para acceder a otros municipios colindantes.
- Posibilidad de soterrar la A-8062 desde su intersección de la Avda./ de Europa hasta pasado el polideportivo municipal para que el tráfico que se genera en este viario para acceder al municipio de Valenciana de la Concepción desaparezca de la trama urbana, se potencie el movimiento este-oeste a ambos lados de esta vía y el estudio de la nueva circulación que garantice que los vecinos puedan acceder a sus viviendas, así como a los negocios existentes.
- Se propone la identificación y localización de los puntos conflictivos desde el ámbito del tráfico, con el objetivo de reducir los atascos. Esta medida contribuirá a mitigar los efectos negativos asociados a la congestión, tales como el ruido, la contaminación atmosférica, la contribución al cambio climático y los accidentes.

- **Propuesto de control de tráfico pesado**

Para minimizar la repercusión que tiene la carga y descarga dentro del núcleo se proponen:

- Limitar la circulación de vehículos pesados en el centro urbano y regular su estacionamiento en áreas designadas.
- Establecer itinerarios específicos y horarios restringidos para la carga y descarga.

En conjunto, estas medidas buscan mejorar la sostenibilidad, reducir la congestión y fomentar una movilidad más segura y accesible.



C.3. RED DE ESPACIOS LIBRES, DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS.

El término municipal de Gines está dotado de una amplia red de sistemas generales de espacios libres, de equipamientos y dotaciones comunitarias, como ya hemos citado en la Memoria de Información de este Documento de Avance de PGOM.

Según los datos del Padrón Municipal de Habitantes de 2023, la población de Gines es de **13.516 habitantes**. Aunque en este momento sea difícil conocer el dato total del incremento de población que puede sufrir el municipio en los próximos años y con los nuevos ámbitos de crecimiento, la ratio definida en el artículo 82 del Reglamento LISTA **“Reserva y estándares dotacionales” es de 7m²/hab** para municipios con poblaciones entre 10.000-100.000 habitantes.

Este PGOM deberá incluir 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 existentes, así como las redes de infraestructuras y servicios existentes, cotejando que sean de conformidad con los estándares que se establezcan reglamentariamente y, en su caso, proponiendo nuevos sistemas generales en el correspondiente aparatado de alternativas, si no se cumplieran los citados estándares mínimos.

Para el análisis y diagnóstico urbanístico sobre los elementos que componen la red de espacios libres, dotaciones y equipamientos comunitarios, tomamos como punto de partida los elementos recopilados en la fase de Información. Siendo éstos los siguientes:

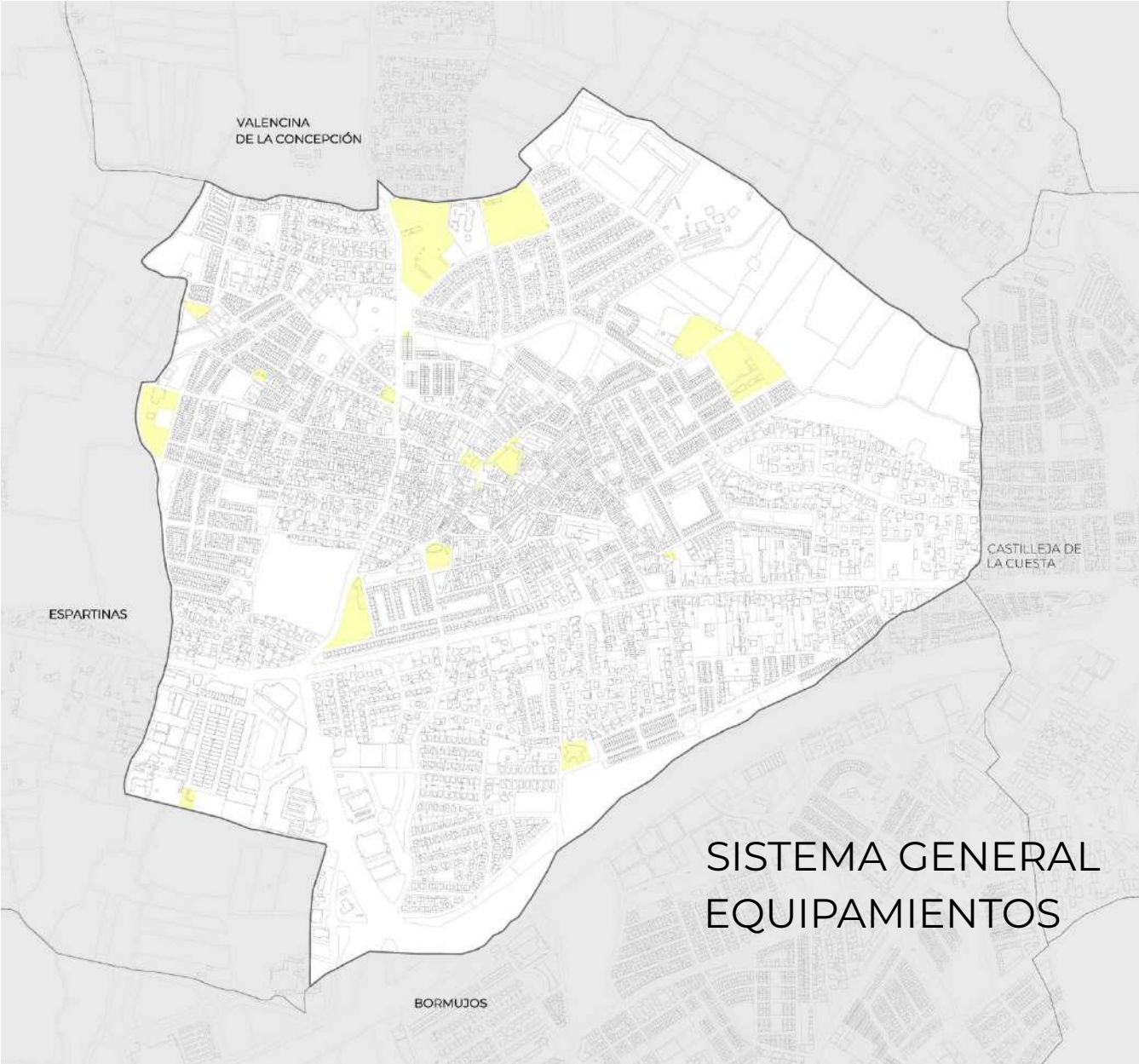
La superficie que da servicio como Sistemas Generales en la totalidad del municipio, son:

ÁREAS LIBRES (SSGG)	Superficie (m²)
1 PARQUE MUNICIPAL	20.242
2 P.P. MADRE DE DIOS-EL VALLE	13.017
3 PP LAS BRISAS ESTACADA DEL CURA	58.870
4 PP LA MOGABA	5.010
5 PP VILLANUEVA NORTE	7.907
6 PP VILLANUEVA SUR	8.835
7 PP EL TORREJÓN- CORTIJUELO ALTO	14.021
8 EL CORTIJUELO	5.247
9 LA ALCOYANA	1.122
TOTAL	134.271



En el caso de los equipamientos, se identifican diversas categorías que suman un área considerable que aporta funcionalidad a la población sobre los servicios públicos, Los equipamientos que tienen consideración de sistemas generales, dado que prestan servicio a la totalidad de la población son los recogidos en el plano O.4 del PGOU.

EQUIPAMIENTOS (SSGG)	Superficie (m²)
• ADMINISTRATIVO	
1 AYUNTAMIENTO, PLAZA ESPAÑA	286
2 CASA ROSA (OFICINA TÉCNICA-JUZGADO-POLICÍA LOCAL)	775
3 AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL	387
4 OFICINA DE CORREOS	140
5 CASA DE LA JUVENTUD	850(m²t)
• SOCIO CULTURAL	
6 CASA DE LA CULTURA	1.395
7 CASA DEL MAYOR	300
8 SERVICIOS SOCIALES COMUNITARIOS	348
9 AUDITORIO MUNICIPAL	1.500
10 BIBLIOTECA MUNICIPAL	300 (Incluido en la Casa de la Cultura)
• SANITARIO-ASISTENCIAL	
11 CONSULTORIO SAS	1.150
12 AMPLIACIÓN CONSULTORIO	1.708
• DOCENTE	
13 INSTITUTO “EL MAJUELO” (INCLUIDO AMPLIACIÓN)	19.820
14 EDUCACIÓN DE ADULTOS	271
15 GUARDERÍA MUNICIPAL	658
• DEPORTIVO	
16 PABELLÓN CUBIERTO	2.104
17 POLIDEPORTIVO MUNICIPAL	20.220
18 POLIDEPORTIVO/COMERCIAL/ C/ MOGABA	7.193
19 CAMPO DE FUTBOL MUNICIPAL	15.895
20 DEPORTIVO JARDINES ANDALUCÍA (CESIÓN	13.500
• SERVICIOS TERCIARIOS	
21 CASA CUARTEL DE LA GUARDIA CIVIL	4.031
• SERVICIOS URBANOS	
22 POZO PÚBLICO Nº 1	20
23 POZO PÚBLICO Nº 2 (COORDINADORA ECOLOGISTA)	135
24 POZO PÚBLICO Nº 3	20
25 POZO PÚBLICO Nº 4	20
• OTROS USOS	
26 TELEVISIÓN LOCAL	931
27 CEMENTERIO MUNICIPAL	6.904
28 COMUNICACIONES (SECTOR EL CORTIJUELO)	4.659
29 COMUNICACIONES (SECTOR LA CERCA DEL PINO I)	3.822
30 HACIENDA SANTO ÁNGEL	3.773
56 COMUNICACIONES (SECTOR LA CERCA DEL PINO II)	12.040
56 COMUNICACIONES (SECTOR MARCHALOMAR)	2.365
56 VIARIO. ENLACE A-49	45.238
TOTAL	171.608



NIVEL DOTACIONAL Y ESTÁNDAR EXISTENTE EN EL TÉRMINO MUNICIPAL

Se define como Nivel dotacional y Estándar en el RLISTA como:

Nivel dotacional de una zona de suelo urbano:

Relación expresada entre la superficie, en metros cuadrados, de suelo de dominio público destinado al sistema local de espacios libres y zonas verdes y de equipamientos comunitarios básicos y de suelo de dotaciones privadas análogas computables de conformidad con el artículo 82, dividida por la superficie edificable, en metros cuadrados de techo, total de la zona de suelo urbano.

El nivel dotacional podrá ser existente, definido como el que caracteriza una zona de suelo urbano teniendo en cuenta el sistema local de dotaciones realmente ejecutado y en uso, u objetivo, definido como el que el instrumento de ordenación pretende alcanzar en la zona de suelo urbano a través de las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística que se ejecuten a lo largo de su vigencia.

El nivel dotacional municipal se define como la media ponderada de los niveles dotacionales de todas las zonas de suelo urbano del municipio definidas por los instrumentos de ordenación urbanística.

Estándares:

Determinaciones urbanísticas establecidas por los instrumentos de ordenación urbanística, conforme a lo regulado en este Reglamento, con el fin de garantizar unos mínimos de calidad urbana. Se define el estándar existente de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes como la relación entre la superficie de suelo, expresada en metros cuadrados, de sistemas generales municipales ejecutados, funcionales y en uso efectivo, entre la población del municipio, expresada en habitantes.

Dotaciones:

Suelos y edificaciones que dan soporte a instalaciones y servicios destinados a la satisfacción de las necesidades de la ciudadanía, calificados por los instrumentos de ordenación urbanística con el uso dotacional de espacios libres y zonas verdes, equipamientos comunitarios, movilidad e infraestructuras y servicios técnicos.

Las dotaciones podrán ser públicas o privadas.

- *Dotaciones públicas: aquellas que tienen el carácter de dominio público, sin perjuicio de que su gestión pueda llevarse a cabo por los particulares a través de la correspondiente autorización o concesión, debiendo garantizar en todo caso su afección a un servicio público.*
- *Dotaciones privadas: aquellas que son de titularidad privada.*

Es importante resaltar que los Sistemas Generales serán dotaciones públicas calificadas en el instrumento de ordenación urbanística.

En cuanto a si son General o Local:

Se consideran **sistemas generales**, los elementos de la estructura general y orgánica del territorio dedicados al servicio del Municipio en su conjunto, localizados en cualquier clase y categoría de suelo, y que son de uso y dominio público.

Se consideran **sistemas o dotaciones locales**, los espacios y equipamientos dedicados al servicio de la población de una parte del municipio.

El RLISTA establece en el art. 82.3

Reservas y estándares dotacionales

3. En relación con la dotación de sistemas generales de espacios libres y zonas verdes, los instrumentos de ordenación urbanística deberán, al menos, mantener el estándar existente en el municipio, debiendo, en todo caso, alcanzar una dotación mínima de:

- a) 5 m² por habitante en los municipios de menos de 10.000 habitantes.
- b) 7 m² por habitante en los municipios de entre 10.000 y 100.000 habitantes.
- c) 10 m² por habitante en los municipios de más de 100.000 habitantes.

Como citamos anteriormente, la población oficial del municipio de Gines según los datos del Padrón Municipal de Habitantes de 2023 es de **13.516 habitantes**, por tanto, se encuentra en una dotación mínima de espacios libres y zonas verdes superior a los de **7 m² /habitante** exigibles.

La superficie que da servicio como Sistemas Generales en la totalidad del municipio son:

EQUIPAMIENTOS (SSGG)	171.608
ADMINISTRATIVO	1.588
SOCIO CULTURAL	3.543
SANITARIO-ASISTENCIAL	2.858
DOCENTE	20.749
DEPORTIVO	58.912
SERVICIOS TERCIARIOS	4.031
SERVICIOS URBANOS	195
OTROS USOS	79.732
ÁREAS LIBRES (SSGG)	134.271
TOTAL	305.879

Tras identificar la totalidad de los espacios libres de prestación de servicio a la población, citados anteriormente, se contabiliza una superficie total de 134.271 m² destinados a parques y jardines, calculando **aproximadamente 9,93 m² por habitante**, valor que alcanza y supera los requerimientos mínimos.

En cuanto a los sistemas generales de equipamientos y dotaciones al servicio a todo el municipio, contabilizamos **171.608 m²**. Aunque se carece de un estándar mínimo de equipamientos según la LISTA, los datos arrojan una amplia oferta para toda la comunidad, considerando óptimos los equipamientos y dotaciones generales existentes en el municipio en la actualidad.

Se ha tener en cuenta que, con el desarrollo de nuevos sectores aún vacantes, el número de habitantes se verá aumentado en gran medida, por lo que hay que garantizar que se mantengan los estándares actuales.

Actualmente se está ejecutando el sector:

- API-02. La Alcoyana:

	ACTUALES Superficie (m²)	PROPUESTA LA ALCOYANA Superficie (m²)	TOTALES Superficie (m²)	NUEVO RATIO
ÁREAS LIBRES (SSGG)	134.271	10.915	145.186	10,44
EQUIPAMIENTOS (SIPS)	171.608	1.000	172.608	
	Habitantes	Habitantes(164 viviendas)	Habitantes	
HABITANTES	13.516	394	13.910	

Además, está en fase de aprobación una modificación del PGOU que desarrolla el ámbito:

- Estacada del Barbero:

	ACTUALES Superficie (m²)	PROPUESTA ESTACADA DEL BARBERO Superficie (m²)	TOTALES Superficie (m²)
ÁREAS LIBRES	134.271	29.400	163.671
EQUIPAMIENTOS	171.608	32.200	203.808
	Habitantes	Habitantes(1400 viviendas)	Habitantes
HABITANTES	13.516	3.360	16.876

Por tanto, se puede decir que el estándar de SSGG Espacios libres se garantiza, no solo por estar por encima de lo que marca la LISTA, sino que no disminuye el estándar actual.

Aunque no exista un estándar para los equipamientos, parece cumplirse la calidad de servicios que ya ofrece el municipio en la actualidad.

C.3.1. ANÁLISIS DE LA REALIDAD FÍSICA ACTUAL

Las áreas verdes del sistema general están distribuidas de manera óptima en el municipio, asegurando que la mayoría de los sectores urbanos tengan acceso a una zona verde en un radio de 300 metros. Existen dos áreas periféricas sin cobertura inmediata, situadas en el noreste, en los sectores de "El Cortijuelo" y "Estacada del Barbero", así como en la zona suroeste, en el área de oportunidad de "El Pétalo".

En la zona este, destacan el "Parque Guillermo Antúnez" y el "Parque Canino Bodeguero Andaluz", ambos con gran presencia de vegetación. Al norte, se encuentran el Parque Municipal y el área PP El Torrejón-Cortijuelo Alto, conocida como "Un pará en Gines", la cual carece de vegetación. El Parque Municipal se distingue por su amplia área verde, actuando como un pulmón verde para la comunidad.

El centro urbano cuenta con un importante eje verde a lo largo de la Avenida de Europa. Al oeste, cerca del límite municipal, se localizan tres parcelas designadas como Espacio Libre. Al sur, a lo largo de la A-49, se encuentran tres espacios verdes discontinuos que incluyen arboleda y dotaciones, destacando su relevancia dentro del tejido urbano del municipio.

En cuanto a los equipamientos los diferentes servicios con los que cuenta el municipio se reparten por todo su núcleo. A nivel administrativo y cultural, se ubican en la zona del casco histórico, los deportivos en el límite norte del término, aunque el pabellón se encuentra también en el centro, los centros educativos se reparten por el municipio, y los centros médicos en el entorno de la avenida de Europa.

C.3.2.CONCLUSIONES AL DIAGNÓSTICO Y LOS ÍNDICES DE LOS ESPACIOS LIBRES Y LOS EQUIPAMIENTOS

· SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

De acuerdo con los datos anteriormente expuestos, tanto las áreas asignadas a espacios libres en el PGOU vigente como aquellos que se incorporan en el nuevo PGOM, es decir, los desarrollos urbanos en curso, se concluye que **se cumplen ampliamente los estándares mínimos** establecidos por la nueva Ley LISTA.

La distribución de los espacios destinados a estos usos se ha realizado de forma adecuada, garantizando el servicio a la totalidad de la población residente en el municipio.

La calidad de estos espacios libres es positiva a nivel general:

- Zona Este: En la zona este del municipio, se localiza dos elementos insertos en la trama urbana, EL “Parque Guillermo Antúnez” y El “Parque Canino Bodeguero Andaluz” ambos con una importante presencia de zona verde y arbolado.
- Zona Norte: En esta zona del municipio se identifican dos espacios de importancia significativa desde el punto de vista urbanístico: el Parque Municipal y el área reconocida en el Plan General como PP EL TORREJÓN-CORTIJUELO ALTO, también conocida popularmente como "Un pará en Gines". El Parque Municipal destaca por su considerable presencia de zonas verdes y arbolado de calidad, constituyendo un pulmón verde para la comunidad. Sin embargo, la zona conocida como “Un pará en Gines”, se caracteriza por la ausencia de vegetación.
- Zona Centro: El centro del núcleo urbano cuenta con un importante eje verde que discurre en paralelo a la vía principal, la Avenida de Europa. proporcionando un corredor natural que conecta diferentes sectores del área urbana. A lo largo de todo el eje se han plantado árboles de porte medio a alto, dispuestos en una alineación regular. Estos árboles ofrecen sombra, reducen el impacto del calor en el verano y contribuyen a la mejora de la calidad del aire.
- Zona Oeste: La zona oeste del municipio cuenta con tres parcelas designadas como Espacio Libre, ubicadas muy cerca del límite municipal. Estas parcelas desempeñan un papel crucial en la planificación urbana al proporcionar áreas verdes y zonas arboladas que mejoran la calidad de vida de los residentes de la zona.
- Zona Sur: En la parte más meridional del municipio, a lo largo de la A-49, se encuentran tres espacios discontinuos dispuestos longitudinalmente a lo largo de la autovía. Estos espacios actúan como zonas de protección para los elementos de la red de comunicación. Estos espacios albergan una importante zona verde y arboleda, complementadas con instalaciones dotacionales, lo que realza su relevancia dentro del tejido urbano del municipio.

Tal y como ya se ha explicado, la superficie total destinado a espacios libres de carácter general alcanza una superficie total de 134.271 m² destinados a parques y jardines, cumpliendo el estándar mínimo de la ley.

· SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO

Los equipamientos que tienen consideración de sistemas generales, dado que prestan servicio a la totalidad de la población, cubren las necesidades y los requerimientos de los vecinos de Gines. Se pondrá especial atención en el cumplimiento de las cesiones en los nuevos desarrollos y el uso al que se destinen que garanticen la calidad de servicio actual.

La distribución de los espacios destinados a equipamientos se ha ejecutado de manera óptima, asegurando la cobertura integral de la población residente en el municipio.

La localización y accesibilidad de las infraestructuras públicas, tales como instituciones educativas, centros de salud, áreas recreativas y equipamientos culturales, desempeñan un papel estratégico en la planificación y el desarrollo urbano. Estas dotaciones pueden actuar como polos de atracción para nuevos residentes, al garantizar la satisfacción de sus necesidades en el entorno elegido, lo que a su vez favorece la expansión tanto del tejido residencial como del comercial.

La superficie total destinada a los sistemas generales de equipamientos y dotaciones al servicio a todo el municipio, asciende a 171.608 m².



FASE III
**DOCUMENTO
DE AVANCE**
D. MEMORIA DE PROPUESTA



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Diseño
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

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

D. MEMORIA DE PROPUESTA

D.1.



D.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.

D.1.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Tradicionalmente, las alternativas de ordenación se han centrado principalmente en el crecimiento de la ciudad, siendo la alternativa 0 la única que suponía el "no crecimiento", o el crecimiento de los

sectores ya previstos, pero no desarrollados. En el resto de las alternativas, el elemento principal del discurso suele ser dónde se ubican los nuevos crecimientos y cuánta extensión ocupan.

En el contexto actual, donde el marco estratégico de las agendas urbanas y los criterios generales de la LISTA (donde se pretende una ocupación sostenible del suelo, que promueva la regeneración de la ciudad existente frente a los nuevos crecimientos), discutir únicamente diferentes alternativas de actuaciones de nueva urbanización sería, cuanto menos, incompleto.

A ello se le suma un cambio de paradigma tras la promulgación de la LISTA, que concibe los instrumentos de planeamiento como herramientas más flexibles, permitiendo la delimitación de actuaciones de nueva urbanización (ANU) desde el propio planeamiento o a posteriori (siguiendo sus directrices).

Además, cabe recordar que la propuesta que finalmente se desarrolle en el PGOM establecerá normas y directrices para múltiples aspectos (y no solo para la delimitación de actuaciones de nueva urbanización) por lo que en las alternativas del avance del PGOM de Gines 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**
- 02 Sistemas Generales de dotaciones**
- 03 Esquema de Articulación Territorial**
- 04 Sensibilidad ambiental**

donde 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 4 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".

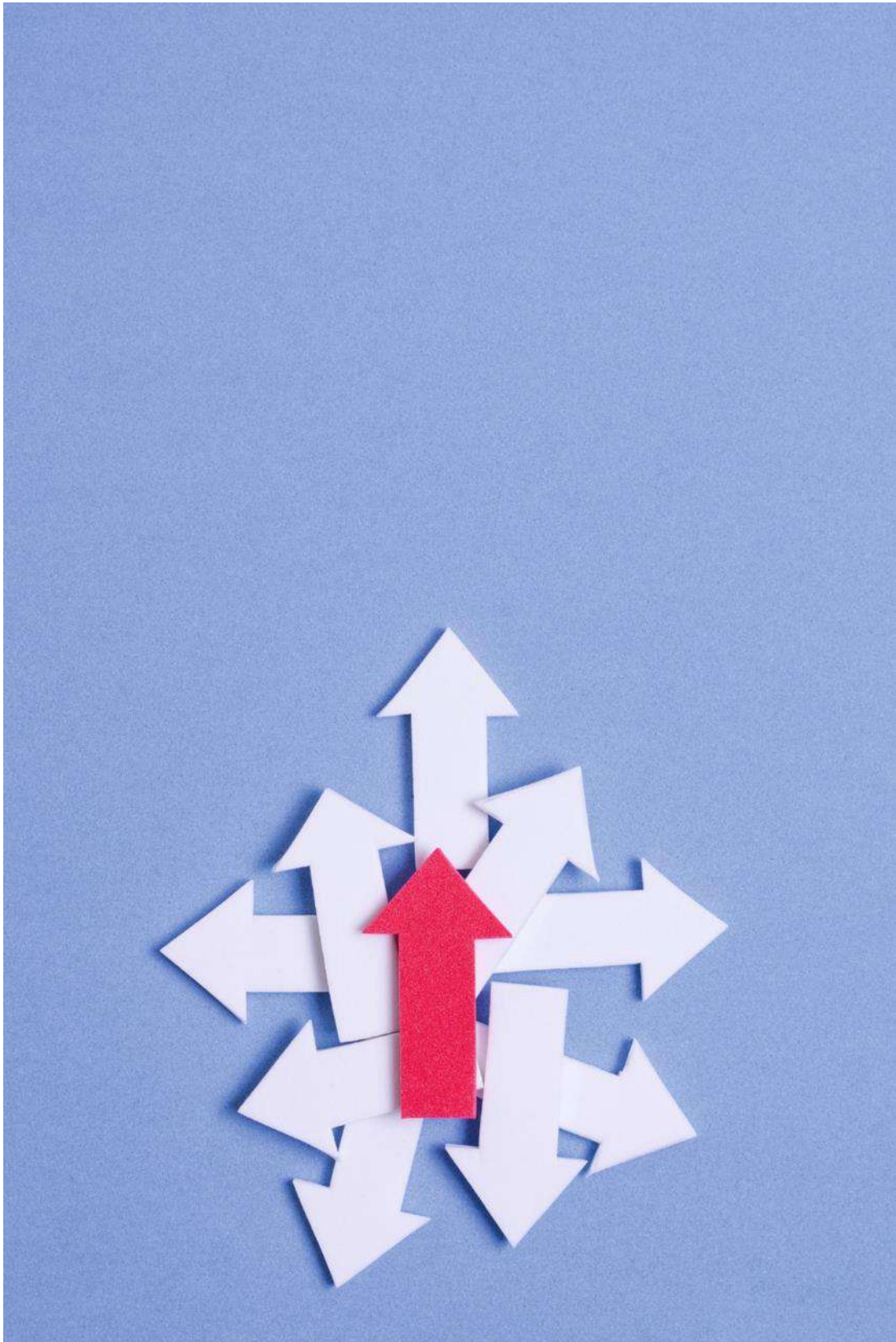
En paralelo, en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante GICA) se incluye la valoración de los potenciales impactos ambientales de estas alternativas como uno de los contenidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica (artículo 38), trámite al que deben someterse obligatoriamente los Planes Generales de Ordenación Municipal.



ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

A continuación, se presentan las cuatro alternativas de ordenación que se proponen para el término municipal de Gines:

- **ALTERNATIVA 00.** LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL
- **ALTERNATIVA 01.** LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.
- **ALTERNATIVA 02.** LA INTEGRACION DEL CASCO URBANO.
- **ALTERNATIVA 03.** DEL MODELO URBANO AL TERRITORIAL.



ALTERNATIVA 00

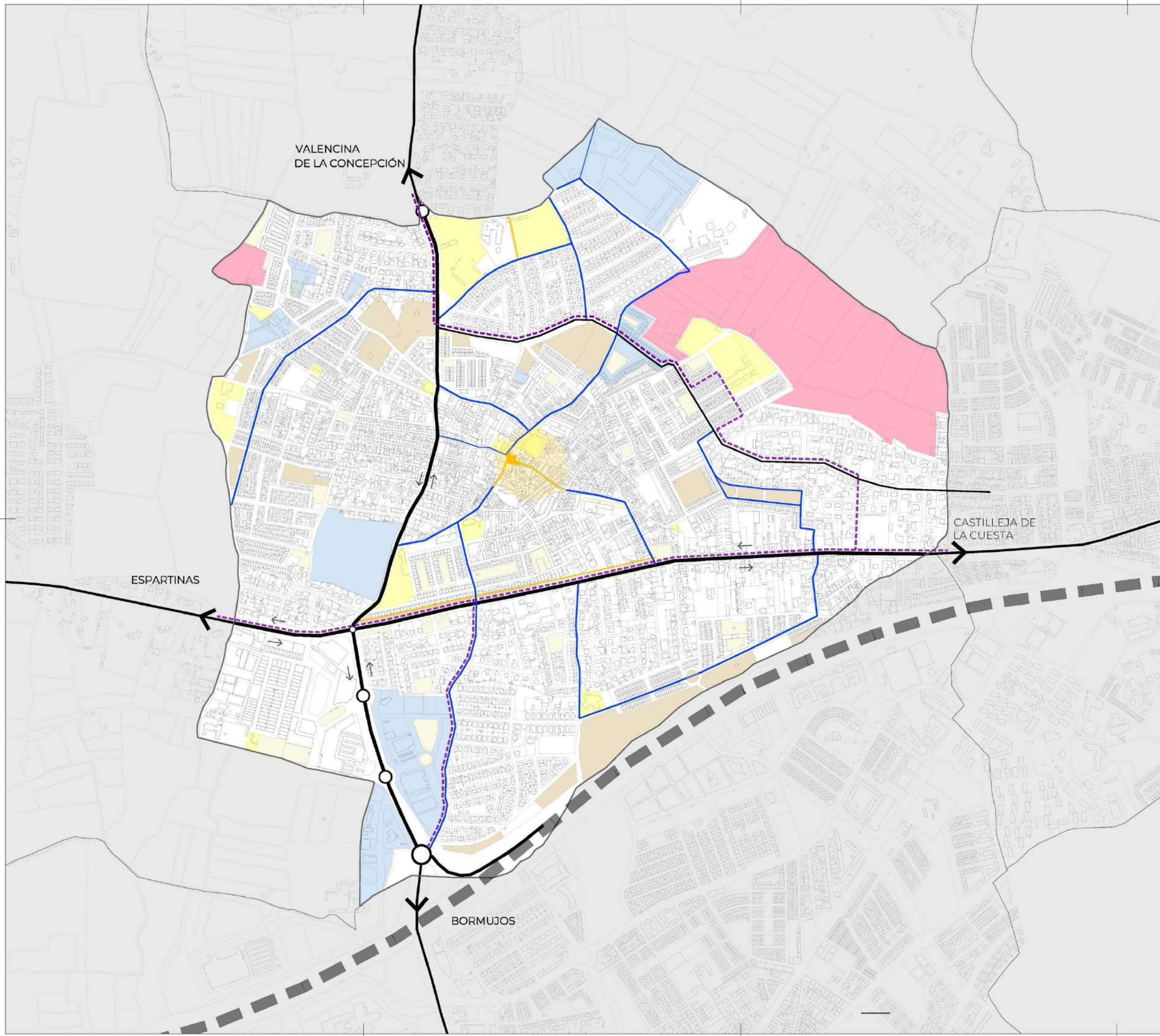
LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL

La “alternativa 00”, es una alternativa exigida por la legislación ambiental, que supone valorar ambientalmente y con el mismo grado de precisión con que el que se deben valorarse otras alternativas, la opción de no revisar la situación urbanística vigente en este caso del término municipal. Se trataría de valorar la incidencia ambiental que supondría mantener como norma urbanística el Plan General actual adaptado a la LOUA y ajustado todo ello al contexto de la nueva normativa regional, la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

La regulación urbanística local actual cuenta con un instrumento urbanístico el Plan General de Ordenación urbana que fue aprobado en noviembre 2013 y sus posteriores modificaciones. También le serian de aplicación las determinaciones del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración urbana de Sevilla (POTAUS).

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





ALTERNATIVA 00

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD

- NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO, USO RESIDENCIAL
- NUEVO SUELO URBANO ADJUNTO POR EL PLAN

PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO

- ZONA 1. DISTRITO PLATEAU

2- SISTEMA DOTACIONAL

DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

DOTACIÓN DE EQUIPAMENTOS

- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VIAL PRIMARIO (NIVEL 1)
- SISTEMA VIAL SECUNDARIO (NIVEL 2)
- SISTEMA VIAL TERCIARIO (NIVEL 3)
- SISTEMA VIAL CUARTARIO (NIVEL 4)
- A-45 AUTONÍA-HUELVA-SEVILLA
- PLAZA DE SISTEMA VIAL PRIMARIO (NIVEL 1)
- PLAZA DE SISTEMA VIAL SECUNDARIO (NIVEL 2)

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA 1. DISTRITO PLATEAU
- RECONOCIDOS CUERPOS
- TRANSACCIONES PLACENTALES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE URBANO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS CIRCUNDADES



FASE III
DOCUMENTO DE AVANCE
Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)
TÍTULO: ALTERNATIVA 00
SUBTÍTULO: PLAN DE ORDENACIÓN
ESCALA: 1:5000 FECHA: ABRIL 2023

O-4.0



Avanzamiento
de Gines
Promotor
Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

Esta alternativa plantea la continuidad de la situación urbanística actual tal como está definida en el Plan vigente, sin la implementación de intervenciones destinadas a mitigar los graves problemas de tráfico existentes en el municipio, así como la demanda existente residencial y de nuevos equipamientos.

Bajo esta propuesta, no se desarrollarán acciones que promuevan la movilidad eficiente, tanto a nivel del vehículo motorizado como peatonal. Estas carencias mantendrán los problemas de conectividad a todos los niveles, periurbano, interurbano y entre los propios barrios y zonas de la localidad. El Plan vigente no contempla estrategias globales para reducir la congestión en la movilidad actualmente existente en la localidad. Existe un estudio de peatonalización, el cual plantea algunas medidas centradas en el casco urbano, algunas de las cuales se han desarrollado, si bien quedando el conjunto incompleto. Hay que indicar que estos problemas de movilidad tienen un alcance mucho mayor que la propia conectividad, ya que los flujos y las dificultades de conexión inciden de manera clara en las dinámicas urbanas de la localidad, dificultando los posibles desarrollos urbanos, así como la distribución de equipamientos y la accesibilidad a servicios. Es por tanto no sólo un problema de ámbito técnico si no, y en mayor grado, de ámbito social.

Por otro lado, el Plan actual no resuelve el crecimiento de la localidad y la importante demanda residencial que existe conforme al Plan Municipal de Vivienda y Suelo, con especial peso de la demanda de vivienda protegida, lo que agrava los problemas sociales y de saturación del parque de viviendas actual.

En términos de impacto, esta alternativa podría mantener o incluso exacerbar las problemáticas actuales, limitando el potencial de desarrollo integrado del municipio y congestionando la ya saturada red de comunicaciones y mercado de viviendas no acorde a la demanda real, con importante incidencia en el desarrollo urbano y social y dificultando una planificación urbana más equitativa y sostenible.

A. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

La alternativa 00 parte del planeamiento general vigente. Tal y como se recoge en dicho documento, además del suelo urbano, en el núcleo se definen varios ámbitos de suelo urbanizable; de los cuales no se han desarrollado completamente los correspondientes a Suelo urbanizable sectorizado del Plan Parcial “Biedma Norte” y el suelo urbanizable ordenado API-01-EC “El Cortijuelo” y el Suelo urbanizable no sectorizado correspondiente a sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”.

En el caso del sector “El Cortijuelo” se encuentra en la actualidad desarrollado y en ejecución de la edificación, habiendo culminado el proceso de urbanización, por lo que se encuentra integrado en la malla urbana y considerado suelo urbano a todos los efectos en aplicación del art. 13 de la LISTA.

En esta alternativa se mantiene el desarrollo de los sectores de suelo urbanizable (ordenado y no sectorizado) definidos en el planeamiento vigente. En este caso correspondiente con los sectores Biedma Norte y Estacada del Barbero, los cuales se encuentran en la actualidad incluidos en una revisión parcial del PGOU para la relocalización de la edificabilidad destinada a Vivienda Protegida.



Dicha revisión se encuentra en fase de Evaluación Ambiental y, según información facilitada por los servicios técnicos del Ayuntamiento, pendiente de subsanaciones tras el Documento de Alcance remitido con fecha 21 de noviembre de 2023, por tanto, esta tramitación inconclusa a efectos de la presente alternativa sobre el planeamiento vigente no se considerará.

Por tanto, en esta alternativa estos dos sectores de suelo urbanizable Biedma Norte y Estacada del Barbero, (ordenado y no sectorizado) definidos en el planeamiento vigente, se mantienen como Actuaciones de Nueva Urbanización delimitadas desde el PGOM conservando los parámetros del PGOU vigente.

El resto de los sectores clasificados en el PGOU vigente como suelo urbanizable quedarían clasificados en el PGOM como suelo urbano, debido a su grado de desarrollo o situación actual en la trama urbana en aplicación del art. 13 de la LISTA.

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

BIEDMA NORTE

Este ámbito se corresponde con un sector de suelo urbanizable sectorizado sin ordenación. En el nuevo PGOM se clasificará como suelo rústico a desarrollar mediante una Actuación de Transformación Urbanística en suelo rústico (ATU-NU), manteniendo los usos asignados en el planeamiento actual vigente.



La propuesta de la Alternativa 0 mantiene las directrices contempladas en la actualidad ajustándose a la normativa actual. En este caso, según la ficha del planeamiento vigente se trataría de un desarrollo residencial intensivo con una densidad de 69 viviendas por hectárea y un total de 91 viviendas, donde primaría la vivienda plurifamiliar en bloque lineal, siendo 56 para vivienda libre y 29 para vivienda protegida, además se propone 6 viviendas libres ajustadas a la ordenanza de densidad media.

Esta actuación pretende dar continuidad a la trama urbana y poner en carga suelos en situación de marginalidad e improductividad situados sobre el límite noroeste del término municipal y en contacto con suelo rústico. Con esta manera de implantación se produce una continuidad en la altura edificatoria (PB+2), introduciendo la tipología plurifamiliar como respuesta a la necesidad de vivienda protegida, donde el suelo se consolida de manera intensiva y por tanto dejando poco espacio para zonas libres y equipamientos locales, además de las obligatorias.

Además de este sector, no se debe dejar de lado que en esta Alternativa 0 fomenta, la rehabilitación urbana centrado en el casco histórico y de las viviendas vacías existentes. Así se recoge en el estudio realizado para el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Gines redactado en noviembre 2021 y aprobado en 2024, donde se detallan estrategias relacionadas con medidas para el mejor uso, conservación y mantenimiento del parque de vivienda existente, estrategias relacionadas con medidas para la eliminación de la infravivienda y casos de emergencia residencial y desahucios, estrategias para fomentar la rehabilitación residencial sostenible y aumento del parque de vivienda en compra y alquiler. De igual forma este estudio incide en la necesidad de cesión de suelo público para activar la construcción de viviendas a agentes interesados en las cooperativas y formulas sociales que favorezcan la adquisición de viviendas.

ESTACADA DEL BARBERO

Este sector, denominado SUS-A, situado en el límite noreste del término municipal con las localidades de Castilleja al este y de Valencina de la Concepción al norte, cuenta con una superficie de 240.227,21 m2.

En la actualidad no cuenta con sectorización ni consecuentemente con planeamiento de desarrollo aprobado, en el nuevo PGOM se clasificaría como suelo rústico cuya definición para su desarrollo será de Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización en suelo rústico debiendo definir su delimitación, usos y ordenación.

Este sector aparece en el POTAUS dentro del sistema de protección territorial como un espacio Agrario de Interés, pero por sus características y en base al artículo 77.2 del POTAUS se ha podido ajustar la vocación natural de este suelo.

Este suelo se corresponde con la mayor reserva de suelo de Gines, lo que teniendo en cuenta la importante necesidad residencial de la localidad revaloriza el gran potencial del sector.



NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto a las actividades económicas el planeamiento vigente designaba los sectores de Sector SUS-SO.PPM “Marchalomar”, Sector de uso dominante terciario, desarrollado y consolidado; y el Sector API-03-CPH “La Cerca del Pino II”, de uso dominante terciario, desarrollado y consolidado casi al completo.

Actualmente ambos sectores desarrollados y a todos los efectos suelo urbano, no existiendo otros ámbitos designados para futuras actividades económicas. En este punto el plan vigente se centra en consolidar totalmente los dos sectores citados.

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

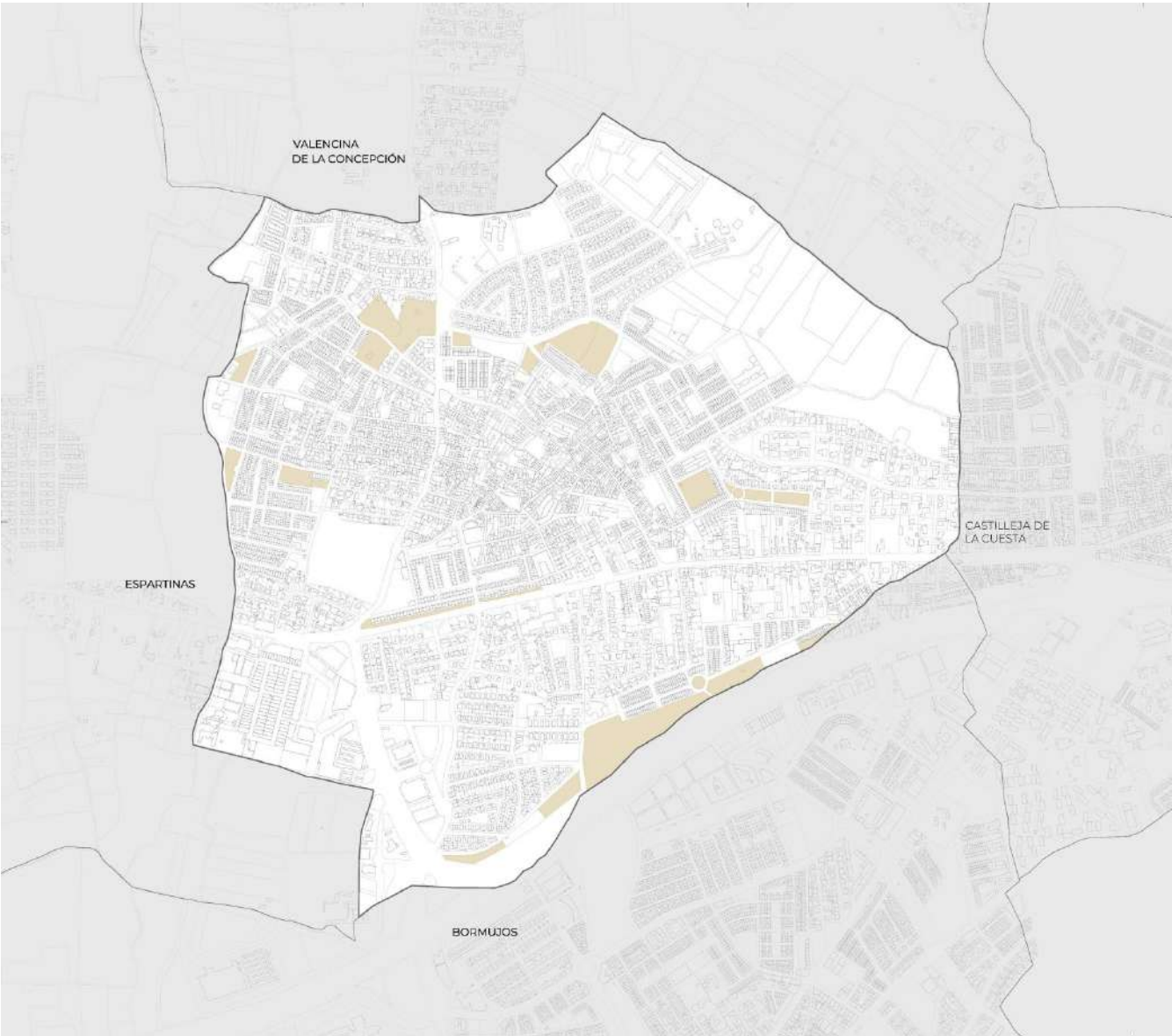
En la actualidad el sistema general de espacios libres y zonas verdes del municipio cuenta con una superficie total de **131.037 m²**. La capacidad poblacional del municipio según PGOU vigente asciende a 15.692 habitantes.

Esta situación de práctica colmatación permite garantizar que, para la totalidad de la población prevista, se dispone de un estándar de **8,35 m²** de sistemas generales de áreas libres por habitante.



Dada la población censada en 2023, 13.481 habitantes, en la situación actual se cuenta con una ratio de **9,72 m2/hab**, superior en 1,37 m², lo que 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 y manteniendo el estándar establecido por el mismo Plan.

En esta alternativa 0 se mantendría la situación actual respecto al estándar y se daría continuidad a la estructura y distribución de dichos espacios, además de potenciar las posibles actuaciones encaminadas a poner en valor los espacios libres.



Esquema dotacional de SSGG Espacios libres Alternativa 00

ID	ÁREAS LIBRES (SSGG)	Superficie (m2)	%
1	PARQUE MUNICIPAL	20.242	34,4%
2	P.P. MADRE DE DIOS-EL VALLE	13.017	22,1%
3	PP LAS BRISAS ESTACADA DEL CURA	58.870	100,0%
4	PP LA MOGABA	5.010	8,5%
5	PP VILLANUEVA NORTE	7.907	13,4%
6	PP VILLANUEVA SUR	8.835	15,0%
7	PP EL TORREJÓN- CORTIJUELO ALTO	14.021	23,8%
8	EL CORTIJUELO	5.247	8,9%
9	LA ALCOYANA	1.122	1,9%
TOTAL		134.271	

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

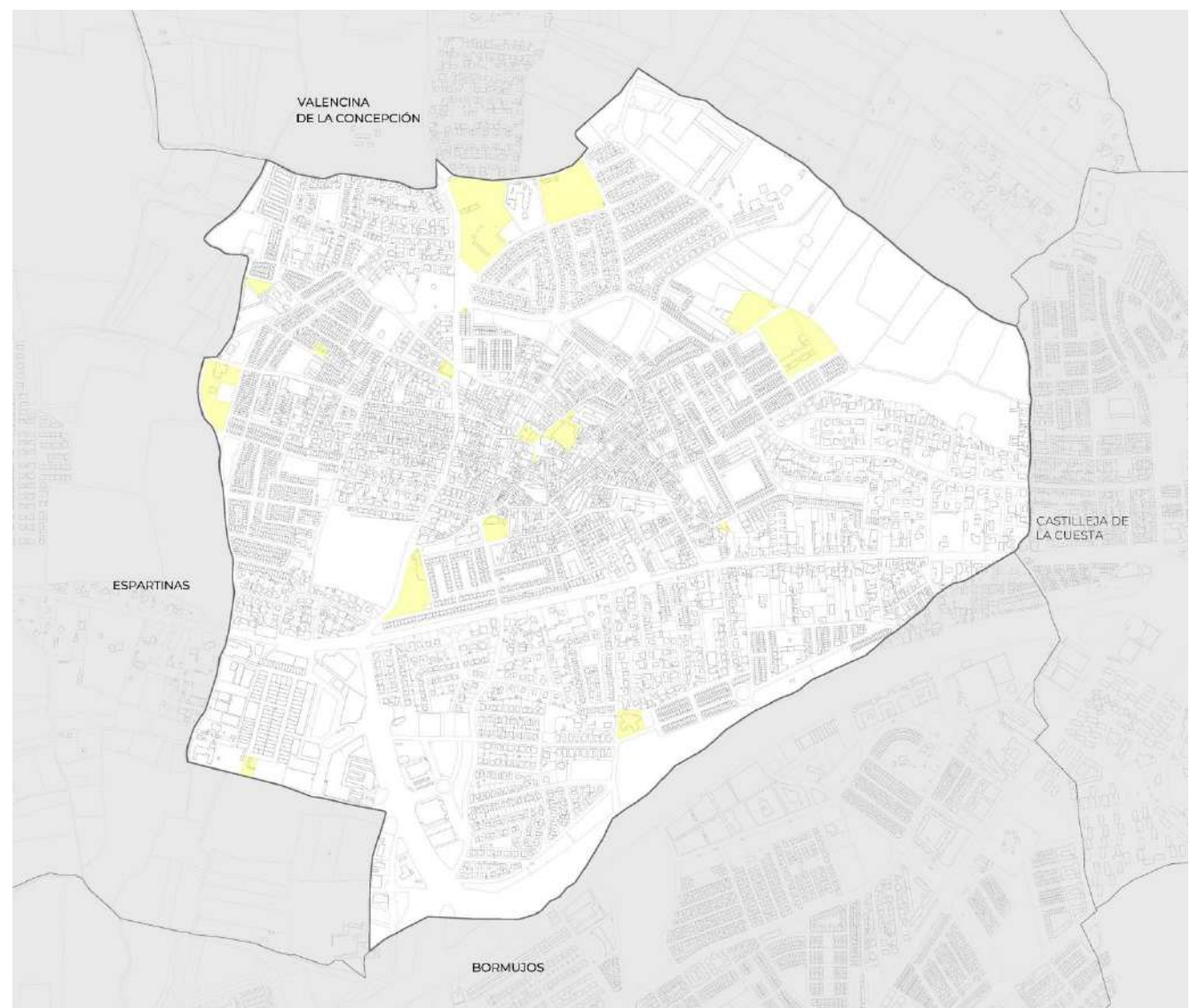
En la alternativa 0 se mantienen los suelos calificados como equipamiento del PGOU vigente.

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 y suman una superficie de **134.271 m²**, distribuidos en diferentes usos entre los que se destaca la presencia de suelo en las categorías de Administrativos, Socio cultural, Sanitario Asistencia, Docente, Deportivo, Servicios Terciarios, Servicios Urbanos y otros usos como Hacienda Santo ángel, Televisión Local o Torres de comunicaciones.

Este sistema dotacional cumple las expectativas, con una ratio de **8,55 m²/hab** para la población prevista por el PGOU y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad.

EQUIPAMIENTOS (SSGG)	Superficie (m2)
ADMINISTRATIVO	1.588
SOCIO CULTURAL	3.543
SANITARIO-ASISTENCIAL	2.858
DOCENTE	20.749
DEPORTIVO	58.912
SERVICIOS TERCARIOS	4.031
SERVICIOS URBANOS	195
OTROS USOS	79.732
TOTAL	134.271





Esquema dotacional de SSGG Equipamientos Alternativa 00

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

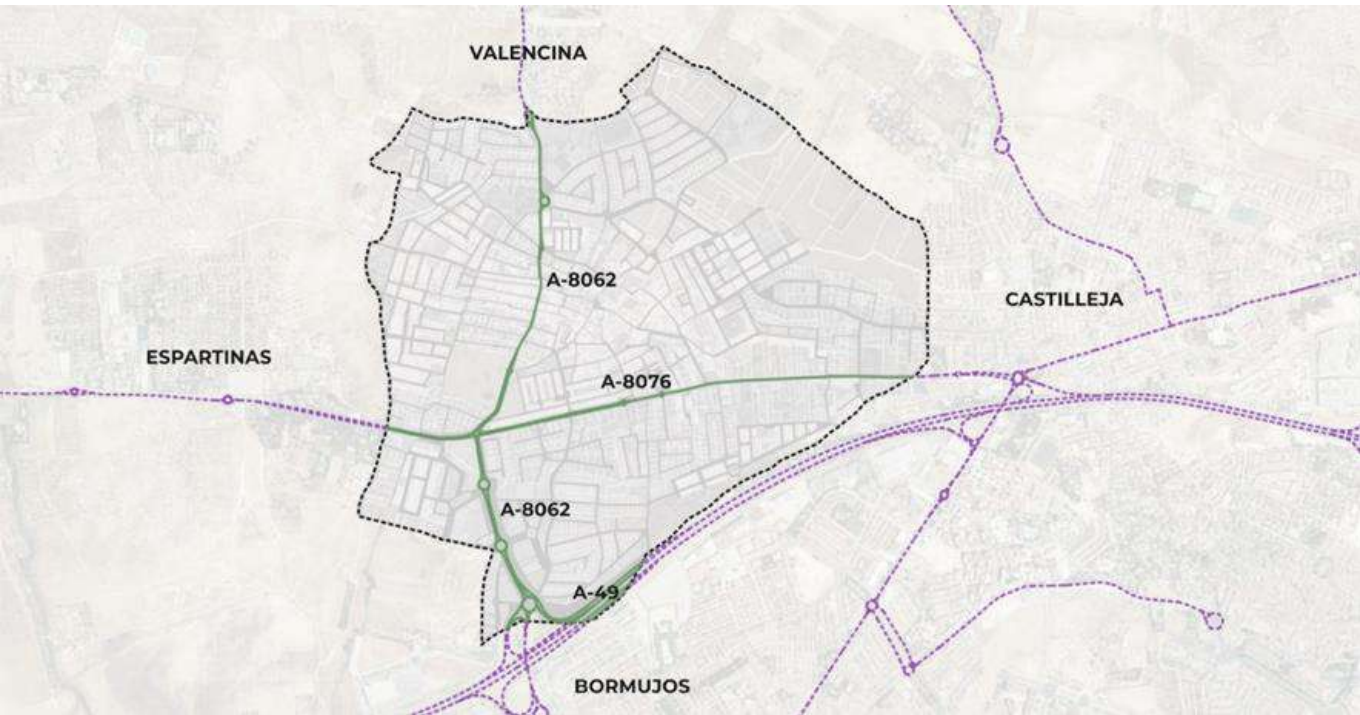
A. MOVILIDAD MOTORIZADA

La alternativa 00 contempla la estrategia de movilidad del plan actual. En este sentido, el esquema de movilidad en Gines, ha gozado de pocas actualizaciones desde el planeamiento de las Normas Subsidiarias de 1996, reflejando un predominio del uso del automóvil privado, especialmente favorecido por la estructura urbana del municipio, que presenta calles diseñadas principalmente para el tráfico motorizado frente a otra movilidad alternativa.

La propuesta de esquema general de articulación territorial para la movilidad motorizada en el Accesibilidad y distribución poblacional del municipio de Gines se basa en las actuales vías de acceso, siendo:

- De norte a sur el eje principal lo conforma la actual **A-8062**. Intersección desde el límite con Valencina de la Concepción y hasta el límite sur con la intersección con la Bormujos (A-474), con una longitud de 2,91Km. Atraviesa la localidad de norte a sur, constituye el eje vertical de localidad y travesía principal en esta dirección.
- De este a oeste y viceversa a través de la carretera Nacional 472 que une Sevilla y Huelva. Actual **A-8076**. Comienza en la intersección con la A-8062 (Gines) y finaliza en intersección con el límite oeste con Espartinas, con una longitud de 9,72Km. Atraviesa Gines durante 2Km aproximadamente a lo largo del núcleo urbano, y conforma su travesía en dirección este-oeste, con la denominación urbana de Av. de Europa.
- Desde el sur el acceso principal se realiza a través de la **A-49**, autovía que une Sevilla-Huelva y es la principal vía de comunicación de Gines a nivel metropolitano y autonómico.

De esta forma la red principal de comunicaciones presenta un esquema en cruz (A-8062 norte sur y A-8076 este-oeste), con un punto neurálgico de intersección resulto mediante una rotonda que presenta un grado de saturación minimizada en su dimensión y que supone frecuentes problemas de tráfico. A este esquema se suma el flujo proveniente al sur de la A-49, con un importante nudo de conexión y que sirve a vehículos con destino y origen no sólo de Gines, si no de Valencina y Espartinas.



Esquema red viaria principal. Elaboración propia

De este esquema se observa que la carretera autonómica A-8062 atraviesa la trama urbana del municipio de Gines (Sevilla), generando un elevado volumen de tráfico y afectaciones negativas como ruido y contaminación ambiental. Esta situación impacta significativamente en la calidad de



vida y ambiental de los residentes, así como en la funcionalidad del entorno urbano. Dicho eje viario actúa como un importante conector, comunicando la A-49 desde su acceso en Gines (salida km 5 de la A-49) hacia Valencina de la Concepción. Además, la Avenida de Europa/ A-8076 que conecta los municipios de Castilleja de la Cuesta y Espartinas, sitúa a Gines en una posición centralizada dentro de este entramado interurbano, reforzando la intensidad de tráfico motorizado existente.

Además, deben introducirse otros datos adicionales:

- La población no vive de forma diseminada en el término municipal de Gines
- El número de población actual y los 2,91 Km2 de extensión determina una densidad de población de 4.067 habitantes por Km2.a lo largo de todo el término municipal dado que éste está urbanizado prácticamente en su totalidad.



Esquema red viaria (principal y secundaria). PGOU Gines

Diariamente gran parte de la población del municipio se traslada generalmente dentro de la provincia de Sevilla por motivos laborales. Así se estima un promedio de duración de los desplazamientos de 20 minutos (unos 40 minutos considerando la vuelta) en los que predomina el transporte privado en automóvil. Este fenómeno afecta a un gran número de ciudadanos del municipio, ya que aproximadamente el 60% del empleo radica en centros de trabajo fuera del municipio.

Ello implica que diariamente, excepto los fines de semana, se produce un movimiento intermunicipal de aproximadamente 7.000 personas. Además, en los meses de verano los desplazamientos sufren una gran disminución debido al período vacacional.

Las necesidades de desplazamiento de la población vienen determinadas en gran medida por la ubicación de los distintos centros de atracción (comerciales, laborales, administrativos...) a los que poder acceder para cubrir el conjunto de necesidades a los que estamos sujetos todos los individuos. La totalidad de estos centros puede clasificarse en el caso de Gines en exteriores al municipio e interiores al casco urbano.

De esta forma el tráfico en Gines es intenso no sólo para desplazamientos exteriores si no dentro de la propia localidad. De este modo, la red viaria principal o de primer orden se completa con el arco norte que conforman en dirección este-noroeste y desde el límite con Castilleja de la Cuesta las calles Virgen de los Reyes, c/ Ramón y Cajal, c/ Luis Cernuda, c/ Joaquín Rodrigo, c/ Alcalde Francisco Montiel y Av. de Torrejón, hasta su encuentro al noroeste con la travesía de la Av. de Colón (A-8062). Este arco conforma una ronda interior de la localidad derivando tráfico proveniente de Castilleja y de la propia localidad, desplazamiento natural al norte del eje histórico de la calle Sevilla y la calle Real.

El esquema de sistema general de comunicaciones del Plan vigente, representado en el plano O-5, dibuja una red de estructura general basada en estos dos ejes principales N-S y E-W que distribuyen el municipio. Esta red de primer orden se completa con otra secundaria o de segundo orden que de manera radial desde el centro histórico de la localidad y en dirección norte-sur conecta las diversas zonas de la localidad. Esta red se compone de viarios locales y en su mayoría con escaso calibre, que ahondan en los problemas de tráfico tanto para el vehículo motorizado como el peatonal, movilidad peatonal, que se restringe a áreas con aceras estrechas y poco espacio para los peatones.

Esta situación genera un entorno urbano con problemas de congestión y limitaciones para la movilidad peatonal, que se restringe a áreas con aceras estrechas y poco espacio para los peatones.

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

El municipio, cuyas distancias de recorridos y topografía podrían ser soporte para la implantación de una movilidad alternativa al automóvil, en el planeamiento vigente no se contempla recorridos que potencien la movilidad alternativa a los desplazamientos con el vehículo privado. No existe una estructura continua y con dimensiones suficientes que se pueda denominar red de tráfico no motorizado o peatonal.

En la actualidad el municipio no cuenta con un Plan de Movilidad propiamente dicho, adoptando el “Estudio para la peatonalización del casco urbano del municipio de Gines”, redactado en 2009, como documento principal en materia de movilidad. Dicho documento realiza un estudio completo de capacidades y flujos en el entorno del casco urbano desde varias ópticas, considerando los factores

socioeconómicos, el vehículo privado, aparcamientos, transporte de mercancías, itinerarios peatonales y ciclistas, así como desde la perspectiva del balance energético y ambiental.

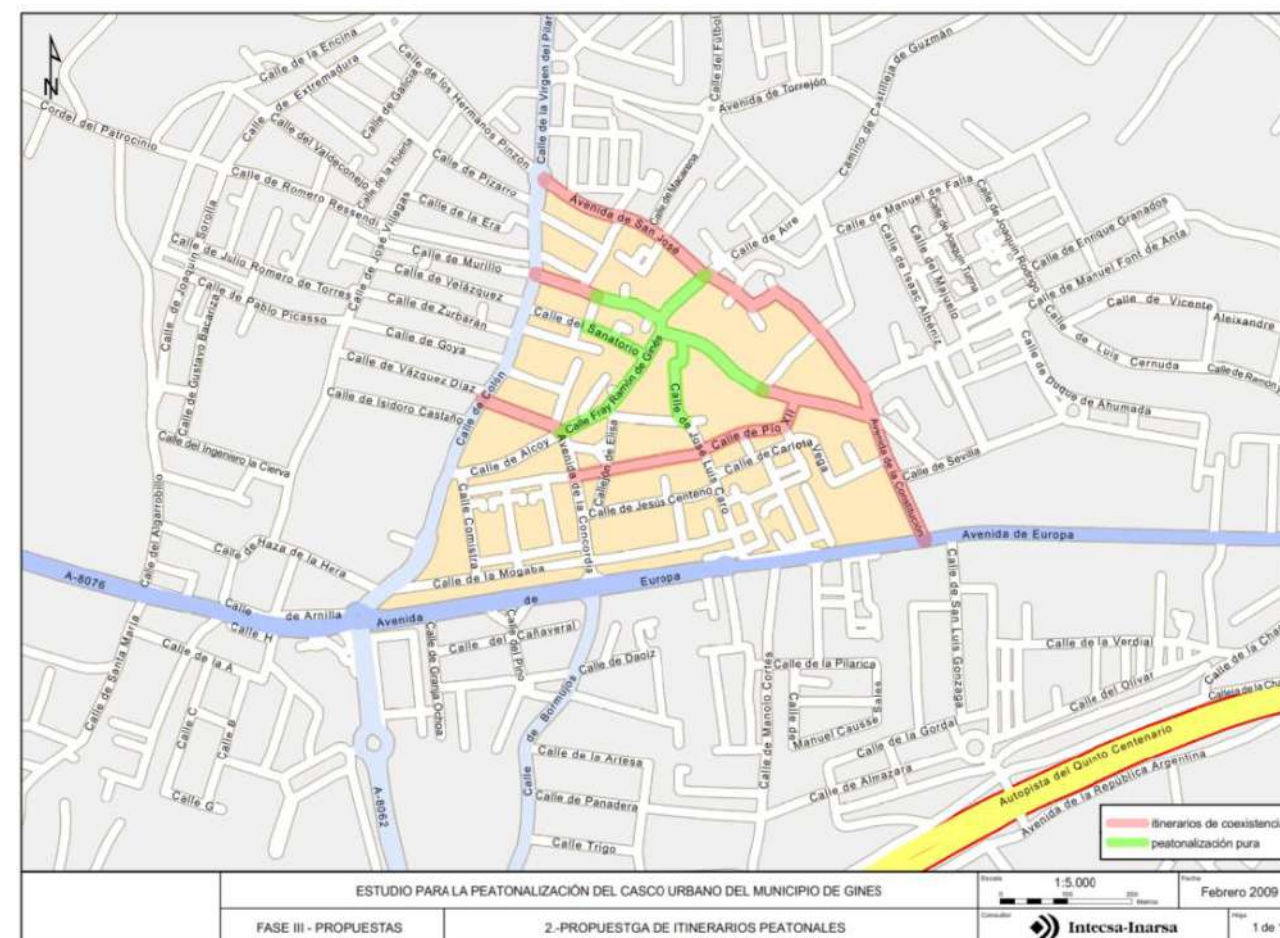
Según esto, el documento propone una serie de actuaciones, habiéndose desarrollado algunas de ellas. Sin embargo, hay que considerar este desarrollo como insuficiente e inconcluso, persistiendo en la actualidad los problemas detallados.

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 gran diferenciación existente entre el casco urbano y la zona sur, a ambos lados de la avenida de Europa. En el cruce de esta vía principal se enfrentan dos tramas urbanas muy diferenciadas, si bien al sur se conforma por manzanas residenciales de baja densidad y una cierta ordenación ortogonal de los viarios interiores, el casco urbano responde a un trazado intrincado, con frecuentes estrechamientos tanto en el acerado como en el ancho de la vía, giros en ángulo cerrado y falta de continuidad del espacio peatonal. Además, de manera particular estas dificultades de tránsito se agravan en el núcleo principal del casco histórico, con la aparición de postes instalados de manera provisional por las compañías suministradoras y de servicios, los cuales no han sido desmantelados una vez realizada las instalaciones y que invaden el acerado hasta hacerlo impracticable en muchos puntos.



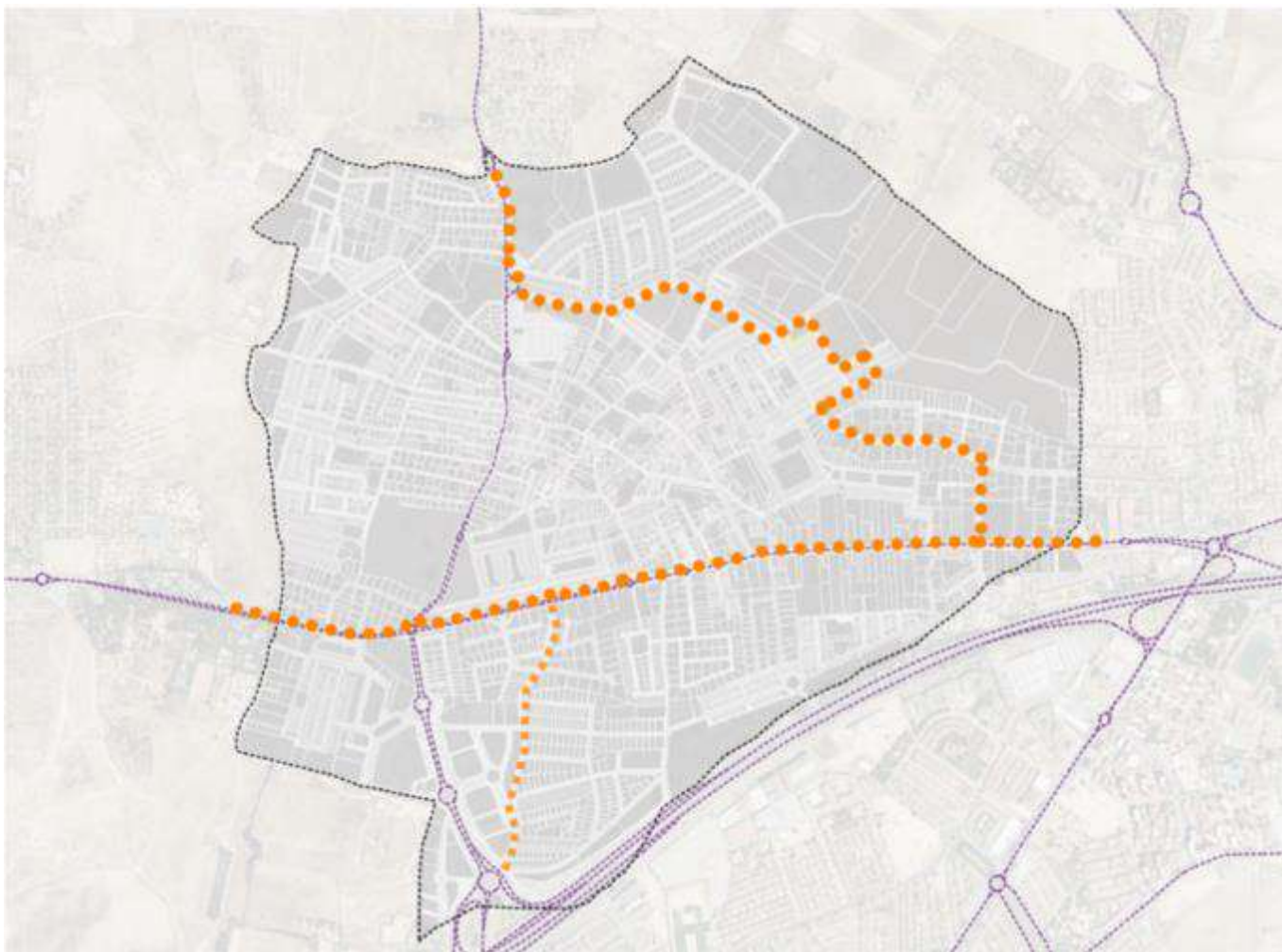
Itinerarios peatonales propuestos. Fuente: Plan de peatonalización 2009 (inconcluso).

Tal como se ha indicado, el plan de peatonalización ha sido implementado de manera parcial, habiendo implantado en el ámbito de la Plaza de España, calle Real y Fray Ramón de Gines un entorno peatonal con restricciones para el tráfico rodado que ha dotado de una notable cualidad a este entorno no sólo a nivel estético si no como espacio ganado para el peatón.

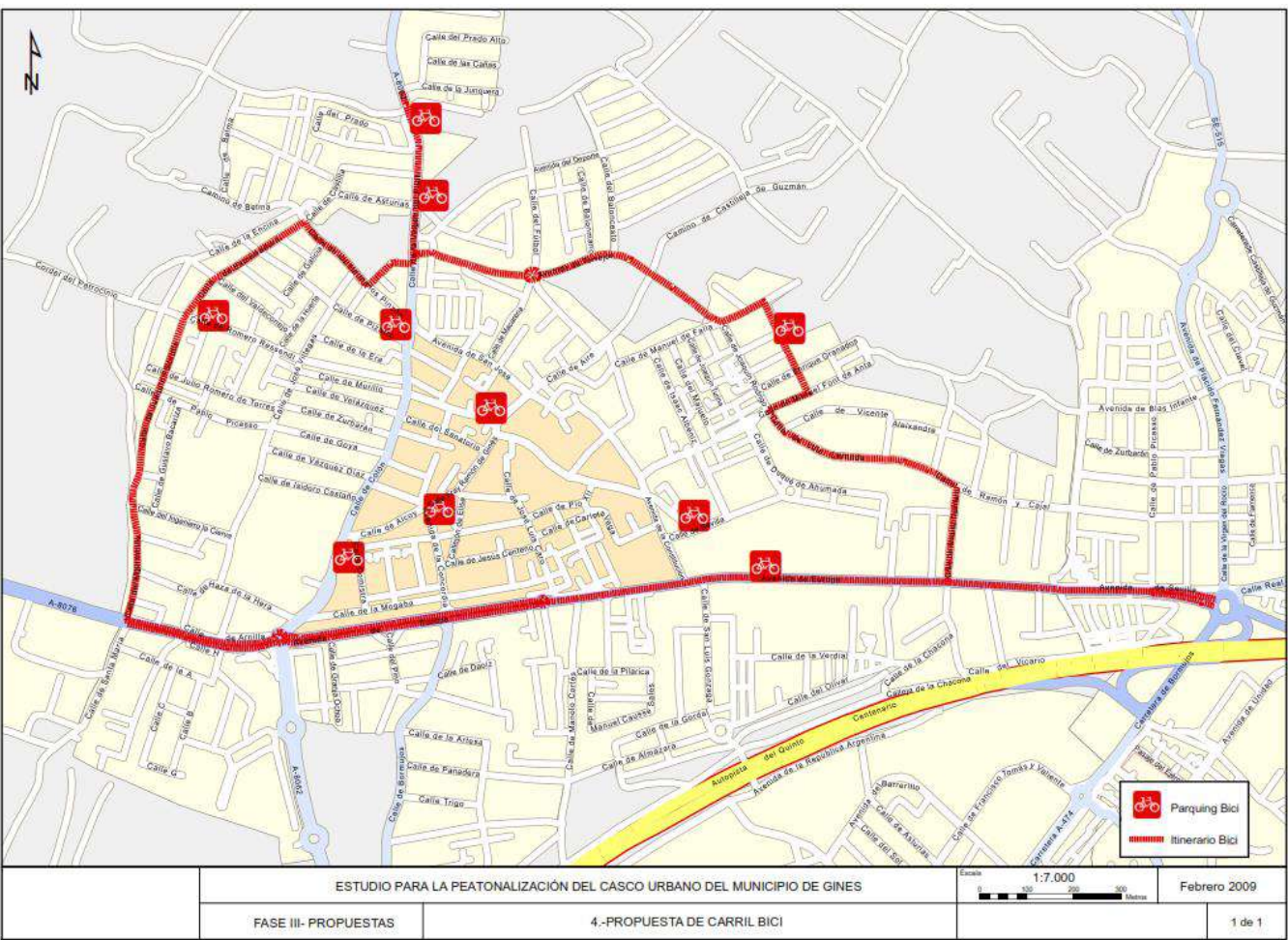
Movilidad Ciclista

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 inconclusa pero que ha completado varios tramos a partir del citado estudio de peatonalización.

En concreto se encuentran completados el eje de la Av. de Europa y el arco noreste desde esta avenida a Valencina de la Concepción.



Esquema de red ciclista existente. Fuente: Elaboración propia.



Propuesta red ciclista del Plan peatonalización 2009 (inconcluso)

Movilidad a través del transporte público

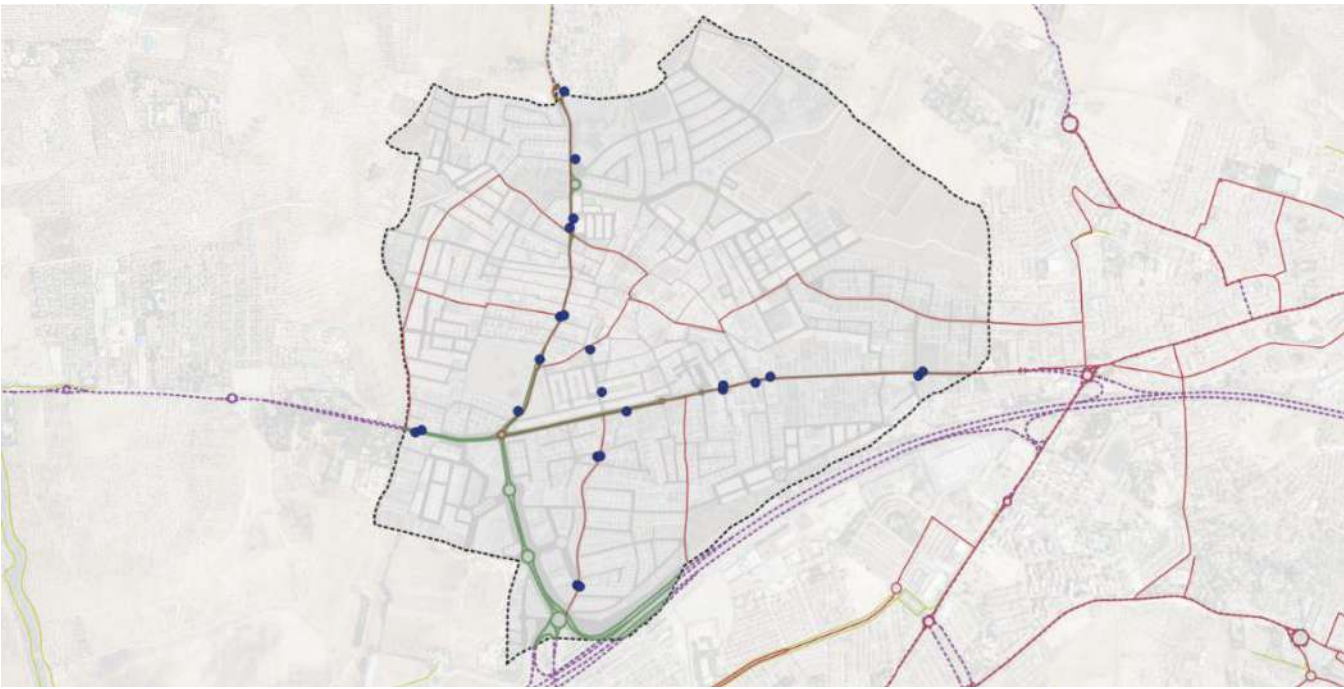
Por último, otra opción para la movilidad alternativa, Gines cuenta con una red de transporte público, que comunica el municipio con Sevilla y con otros municipios limítrofes. Siendo las líneas existentes:

- **M-102.** Circular del Aljarafe
- **M-105.** Línea Mairena del Aljarafe - Salteras
- **M-160.** Línea Sevilla -Gines.
- **M-166.** Línea Sevilla-Sanlúcar la Mayor.
- **M167.** Línea Sevilla - Villanueva del Ariscal
- **M-174.** Línea Sevilla- Gines
- **M-175.** Línea Albaida - Sevilla.



El autobús es el principal medio disponible, aunque su uso es limitado, siendo empleado por un bajo porcentaje de la población. La frecuencia y puntualidad son generalmente bien valoradas por los usuarios, pero la conexión entre municipios cercanos es considerada insuficiente.

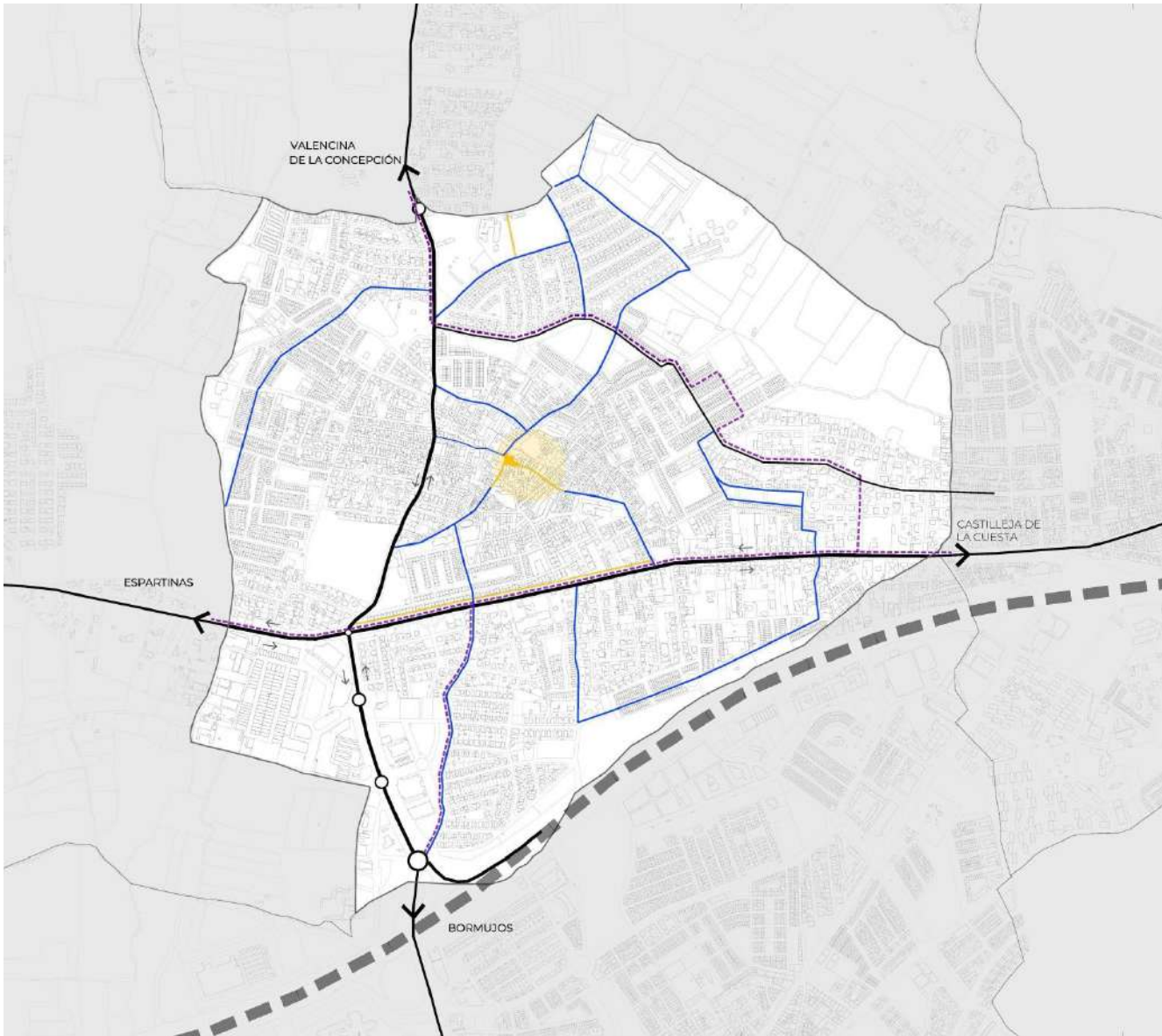
Además del autobús no existen otros medios de transporte, localizándose las paradas de ferrocarril más cercanas en Salteras y Valencina de la Concepción, sin conexión efectiva por lo que no son en la práctica utilizadas por la población de Gines.



Esquema de paradas de bus. Fuente: Elaboración propia

No existe servicio de metro, habiéndose planteado en el estudio previo de la ampliación de la línea 2 del metro de Sevilla una conexión con Gines por medio de la A-49 sin contar en la actualidad con ninguna propuesta concreta ni perspectiva de ejecución.

Concluimos que las infraestructuras actuales aún no permiten una integración eficaz de estos medios en el sistema de movilidad del municipio. La actual organización de la movilidad en Gines requiere un replanteamiento metropolitano para alcanzar un equilibrio entre las diferentes modalidades de transporte. La falta de alternativas sólidas al coche y la infraestructura limitada para formas de movilidad sostenible, como el transporte público, la bicicleta o los patinetes eléctricos, evidencian la necesidad de rediseñar el espacio urbano con un enfoque más inclusivo, accesible y eficiente desde el punto de vista ambiental.



Esquema de movilidad Alternativa 00

SENSIBILIDAD AMBIENTAL
PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Patrimonio arqueológico

Los bienes arqueológicos de la base de datos del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico que se encuentran en el término municipal de Gines son:

- Hacienda de Marchalomar
- Las Tres Marías
- Las Botantas
- Ermita de Santa Rosalia de Palermo



Según información proporcionada por los servicios técnicos municipales actualmente sólo se mantiene las cautelas arqueológicas sobre el yacimiento denominado “Gines”, ubicado en la Hacienda El Santo Ángel, con código 01410470003 en el catálogo del Patrimonio Cultural de Andalucía.

Patrimonio arqueológico

El Plan vigente en Gines establece diferentes grados de catalogación:

- Grado I. Conservación de edificios.
 - Hacienda del Santo Ángel.
 - Hacienda de la Concepción.
 - Hacienda de Torregines.
 - Hacienda del Marqués de Torrenueva.
 - Parroquia de Ntra. Sra. de Belén.
 - Ermita de Santa Rosalía.
 - Hacienda de Santa Rosalía.
- Grado II. Protección ambiental.
 - Chalets nº 38, 43, 55 y 63 de la Av. de Europa.
 - Círculo Recreativo Cultural en Pza. de España.
 - Casa en c/ Juan de Dios Soto nº 3
- Grado III. Protección parcial de conjunto.
 - Entorno de la calle Real, Pza. España, c/ Conde de Ofalia, c/ Fray Ramón de Gines, c/ La calleja, c/ José Antonio Cabrera, c/ Blas Infante.

Desde la **Alternativa 00 se fomentaría la conservación y puesta en valor de estos elementos edificatorios**, así como lo recogido en las normas de protección del PGOU, así como en el plano O.6 del Plan vigente.

Además, tal y como se recoge en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Gines aprobado inicialmente en noviembre de 2021, de manera general, las estrategias en materia de rehabilitación residencial incluyen actuaciones que van desde la escala urbana a la rehabilitación de edificios y viviendas, contemplado la mejora de su habitabilidad y adecuación funcional, y de su eficiencia energética, así como de la calidad medioambiental y la sostenibilidad de las ciudades, primando, a su vez, el cuidado del entorno frente al crecimiento desmedido.

PLAN DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Plantear potenciar la movilidad peatonal mediante intervenciones que garanticen la seguridad y total accesibilidad en el conjunto de la trama viaria del municipio para hacer de la movilidad un elemento más inclusivo y amable.

Adaptar la red viaria actual para potenciar e incorporar nuevos recorridos de carriles bici y zonas de aparcamientos para garantizar la seguridad para los usuarios de bicis y patines eléctricos.

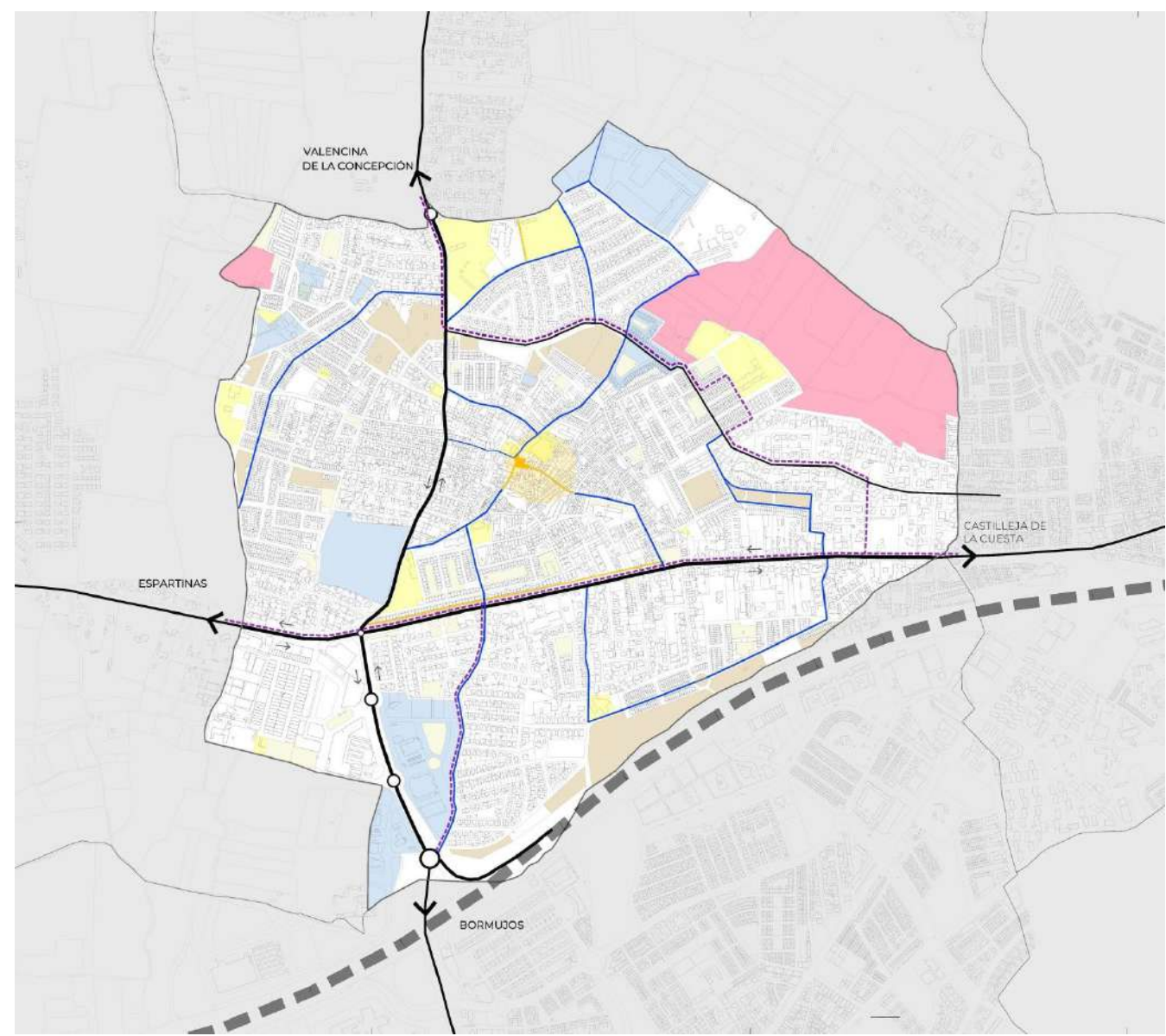
El uso de la bicicleta ofrece numerosas ventajas medioambientales en comparación con el automóvil, ya que se reducen las emisiones de gases contaminantes, y por tanto la contaminación, se reducen el tráfico y la congestión propia de la utilización del coche, es beneficioso para preservar hábitats naturales, se reduce la contaminación acústica beneficiando tanto a las personas como a los animales, y los beneficios que tiene para la salud de los usuarios de la bici.

En resumen, utilizar la bicicleta en lugar del automóvil contribuye a un entorno más limpio y sostenible, con beneficios amplios tanto para el medio ambiente como para la calidad de vida urbana.

REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

Además de lo expuesto, desde la Alternativa 00 también se contempla la recuperación de entornos degradados de los espacios públicos, mejorando y fomentando el uso de los espacios libres, las plazas, los parques y los jardines. La Alternativa 00 supondría mantener las zonas libres calificadas en el Plan vigente (tanto las ya ejecutadas como aquellas planificadas).





Esquema general de la Alternativa 00



ALTERNATIVA 01

RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.

Esta alternativa tiene como objetivo fundamental **la recuperación de los ejes principales del centro histórico** para disfrute de la población, integrando los ejes de la calle Real y la Av. de Colón en la trama urbana peatonal y potenciando ambas vías como catalizadores de la actividad interna de la localidad y en base a una movilidad sostenible centrada en el peatón. Para lograrlo, se plantea la continuidad de la peatonalización del eje central del casco histórico, integrado de oeste a este por la calle Nuestra Señora del Rocío, Plaza de España, c/ Real, c/ Juan de Dios Soto - Pza, de Santa Rosalía y Av. de la Constitución hasta su intersección con la Av. de Europa. Se pretende dotar a dicho eje de una uniformidad en el tránsito peatonal, en la continuidad de los espacios y el tratamiento de los materiales empleados. Para ello se priorizaría la plataforma única siguiendo un criterio común formal y de acabados ya enunciado por el documento del plan de peatonalización de 2009 y llevado a cabo parcialmente en la actualidad en el entorno de la Pza. de España y la calle Real.

Este eje principal **se complementa con una red de calles de prioridad peatonal en su entorno**, siendo las calles Fray Ramón de Gines, c/ Conde de Ofalia y c/ La Calleja, de esta manera el eje se expande creando un verdadero ámbito peatonal en torno al casco histórico y monumental de Gines. Para hacer viable este entorno peatonal será necesario una reestructuración del tráfico rodado de la zona, estableciendo tramos de uso compartido con restricciones para el vehículo a motor, incluyendo instalación de bolardos escamoteables y señalética de paso restringido según horarios para residentes, colegios y carga y descarga.

Así mismo, será necesario la eliminación de algunas líneas de aparcamiento, tanto en la calle Ntra. Sra. del Rocío como en el margen oeste de la Av. de la Constitución, con objeto de ampliar los espacios peatonales y garantizar un ancho adecuado para el tránsito peatonal y de personas con movilidad reducida en todo el recorrido. De manera particular se deberá redactar una ordenanza concreta para evitar la invasión de las aceras y recorridos peatonales por elementos tales como postes para instalaciones de compañías suministradoras, mobiliario urbano y cualquier elemento incluso provisional que altere la anchura óptima de paso peatonal.

En cuanto al **crecimiento residencial, el plan se centra en el desarrollo del área estratégica de “Estacada del Barbero-Tabladilla”**, adoptando las directrices del borrador del documento en tramitación para la *Revisión parcial del PGOU de Gines para la relocalización de la edificabilidad destinada a VP conforme a la demanda del PMVS del municipio de Gines*.

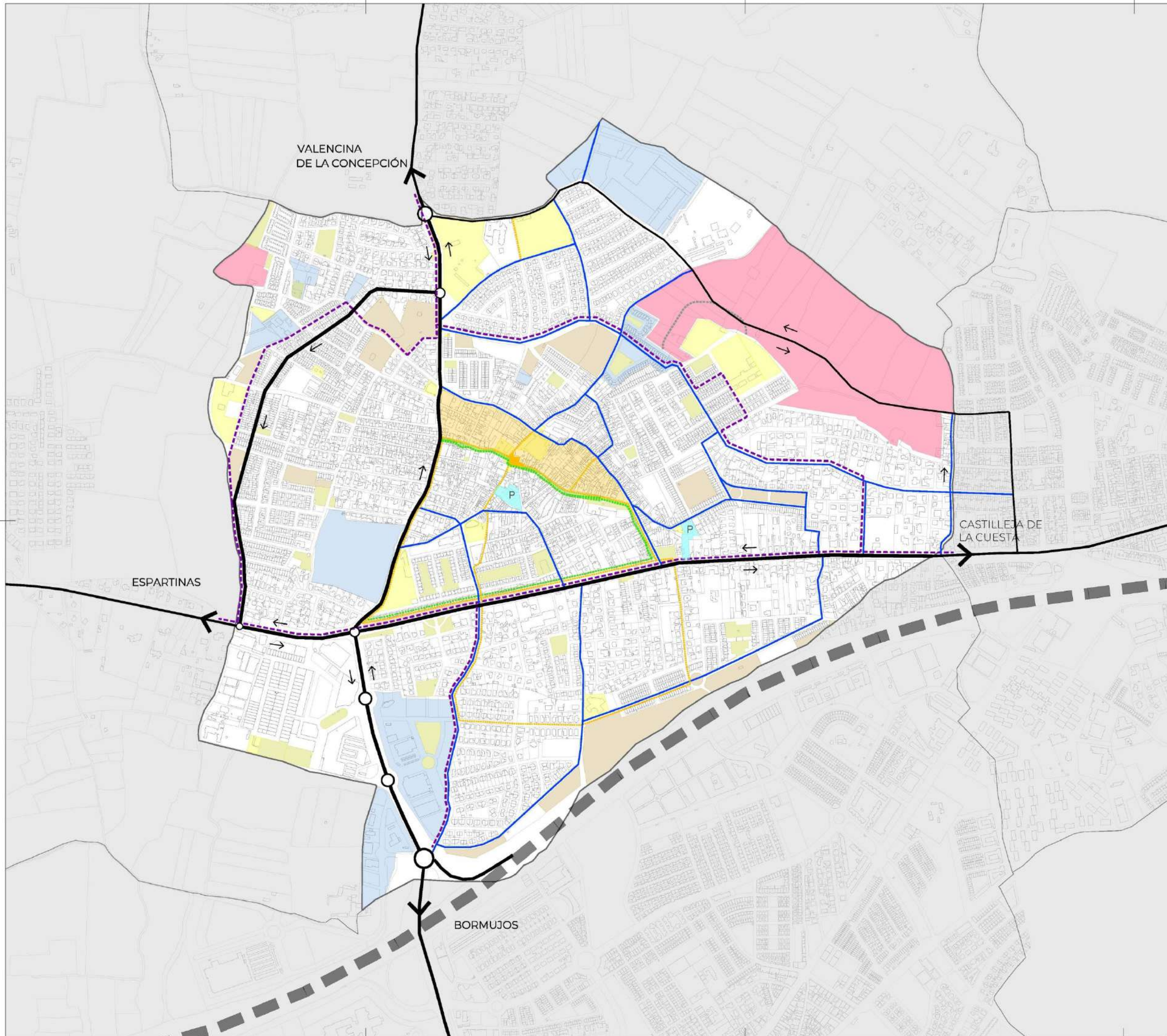
En el nuevo PGOM, el desarrollo del sector “Estacada del Barbero-tabladilla” se llevará a cabo mediante una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU). En ella se plantea la construcción de bloques residenciales en grandes manzanas, que maximicen el aprovechamiento del suelo y minimicen el espacio viario. La disposición de las manzanas residenciales se planifica conformando una sucesión entre equipamientos al oeste y banda de espacios libres al sur, estableciendo una transición entre la trama existente y la zona de policía mortuoria por la localización al sur del ámbito del cementerio municipal. La estrategia de crecimiento propone un equilibrio entre la vivienda libre, que predominará para optimizar el escaso suelo disponible, y la vivienda protegida, dentro de los límites normativos. Además, se plantea la

mezcla de tipologías y usos, incorporando de manera puntual usos comerciales en el residencial, todo ello en base al principio de ciudad compacta y de proximidad.

El sistema general de espacios libres y zonas verdes se enfocará en la compleción de la red verde de la localidad, dotando de continuidad a la red de espacios públicos a través de las secuencias peatonales propuesta en la alternativa 01. Esta red servirá no solo para aumentar el volumen de masa verde en el casco histórico de Gines mejorando la calidad ambiental y visual del entorno, sino también para potenciar la movilidad peatonal y ciclista, interconectando las distintas zonas de la localidad. Además, se aprovechará la oportunidad para conectar los equipamientos comunitarios mediante dichas sendas verdes, lo que optimizará el uso de los recursos impulsando una mayor interacción social y contribuyendo a una mejor integración funcional del municipio.

Por último, se propone una **revalorización del centro histórico y monumental, por un lado, dotándolo de un entorno más accesible y amable para el peatón**, de manera que se pueda considerar un conjunto reconocible y establecer recorridos de interés. Por otra parte, se propone la estrategia de **homogeneización visual y estética de estos ámbitos** ganados para el peatón, mejorando su imagen y señalización. Se eliminarán los elementos disonantes y se establecerán pautas normativas para unificar el tratamiento de fachadas, señalética y otros elementos de información y mobiliario urbano, con el fin de proyectar una imagen coherente y armónica del municipio. Además, de esta manera se contribuirá al objetivo de la creación de una identidad intermunicipal que refuerce la cohesión entre las distintas zonas de la localidad.





- ALTERNATIVA 01**
- 1-MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL**
- ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD
- ATUAL NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO USO RESIDENCIAL
 - NUEVO SUELO URBANO SUMADO POR EL PLAN
- PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO
- ZONA 1. DISTRITO PEATONAL
- 2-SISTEMA DOTACIONAL**
- DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS
- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
 - PARKING DISJUNTO
- 3-ESQUEMA DE ARTICULACIÓN**
- MOVILIDAD MOTORIZADA**
- SISTEMA VIAL PRINCIPAL (NIVEL 1)
 - SISTEMA VIAL SECUNDARIO (NIVEL 2)
 - SISTEMA VIAL (NIVEL 3)
 - SISTEMA VIAL HÍBRIDO (NIVEL 3)
 - A-48 AUTOVÍA HUELVA-SEVILLA
 - ENLACE DE SISTEMA VIAL PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLIGANTES
- MOVILIDAD ALTERNATIVA**
- ZONA 1. DISTRITO PEATONAL
 - RECORRIDOS CICLISTAS
 - INTERSECCIONES DE CONEXIÓN
 - SERVIDORES VERDES
 - OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS
- 4-OTRAS DETERMINACIONES**
- AREACIÓN CEMENTERIO

- DETERMINACIONES GRÁFICAS**
- LÍMITES MUNICIPALES
 - MUNICIPIOS COLIGANTES

MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. EL EJE DE LA C/ REAL Y LA AV. DE COLÓN COMO VERTEBRACIÓN URBANA

La alternativa 01 trataría de establecer la vertebración de la localidad mediante la recuperación para el peatón del centro histórico de Gines. Para ello se basaría en la potenciación del eje de la calle Real, como elemento clave de conexión de los dos ejes viarios principales de la localidad, el norte-sur que conforma la Av. de Colón y el este-oeste que supone la Av. de Europa.

De esta forma, la calle Real y su prolongación en ambas direcciones actuaría como sutura de la fragmentación que estos dos ejes, saturados por el tráfico y en el caso de la Av. de Colón en proceso gradual de degradación de su urbanización, suponen para los distintos cuadrantes en los que dividen a Gines. Esta fragmentación no sólo es física, si no que supone una fragmentación social, e incluso identitaria hacia la zona sur, por lo que se pretende lanzar conexiones efectivas entre ellas, actuando el centro histórico como polo de atracción y motor de estas sinergias. De esta forma se propone la peatonalización del eje completo que recorre el casco, conformado de oeste a este por la calle Nuestra Señora del Rocío, Plaza de España, c/ Real, c/ Juan de Dios Soto - Pza, de Santa Rosalía y Av. de la Constitución hasta su intersección con la Av. de Europa.

Además de su función de conexión, este eje peatonal incluirá **la implantación de la continuidad de la masa verde en el casco histórico, transformando todo el recorrido en una secuencia de espacio público** y áreas para actividades comunitarias, convirtiéndose en puntos de encuentro y de recreación.



Imágenes ejes peatonales

Se priorizará un diseño arquitectónico y paisajístico que se integre con el entorno natural y urbano, utilizando materiales sostenibles y vegetación autóctona para minimizar el impacto ambiental y mejorar la calidad visual.



B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

BIEDMA NORTE

Tal como se ha indicado en la alternativa 00, este ámbito recogería las determinaciones del planeamiento actual vigente. De igual forma, en el nuevo PGOM se clasificará como suelo rústico a desarrollar mediante una Actuación de Transformación Urbanística en suelo rústico (ATU-NU). Para su desarrollo se deberán redactar los instrumentos de ordenación detallada correspondientes a dichas determinaciones.

Como parámetros principales se mantendría la edificabilidad y distribución entre los distintos usos y tipologías, planteando un sector de uso residencial, con una densidad media global de 69,36 viv/ha. Siendo la distribución, para viviendas protegidas en bloque lineal plurifamiliar con edificabilidad correspondiente del 30%, siendo el 58% para viviendas libres plurifamiliar y el 12% para unifamiliar de densidad media. En este sector no se prevén sistemas generales, quedando las reservas normativas de sistemas locales.

Cabe destacar la situación de este ámbito, en el extremo noroeste del término municipal, pudiendo ser clave no sólo a efectos de materializar la edificabilidad prevista y en especial la reserva de vivienda protegida asignada, si no como elemento de borde y su posible influencia en desarrollos que incidan sobre dicho límite. Con esto debemos resaltar la importancia de una correcta planificación y elección de la gestión sobre el ámbito para evitar discrepancias entre posibles actuaciones.

Por otro lado, la situación del sector respecto de la trama urbana, podría suponer la asunción parcial del ámbito como suelo urbano. Respecto a este aspecto, hay que indicar que la integración en la trama urbana no es total, por lo que se considera importante en la presente fase de avance la concepción como un ámbito unitario para permitir su desarrollo conjunto y además no bloquear ninguna de las subparcelas que una posible subdivisión por distinta clasificación produjese.

SECTOR ESTACADA DEL BARBERO

En esta alternativa, el desarrollo del Sector Estacada del Barbero-Tabladilla se consideraría igualmente suelo rústico a desarrollar mediante Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización (ATU-NU) en suelo rústico. En este caso su desarrollo y determinaciones se ajustarán al documento que el Ayuntamiento está redactando, actualmente en tramitación ambiental.

De manera resumida, el documento en tramitación se corresponde con la *Revisión parcial del PGOU de Gines para la relocalización de la edificabilidad destinada a VP conforme a la demanda del PMVS del municipio de Gines*. Según este documento en tramitación ambiental, se relocalizaría la edificabilidad destinada a vivienda protegida excedente del treinta por ciento de la edificabilidad residencial del ámbito de los suelos del SUNC-PERIG Plan de Reforma Interior “Ginencina” y SUNC-API-04-CM “Calle Macarena”, materializándose en el nuevo Suelo Urbanizable Ordenado SUO-A “Estacada del Barbero-Tabladilla”, conforme con la demanda actual del Plan Municipal de Vivienda y Suelo del municipio de Gines (Sevilla). Por otro lado, se propone la reordenación de determinados ámbitos del Suelo Urbano Consolidado: parcela en calle Sevilla para 6 viviendas protegidas en

tipología plurifamiliar, así calificada en la ordenación pormenorizada del PGOU y parcela en calle Almazara para 10 viviendas protegidas en tipología plurifamiliar, así calificada en la ordenación pormenorizada del PGOU. Estos ámbitos localizados en suelo urbano, no son objeto del PGOM, debiéndose desarrollar en el documento del Plan de Ordenación Urbana, POU, que establecerá la ordenación detallada sobre el suelo urbano.

Las determinaciones generales según la alternativa seleccionada por dicho documento en tramitación, se corresponden con un desarrollo con uso global residencial, con los siguientes criterios, objetivos y determinaciones extraídos del documento:

Usos incompatibles:

- En la zona de influencia del Reglamento de Policía Sanitaria Mortuoria se considera el uso residencial como incompatible.
- En todo el ámbito se considera incompatible el uso industrial en las categorías de industria incómoda con las viviendas, molesta, insalubre y peligrosa, conforme a la clasificación establecida.

Condiciones de ordenación:

- Deben resolverse las cuestiones de tráfico y accesibilidad para conectar estos suelos con el viario colindante de Valencina de la Concepción y Castilleja de la Cuesta, solucionándose de esta manera toda la estructura viaria de la zona noreste de Gines, asegurando la adecuada inserción de los mismos.
- Esta solución de tráfico puede encontrarse en la ejecución de una circunvalación al noreste del término municipal, que conecte viarios principales de los términos de Valencina de la Concepción y Castilleja de la Cuesta, de manera que el flujo de tráfico que se genere en los terrenos de la actuación discurriera por dicha circunvalación, buscando vías de mayor orden, evitando el viario secundario del municipio de Gines.
- Deberá realizarse un estudio del paisaje en el estado actual y modificado en donde se contemple la conservación del olivar existente y su integración en la ordenación propuesta.
- Se dispondrá especial atención en la funcionalidad y accesibilidad de las dotaciones y equipamientos públicos, de manera que se fomente su adecuada articulación y vertebración y se atienda a la integración y cohesión social del municipio.
- En caso de desarrollo residencial, las cesiones de aprovechamiento obligatorios a la administración deberán ser preferentemente para viviendas sociales, garantizando que la vivienda protegida se implante equilibradamente en el conjunto residencial a fin de evitar la segregación territorial de los ciudadanos por razón de su nivel de vida.
- Previamente a la tramitación del proyecto de urbanización, será preceptiva la presentación, aprobación y ejecución de un proyecto y obra de prospección arqueológica que abarque la totalidad del sector. Las posibles afecciones urbanísticas que pudieran surgir del resultado de la prospección arqueológica no supondrán indemnización alguna para la propiedad ni para el promotor.
- El preceptivo estudio Ambiental deberá incluir un estudio acústico para la consecución de los objetivos de calidad acústica previstos en el Decreto 6/2012 de 17 de enero: Reglamento de Protección contra la contaminación acústica en Andalucía.

Criterios de disposición de los Sistemas Generales:

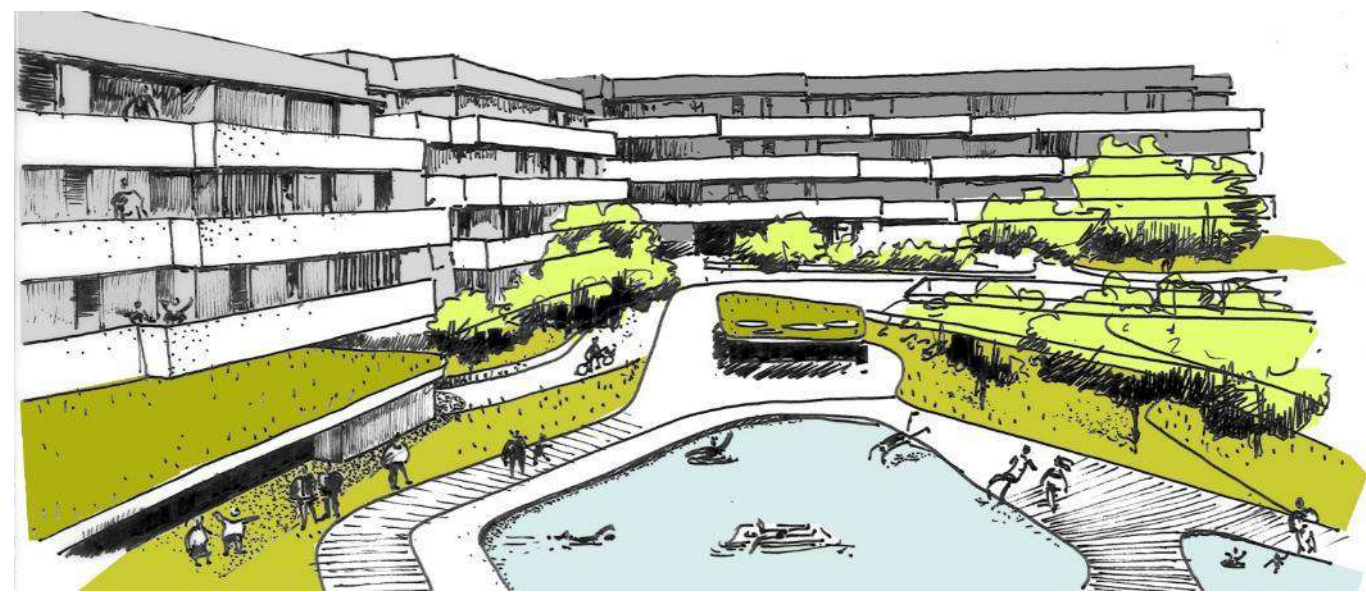
- Los Sistemas Generales de áreas libres deberán situarse preferentemente en contacto con el olivar existente, con el objetivo de introducir la trama del olivar como espacio vertebrador entre lo rural y lo urbano.
- Deberán estudiarse cuidadosamente la localización y radios de cobertura de las dotaciones. Así mismo deberán estudiarse los tamaños mínimos operativos de los equipamientos públicos, prestando especial atención a las características socioeconómicas de la población.

Ordenación pormenorizada					
Calificación		nº viviendas	tamaño (m²/vivi)	Coef. Aprov	Aprovechamiento
Residencial unifamiliar libre	33.152,02	245	135,31	1,2	39.782,43
Residencial plurifamiliar libre	68.329,00	656	104,16	1	68.329,00
Residencial vivienda protegida (m2t)	41.834,00	418	100,08	0,9	37.650,60
Residencial VP reubicadas (m2t)	5.892,98	81	72,75	0,9	5.303,68
Terciario compatible (m2t)	5.734,00			0,95	5.447,30
	154.942,00	1400			156.513,01
Dotaciones locales					
Espacios Libres (m2s)	29.400,00				
Equipamientos (m2s)	32.200,00				

Cuadro de superficies ordenación según documento de Revisión presentado

Sobre esta distribución general de edificabilidad, se propone un porcentaje de vivienda protegida en los límites normativos, promoviendo una intensa presencia de vivienda libre que permita optimizar el escaso suelo vacante. Por otro lado, se propone la incorporación de piezas terciarias puntuales en las edificaciones residenciales, conformando grandes manzanas con una altura en torno a B+3, en las que se optimice y priorice el espacio libre. De esta forma se pretende la diversidad de usos y una estructura tipológica complementaria en la parcelación a desarrollar que favorezca la ciudad compacta y prevaleciendo el espacio libre y accesible para el peatón.

Como se ha indicado, este suelo se corresponde con la mayor reserva de suelo de Gines, siendo única en suelo rústico junto a “Biedma Norte”. Por todo ello, cobra mayor importancia si cabe, la adecuada elección de su gestión y sus determinaciones, considerando vital su coordinación con el presente planeamiento general en redacción. La adopción de sus planteamientos y determinaciones en esta fase de Avance responde por tanto a una voluntad clara de coordinación entre ambos documentos y su integración máxima en las líneas estratégicas que se plantean en el PGOM. Por tanto, a efectos del presente documento, estas determinaciones se adoptan de manera indicativa sin perjuicio del desarrollo posterior de ambos.



NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto a las nuevas actividades económicas, no se ha proponen nuevos sectores específicos. La estrategia se basará en la integración de los usos terciarios en el desarrollo “Estacada del Barbero-Tabladilla”, estableciendo un uso mixto donde tendría cabida el uso Terciario-Comercial. Además, en la estrategia de generar una ciudad policéntrica que permitiese la proximidad se trabajaría en generar una **trama de espacios destinados a las actividades económicas, intercalando en el tejido residencial** piezas comerciales, talleres y espacios de trabajo, **promoviendo la identidad de barrio** y favoreciendo los desplazamientos peatonales.

Este planteamiento iría en consonancia con la idea de **ciudad de proximidad**, ofreciendo las dotaciones de primera necesidad y las conexiones de transportes **en un ámbito peatonal de 10-15 min.**

Por otro lado, hay que considerar en este apartado la propuesta de recuperación del eje de la calle Real, incluida en la presente alternativa. Según ésta, el eje de la calle se pretende convertir en un vector no sólo de cohesión social e integración urbana, si no en un motor económico que redinamice el comercio del casco histórico y que mediante la conexión comentada de las vías principales, Av. Colón y Av. de Europa, conforme un triángulo de actividad en torno al casco urbano.

Por otra parte, la distribución y potenciación de usos terciarios en las distintas zonas del municipio contribuye a la **compensación de equipamientos y tejido comercial concentrado al sur de la Av. de Colón**, redundando en la cohesión pretendida y la **potenciación de la diversidad de usos**, vital para el concepto de ciudad de proximidad.

GESTIÓN

Respecto a la gestión, conforme al art. 88 de la LISTA y art. 124 del Reglamento:

“1. La ejecución de las actuaciones de transformación urbanística se desarrollará por alguno de los siguientes modos de ejecución:

a) Las actuaciones de mejora urbana se desarrollarán mediante ejecución asistemática.

b) Las actuaciones de reforma interior se desarrollarán mediante ejecución sistemática cuando sea factible la delimitación de unidades de ejecución y, en caso contrario, mediante ejecución asistemática.

c) Las actuaciones de nueva urbanización se desarrollarán mediante ejecución sistemática.”

Por otra parte, se indica en el propio art. 124 del Reglamento:

“3. Conforme al artículo 89 de la Ley, mediante las modalidades de gestión pública o privada, corresponde a las Administraciones Públicas, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, la dirección, inspección y control de toda actividad de ejecución urbanística, con la participación, en los términos establecidos en la Ley, de los particulares, sean o no propietarios de los terrenos.

4. Para la ejecución de las actuaciones previstas en los instrumentos de ordenación del territorio se podrán emplear, conforme determine la Administración actuante, cualquiera de las modalidades de ejecución y de gestión pública o privada, directa o indirecta, salvo la expropiación en las actuaciones privadas declaradas de Interés Autonómico cuando se realice fuera de los sistemas de compensación o cooperación.”

Los art. 99 y siguientes de la LISTA indican los sistemas de ejecución para las actuaciones sistemáticas, en las que se enmarcan las actuaciones de Nueva Urbanización en suelo rústico planteadas.

En base a estos preceptos los sistemas de gestión a aplicar sobre los ámbitos planteados dependerán de las características de cada uno, siendo la administración la competente para el control de los mismos. En este marco se debe propiciar la colaboración público-privada bajo la competencia última de la administración.

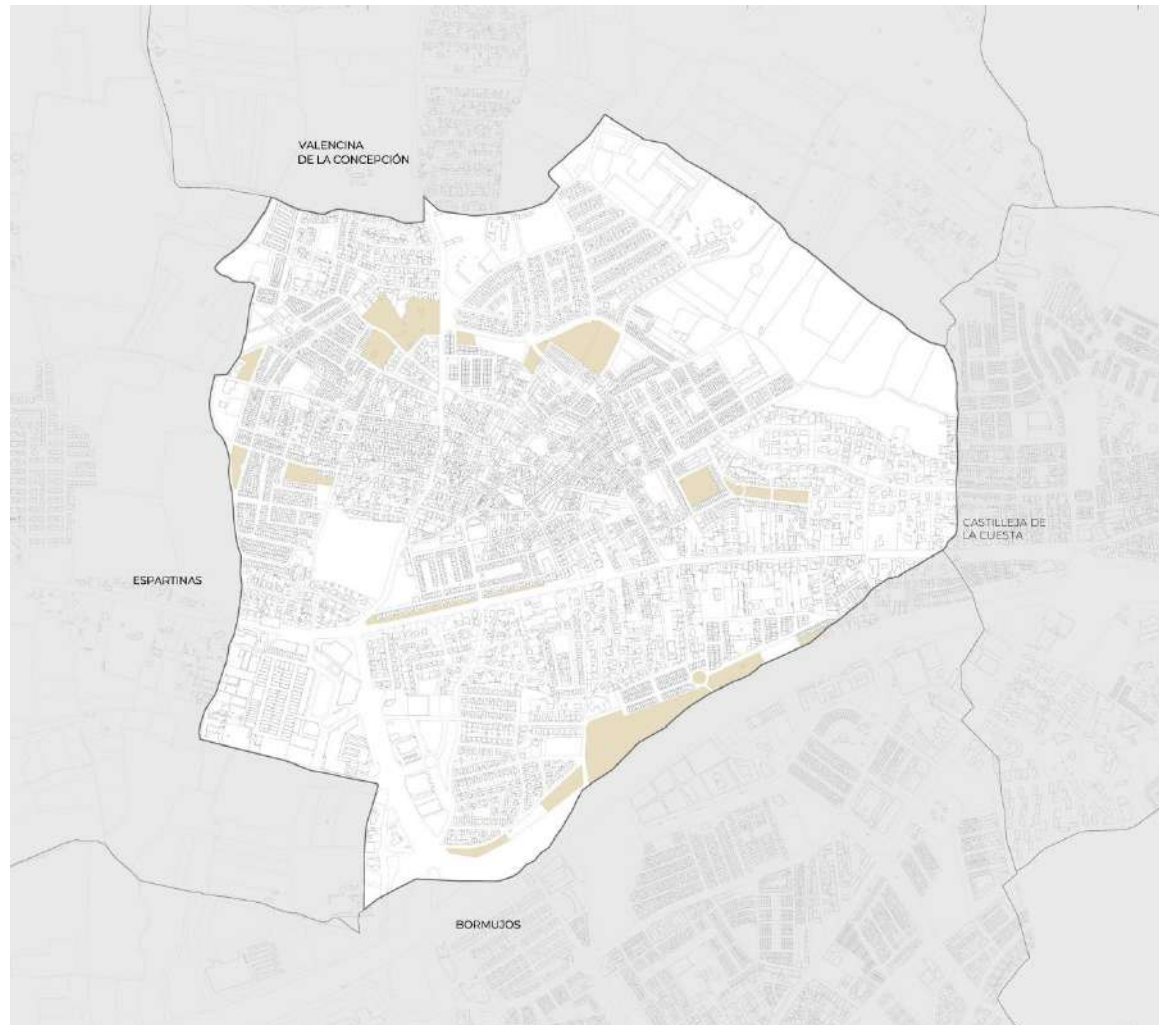
Sin perjuicio de lo expuesto, los sistemas prioritarios serán los de compensación y cooperación, pudiendo proponerse el de expropiación en casos muy justificados por el interés general, si bien debe considerarse una vía de último recurso debido a la dificultad real de ejecución y los costes derivados que llevan implícitos.

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Considerando que se han ejecutado casi al completo los sistemas de espacios libres y zonas verdes, previstos por el PGOU vigente, la presente alternativa mantendría el esquema actual. Habría que considerar como nuevos espacios libres a incorporar Los correspondientes al desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, debiendo definirse según el desarrollo de sus instrumentos.

Continuando con la estrategia principal de esta alternativa, la recuperación peatonal del eje de la calle Real supondrá su incorporación como espacio libre y eje verde. Tal como se ha indicado, la peatonalización supone la creación de un paseo continuo, que sirva de soporte para la inserción de una continuidad de la masa verde, ya sea lineal insertada en los recorridos como mediante la creación espacios libres o ampliación y mejora de los existentes. De esta forma, se pretende configurar una red de espacios verdes conectados por esta nueva vía reconvertida en paseo y espacio más amable para el ciudadano.

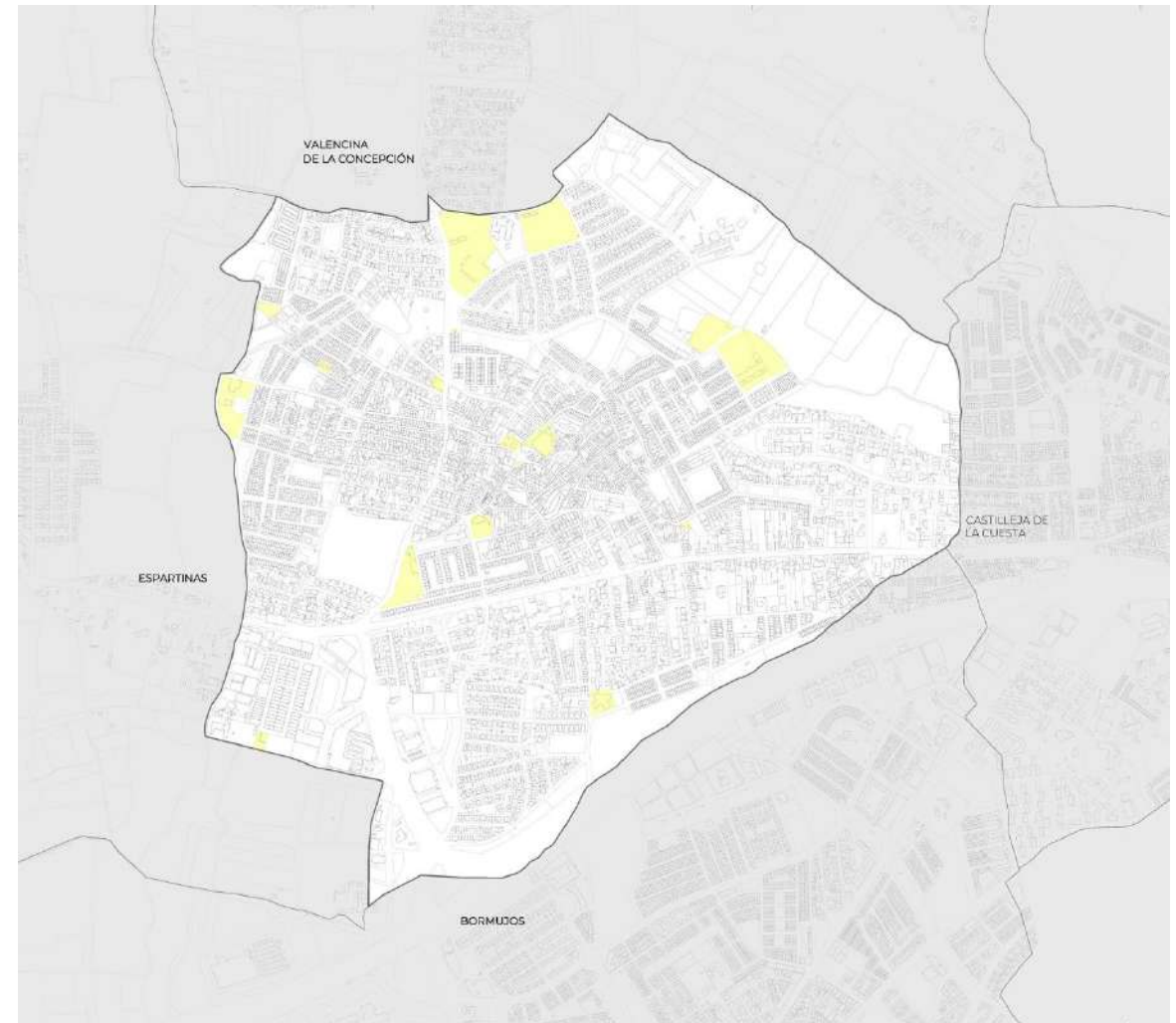


Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 01

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

Siguiendo la misma directriz que en el sistema de espacios libres, para los equipamientos se mantendrá el esquema actual.

En la línea principal de peatonalización de esta alternativa 01, esta actuación en el casco urbano incidiría en el problema ya existente de falta de estacionamiento en la localidad. Por tanto, se propone la incorporación de dos nuevas bolsas de estacionamiento, una sobre la parcela sita en la calle Sevilla nº 10 con la posibilidad de ampliación sobre la parcela lindando al sur y dirección Av. de Europa nº 21, y por otro lado la parcela correspondiente al nº 18 de la calle Fray Ramón de Gines, sobre cuya planta baja y sótano ya se ha ejecutado un expediente de expropiación por parte del Ayuntamiento de Gines para dicho uso de estacionamiento. Estas parcelas situadas estratégicamente en el casco histórico supondrían una posible solución a los problemas de aparcamiento, a la vez que harían viable la materialización efectiva del entorno peatonal propuesto.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 01



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

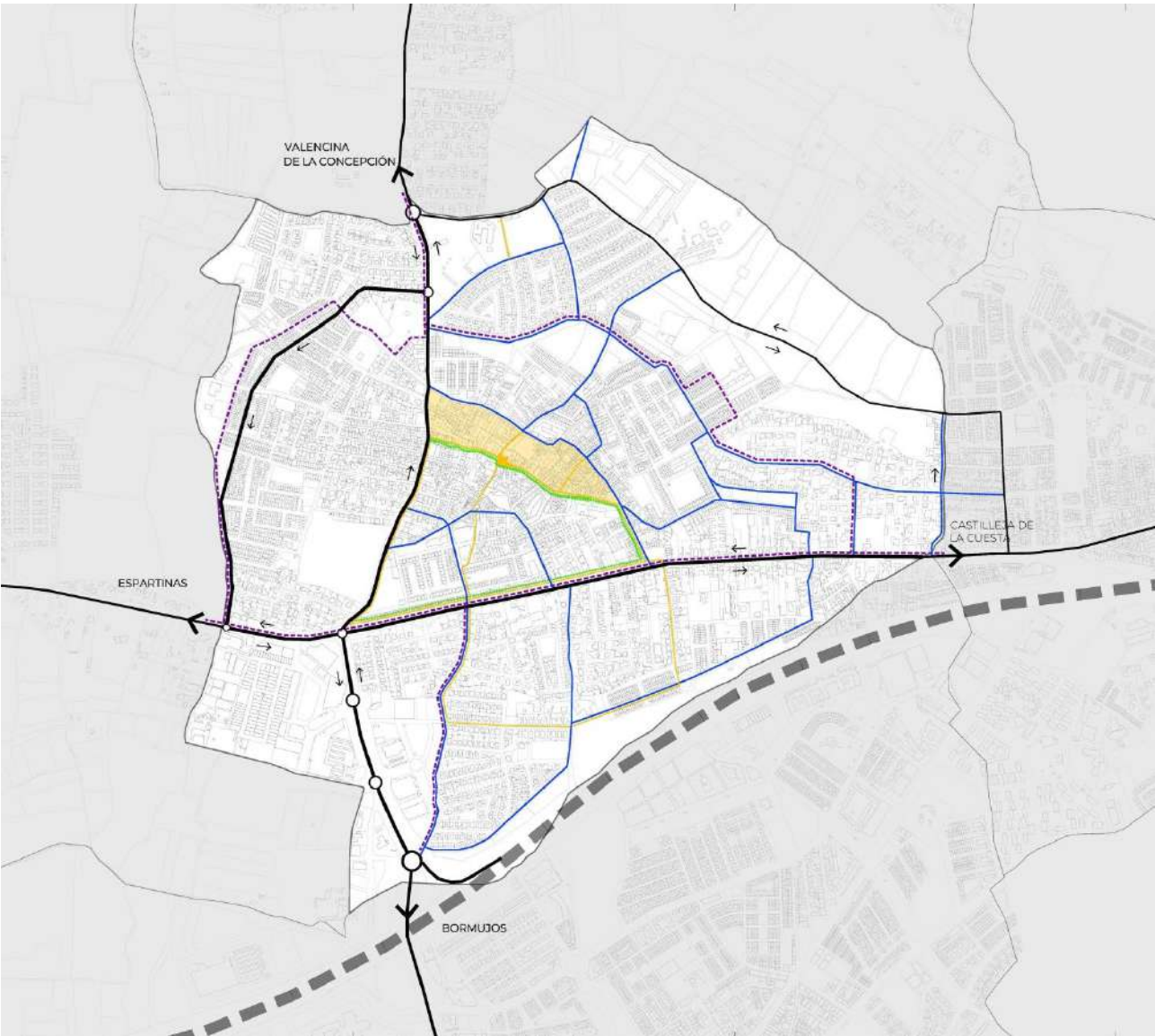
La propuesta de esquema de articulación territorial para la movilidad motorizada en el PGOM de Gines se organiza a partir de una la estructura viaria principal existente, que conecta longitudinal y transversalmente la localidad. Esta red en cruz se encuentra, tal como se ha diagnosticado y explicado con anterioridad, totalmente congestionada, suponiendo además una barrera para el crecimiento urbano y movilidad interna de la población.

En este alternativa se propone, para descongestionar el intenso tráfico que sufre la localidad y facilitar estos ámbitos a favor del peatón, redistribución de la circulación motorizada que atraviesa la localidad de norte a sur, evacuándola hacia una estructura viaria externa al centro urbano para configurar una ronda interior que conectaría el eje longitudinal (Av. de Colón) con el transversal existente (Av. de Europa) derivando uno de los sentidos norte-sur del tráfico por el límite oeste de la localidad. De esta forma, además se liberaría parcialmente la saturada travesía en el tramo de la Av. de Colón y facilitaría su integración en el ámbito peatonal propuesto, en el que se incorporaría como eje vertical de cohesión entre el casco histórico y el ensanche localizado al oeste. Adicionalmente, se propone el redimensionamiento de la rotonda de enlace en la intersección de la Av. de Europa y Colón, verdadero embudo del tráfico en la actualidad que recoge los flujos que recibe la localidad en todas sus direcciones.

Este sistema de circunvalación se complementaría al este por la conexión del viario principal que recorrería el desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, que conectaría hacia Castilleja de la Cuesta por la Avenida Blas Infante, cerrando el anillo por la av. Plácido Fernández Viagas hasta la Av. de Sevilla, continuación en el término vecino de la Av. de Europa.

Este nivel principal viario se apoyaría en una red secundaria de tráfico rodado. Esta red actuaría como anillos interiores que interconectarían las cuadrantes de la localidad con la red principal. Por último, un tercer nivel donde la red se despliega en una malla capilar de vías internas que estructuran la movilidad local, garantizando la permeabilidad y conectividad entre los distintos sectores del municipio, y optimizando la integración de las distintas áreas.

Este esquema busca mejorar la eficiencia y descongestión de la movilidad motorizada, al tiempo que se compatibiliza con otras modalidades de transporte, promoviendo una infraestructura adaptada a las necesidades de conectividad de los diversos ámbitos de la localidad. De esta forma se facilita la integración de zonas con distintos grados de peatonalización y gradientes en las restricciones del tráfico rodado tanto en la posibilidad de acceso como la limitación de velocidad, reduciéndose gradualmente desde el perímetro a la pequeña red interior reservada a tráfico lento y peatonal.



Esquema de movilidad Alternativa 01

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Respecto a la movilidad no motorizada, nuevamente se plantean la calle Real como eje principal de los itinerarios peatonales. Tal como se ha incidido se pretende impulsar la interconexión mediante **recorridos accesibles**, que creen tanto **itinerarios seguros como recorridos rutas saludables** propicias para el ocio y la interconexión de la localidad.

En particular sobre la red ciclista, se propone su compleción en el cuadrante noroeste, completando el arco norte y su conexión con la red ya ejecutada de la Av. de Europa.

Al igual que en otras alternativas dichos ejes tendrán vocación de **interconectar con las localidades próximas**, conformando una verdadera red de caminos peatonales y ciclistas. De esta manera la

conurbación efectiva que existe se aprovecha para crear nuevos vínculos espaciales, así como propiciar sinergias entre los municipios que configuran este ámbito de la primera corona del Aljarafe.

Por otra parte, tal como se ha indicado la red de tráfico planteada de doble jerarquía va reduciendo las circulaciones hacia el interior del núcleo. De esta forma, se facilita que áreas del casco urbano puedan aplicar **grados de peatonalización progresiva**, priorizando en éstas la plataforma única, calles de acceso restringido, único sentido y tráfico lento que faciliten secuencias de recorridos peatonales interconectado por los ejes transversales ya explicados.



Montajes ejemplos peatonalización híbrida con carril bici integrado.

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

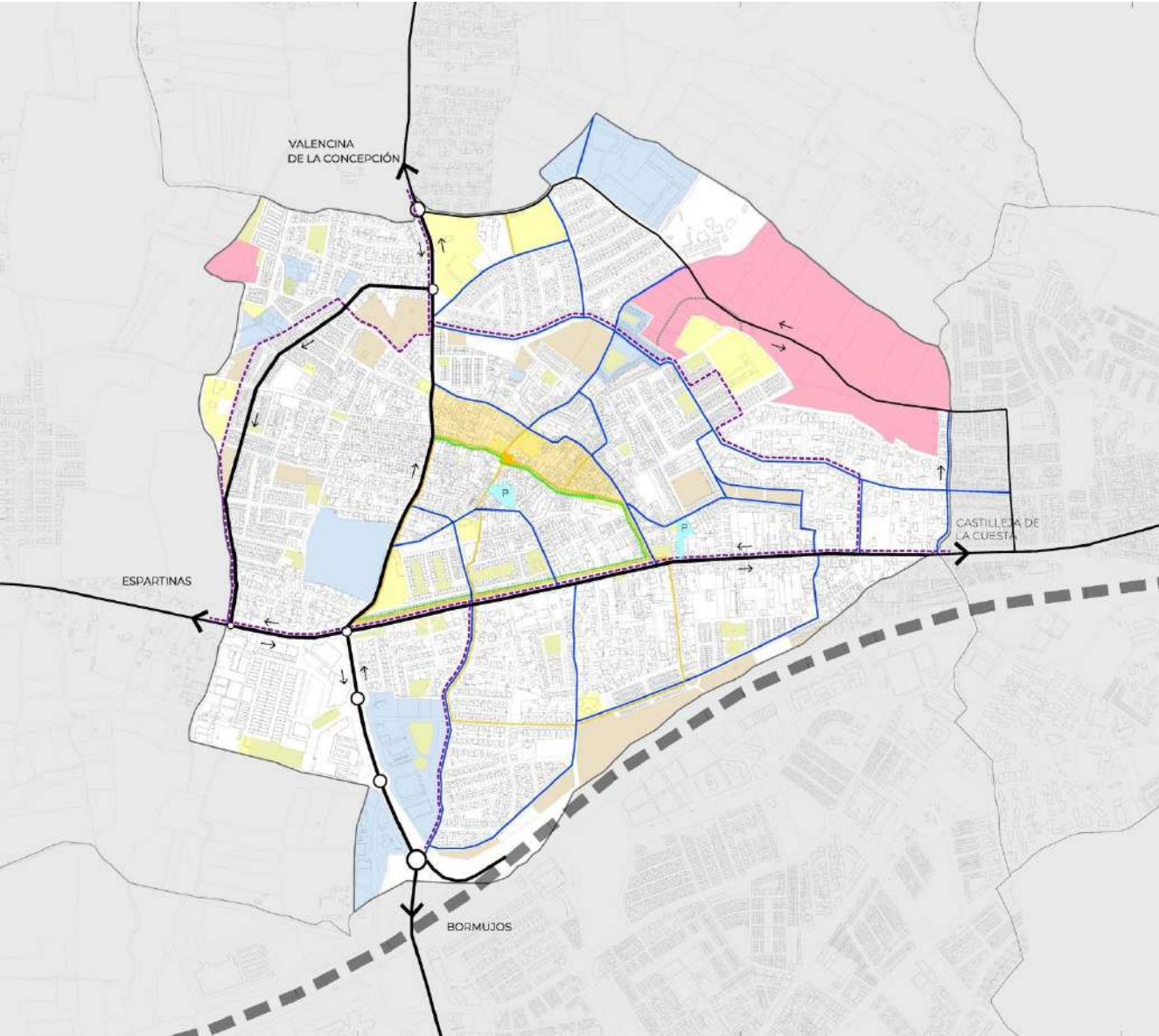
A. HOMOGENEIDAD VISUAL Y ESTÉTICA

Se presenta clave para la compleción de esta alternativa la implantación de un plan de homogeneización estética del eje de la calle Real, así como de la señalética en su entorno y vías de acceso.



La consecución de la calle Real como verdadero vector de la localidad, supone la compleción de la imagen que ya ha avanzado el plan de peatonalización actual vigente y parcialmente ejecutado. Cabe reseñar que dicha ejecución se ha llevado a cabo con unos criterios que estimamos acertados, si bien el entorno inmediato no ha gozado de dicha imagen y renovación urbana.

En base a subsanar esta imagen, se deberán eliminar los elementos discordantes y establecer en base a una ordenanza específica las normas estéticas de homogeneización de dicho entorno, tanto en señalética como en tratamiento de fachadas y otros elementos sobre el pavimento, anchura de acerados y eliminación de elementos verticales que invaden los recorridos peatonales.



Esquema general de la Alternativa 01

ALTERNATIVA 02

LA INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO.

El modelo de ordenación planteado para Gines en esta alternativa propone una **estrategia global basada en el objetivo de integración del casco urbano como elemento clave para la cohesión de todas las áreas de la localidad** y la mejora de la calidad urbana del ciudadano. Para llevar este objetivo a cabo se estima necesario un cambio drástico en la estrategia de movilidad del municipio, **llevando el ámbito peatonal a un nuevo estadio en el que todo el casco urbano, considerado zona 1, sea dominio prioritario del peatón**. Para ello, no bastaría con esta zonificación prioritaria del casco, si no que vendrá acompañado de un plan alternativo de movilidad para el tráfico motorizado, descongestionando las saturadas travesías longitudinal y transversal de la localidad, totalmente saturadas y que impiden una integración efectiva de los distintos cuadrantes en que dividen a la localidad de Gines.

Como elemento clave para esta propuesta se propone el **soterramiento de la Av. de Colón en su tramo central** adyacente al centro histórico, en concreto desde el cruce con la Av. de San José al norte, hasta la intersección con la c/ Alcoy al sur. Asimismo, la actuación de soterramiento se inscribe dentro de **una estrategia de movilidad más amplia, cuyo segundo elemento destacado es una ronda de circunvalación** local que permitirá desviar gran parte del tráfico urbano hacia la periferia.

Respecto a las áreas de oportunidad de crecimiento se repite el planteamiento de la alternativa 01, considerando como **área principal de crecimiento el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”** a desarrollar como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU). De igual forma, se desarrollaría como sector de uso principal residencial con las reservas normativas para vivienda protegida y asumiendo el trasvase propuesto por el mencionado documento de Revisión del PGOU en tramitación ambiental en la actualidad. Como diferencia se introducirían parcelas de uso exclusivo terciario en la zona sureste del sector en contacto con la trama urbana actual. De esta forma se pretende compensar la concentración de usos terciarios y comerciales al sur del término municipal, así como favorecer la mixticidad de usos que rompa la zonificación estricta.

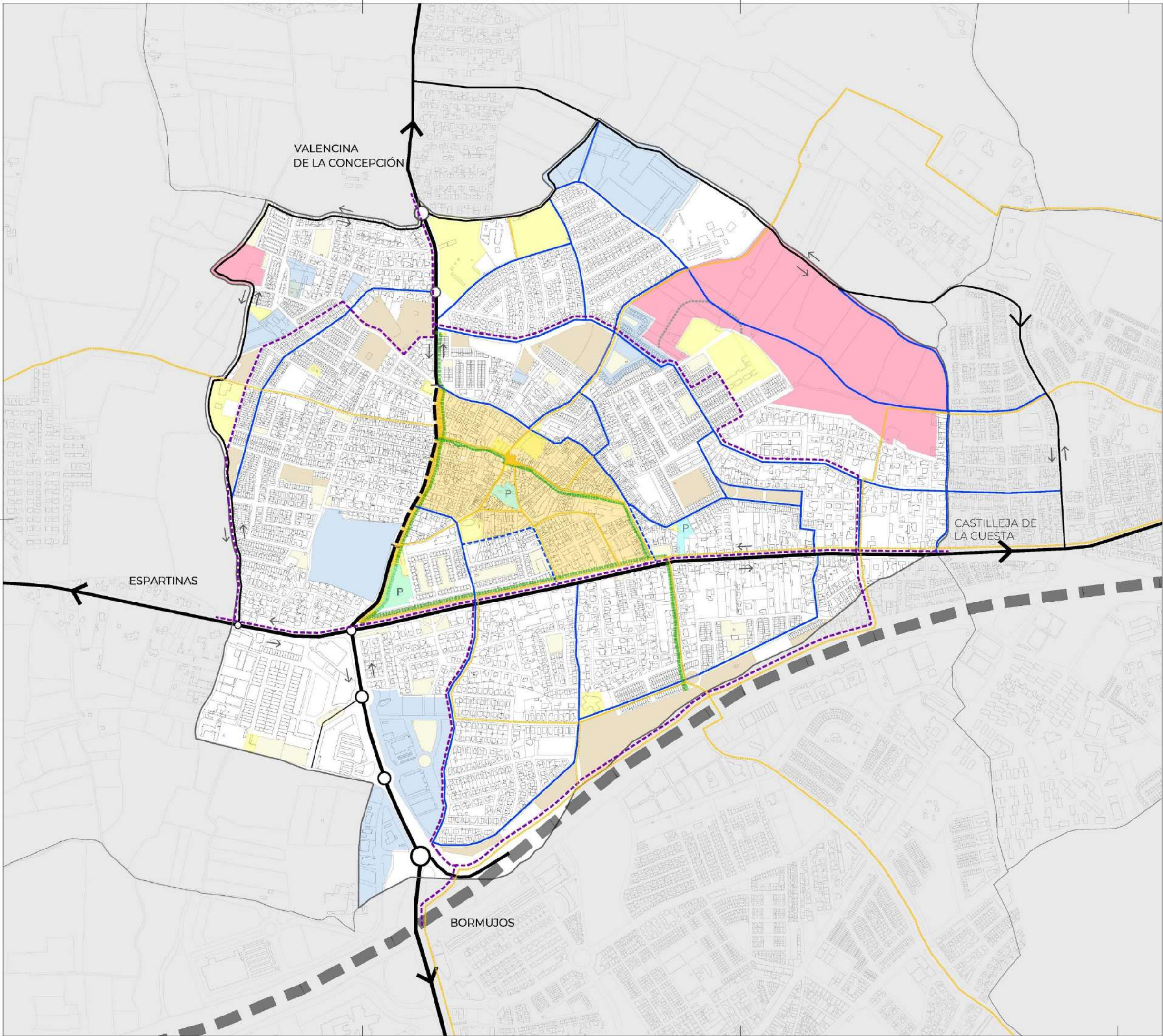
Tal como ya se ha apuntado en la actuación sobre la Av. de Colón, **el sistema general de espacios libres y zonas verdes propondrá nuevos espacios** de esparcimiento **sobre el nuevo ámbito peatonal, mejorando el índice de masa verde existente y procurando la continuidad e interconexión de los mismos**. Por otro lado, la efectividad de este plan no puede menoscabar la necesaria movilidad motorizada tanto de los residentes del casco urbano como de las personas que desplazan a éste, por lo que **se propone la compleción de una red de aparcamientos públicos** disuasorios en el perímetro del casco histórico. Se propone la ampliación del ya existentes en la calle Sevilla, con la posibilidad de enajenación de la parcela adyacente al sur con acceso por la Av. de Europa, así como la ampliación del aparcamiento situado en la calle Comistra de actualmente da servicio al consultorio municipal, en este caso se propone su ampliación con la parcela adyacente no ejecutada calificada como equipamiento comercial, procurando una actuación única bajo rasante compatible tanto con los usos comerciales como asistenciales previstos. Como tercer punto de estacionamiento se propone continuar con el expediente de expropiación existente sobre la planta

baja y sótano de la parcela en la calle Fray Ramón de Gines, siendo en este caso de uso para residentes y usos administrativos.

Respecto a la sensibilidad ambiental, esta alternativa redunda en la apuesta por poner en valor el centro histórico y patrimonial de Gines estableciendo una **homogenización en los tratamientos materiales, recorridos y señalética**. En este caso **extendiendo dicha actuación a todo el ámbito peatonal propuesto y** con especial importancia en **la nueva Avenida de Colón**, sobre la que se pretende crear nuevos puntos de encuentro como nodos de reunión, interrelación social y actividad comercial, introduciendo el concepto de centro comercial abierto, concepto que describe esta actuación con el objeto de una revitalización urbana que busca integrar el comercio minorista y los servicios en un entorno urbano peatonal y atractivo, potenciando la actividad económica local sin afectar la calidad de vida de los residentes. Este modelo promueve la accesibilidad, la mejora del espacio público, la preservación del patrimonio y una movilidad sostenible, creando un entorno donde el comercio y la vida comunitaria coexisten de manera armónica y dinámica.

Por otra parte, la potenciación del entorno del casco y los itinerarios peatonales, pretenden **conformar una red de itinerarios con vocación de interconexión con las localidades vecinas**, aprovechando la conurbación efectiva como oportunidad para la creación de vínculos espaciales y sinergias comunes. Estas redes de itinerarios discurrirán por algunas de las sendas históricas como es el caso del Cordel del Patrocinio que atraviesa Gines, proponiendo su señalización en el tramo de las calles Cazalleja de Almanzor y calle Romero Ressendi, tramo el cual podría enlazar con el trazado del cordel por el término de Espartinas y cuya recuperación se propone en algunos estudios.





ALTERNATIVA 02

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

- ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD
- ÁREA NUEVA OPORTUNIDAD EN SUELO RÚSTICO, USO RESIDENCIAL
 - NUEVO SUELO URBANO ASIMILADO POR EL PLAN
- PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO
- ZONA 1, DISTRITO REGIONAL

2- SISTEMA DOTACIONAL

- DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES
- DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS
- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
 - PARKING DISJUNTORIO

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

- MOVILIDAD MOTORIZADA
- SISTEMA VIAL: PRINCIPAL (NIVEL 3)
 - SISTEMA VIAL: PRINCIPAL SOTERRADO (NIVEL 2)
 - SISTEMA VIAL: SECUNDARIO (NIVEL 2)
 - SISTEMA VIAL: TERCERARIO (NIVEL 3)
 - SISTEMA VIAL: HÍBRIDO (NIVEL 3)
 - A-43 AUTOVÍA HUELVA-SEVILLA
 - PLAZA DE SISTEMA VIAL: PRINCIPAL (NIVEL 2) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

- MOVILIDAD ALTERNATIVA
- ZONA 1, DISTRITO REGIONAL
 - RECORRIDOS CICLISTAS
 - ITINERARIOS PLATAFORMALES DE CONEXIÓN
 - SERVIDORES VERDES
 - OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- ASECCIÓN CEMENTERIO

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES

MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. LA INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO. SOTERRAMIENTO AV. COLÓN.

En la línea propuesta en la alternativa 01 de recuperación del centro histórico, la alternativa 02 avanza un paso más para conseguir la integración del casco urbano como elemento clave de cohesión de la localidad y como “territorio reconquistado” por el ciudadano.

La propuesta en esta alternativa 02 pasa por una doble actuación, por un lado, ampliar el ámbito de prioridad peatonal a toda la denominada zona 1 del casco urbano, estableciendo un distrito con circulaciones, espacios y tratamientos diseñados en pos del peatón. Para la consecución de este objetivo se propone junto con las restricciones propias para el tráfico rodado, una serie de pautas de diseño y homogeneización que conformen un ámbito reconocible y paseable. Para ello será necesario un estudio pormenorizado del tráfico y sus derivaciones, ya que no se trata de una peatonalización total de la zona 1, y por tanto de un ámbito incompatible con el tráfico rodado, si no de prioridad peatonal, para lo que se establecerán viarios compartidos, restricciones horarias para residentes, carga y descarga o acceso a estacionamientos.

Para la viabilidad de esta prioridad peatonal y su convivencia con el desarrollo de la actividad y el desempeño propio del uso residencial, esta propuesta deberá ir acompañada de medidas para solucionar las derivaciones del tráfico rodado y para recoger el estacionamiento de los vehículos, proponiendo nuevas zonas de aparcamiento en el perímetro del casco.

La segunda actuación clave para llevar a cabo la integración efectiva del casco urbano es la propuesta de soterramiento parcial de la Av. de Colón. El ámbito de esta actuación se encuadraría en dirección norte-sur entre el cruce con la calle san José, hasta la intersección con la c/ Alcoy, correspondiendo con el tramo adyacente al casco histórico de Gines. Con esta intervención se conseguirían varios objetivos:

- Continuidad de la trama del casco urbano hacia su expansión al oeste, extendiendo la prolongación natural de las calles Nuestra Señora del Rocío, Sanatorio, Valdés Leal, Pedro Castillo, Jerónimo Camino y calle Alcoy al oeste de la Av. de Colón en las calles Pizarro, La Era, Cazalleja de Almanzor, Murillo, Velázquez, Zurbarán, Goya, Vázquez Díaz e Isidoro Castaño.
- Descongestionar el tráfico en este tramo, totalmente saturado por el tránsito que recoge de todos los municipios adyacentes y los propios desplazamientos internos.
- Integración del nuevo ámbito peatonal, zona 1, transformando a la Av. de Colón en un paseo comercial y de interacción social en su tramo más significativo lo que produciría una mejora drástica en la calidad urbana y del espacio público en favor del ciudadano.
- Continuidad en los itinerarios peatonales, conformando el “triángulo” formado por la calle Real, Avenida de Colón y Av. de Europa como un anillo continuo de prioridad peatonal. Estos itinerarios peatonales a su vez se apoyan en una mayor continuidad de la masa verde en la zona central, la de menor densidad en la actualidad y la red adyacente de carriles bicis.
- Relocalización de áreas de equipamientos y espacios libres. El nuevo espacio público ganado sobre la Av. de Colón servirá como apoyo para la relocalización de equipamientos planteados por el PGOU de 2013 no ejecutados o que su planteamiento o ubicación han quedado obsoletos. De esta manera estos equipamientos podrían ser redistribuidos y liberar parcelas para uso lucrativo, de manera que autofinancie la infraestructura de soterramiento propuesta.

La implementación de este proyecto de cohesión territorial no solo beneficiará a Gines, sino que se extenderá a los municipios colindantes, ya que la fluidez del tránsito que atraviesa la localidad mejoraría de manera radical, transformando la nueva travesía soterrada en un foco de atracción de actividad y sinergias. De esta forma, esta infraestructura se convertiría en un elemento que impulse la calidad de vida de los habitantes, mejore las oportunidades de desarrollo económico y fomente un modelo urbano más sostenible e integrado a nivel territorial.



Actuaciones de soterramiento A-5 y Paseo de Extremadura, Madrid. Fuente: www.elespañol.es





Plataforma espacial sobre el río Vilaine, Rennes, Francia- Fuente: Google Earth
Plataforma espacial soterramiento A-7, San Pedro Alcántara, Marbella- Fuente: Google Earth + www.bulevarsanpedro.es
Plataforma espacial sobre SE-660, San Juan de Aznalfarache Fuente: Google Earth

Ejemplos de trasformación urbana mediante soterramientos. Fuente: Google Earth



B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ESTACADA DEL BARBERO

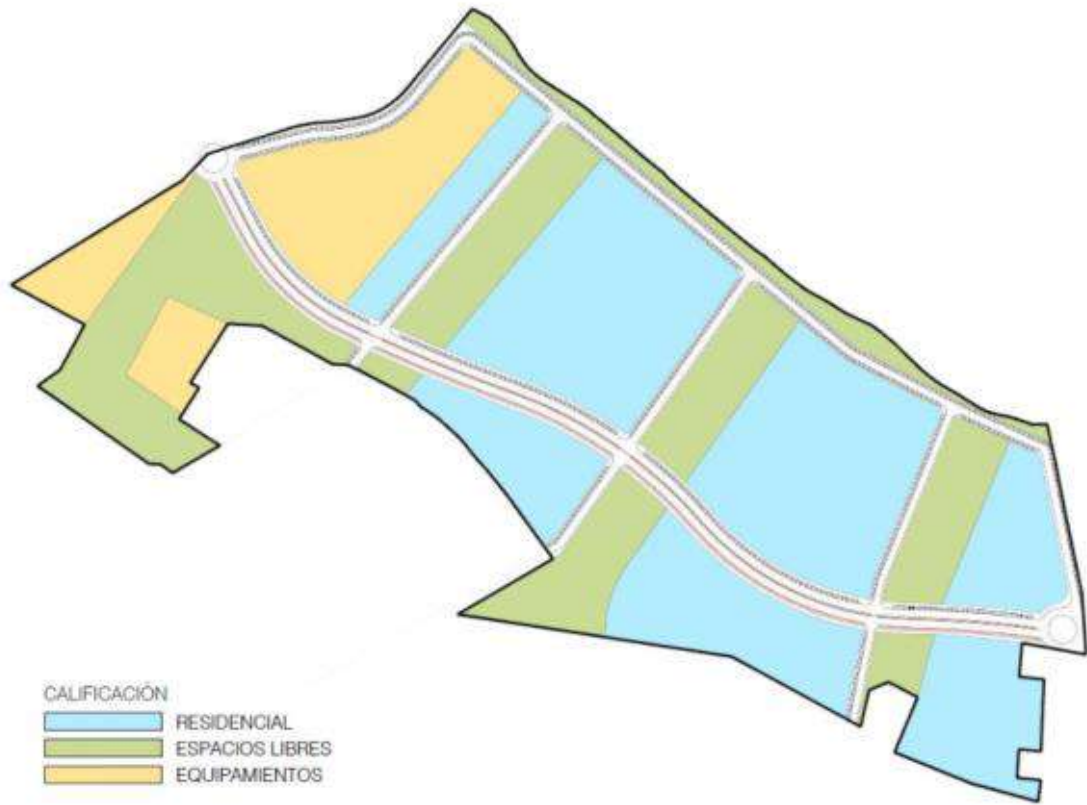
Como se ha indicado esta opción repite el planteamiento de la alternativa 01, siendo el Sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”, el principal sector residencial a desarrollar el PGOM. Del mismo modo se desarrollaría como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU) y adoptaría del documento de Revisión del PGOU actualmente en tramitación ambiental.

Respecto a la zonificación del sector se adoptaría igualmente la propuesta por el citado documento, basada en dos grandes bandas en sentido longitudinal, según el siguiente esquema:

- Los equipamientos se proponen colindantes con el lindero este de la ordenación, con lo que se persigue, al sumarse con los equipamientos deportivos existentes, generar un gran centro dotacional. Se incorpora colindante con el actual cementerio la superficie de equipamiento necesaria para la ampliación del mismo.
- Los espacios libres, con independencia de su carácter local o general, se sitúan en la zona la servidumbre de protección mortuoria, así como siguiendo la trama del olivar existente en corredores de 50 metros en la dirección norte- sur, a fin de introducir la trama del olivar como espacio vertebrador entre lo rural y lo urbano. El resto de los espacios libres se localizan: al sur del camino de separación entre Gines y Valencina de la Concepción con ancho variable, mayoritariamente por encima de los 12 metros.
- La creación de una nueva calle en dirección este-oeste que enlace la calle de La Cañada y la avenida del Cortijuelo Alto de Gines, con la avenida Blas Infante de Castilleja de la Cuesta y con el nuevo acceso en la línea de términos entre Gines y Castilleja indicado en el párrafo anterior.
- La malla residencial se concentra en una única banda o fila superior. De este modo, se consigue la reducción del espacio viario al mínimo necesario y se resuelven las conexiones con la ciudad existente. Se generan dos supermanzanas centrales de aproximadamente 200x200 metros y otras dos en cada extremo, más irregulares debido a su contacto con la trama existente.
- Se procura la mezcla de tipologías, incorporándose tipologías plurifamiliares de forma continua en el frente al vial principal este-oeste y banda de espacios libres, con unifamiliares adosadas. Se incorporan viviendas unifamiliares colindantes con los linderos traseros de las parcelas con frente a las calles Vicente Alexandre, Ramón y Cajal y Joaquín Romero Murube, lo que permite ocultarlas de forma no conflictiva del paisaje urbano. Las viviendas protegidas se localizan insertas dentro de la trama residencial.

Sobre este esquema se propone la introducción de parcelas de uso exclusivo terciario en la zona suroeste, donde se sitúan los equipamientos, conectando con la trama urbana actual y compensando de esta manera la concentración de usos terciarios y comerciales al sur del término municipal, así como favorecer la mixticidad de usos que rompa la zonificación estricta. Respecto a los

usos residenciales se propone las reservas para viviendas protegidas por encima del límite normativo, considerando la necesidad social de esta tipología residencial.



Propuesta de zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación. Nov. 2021 (No vinculante)





Propuesta de imagen para zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación. Nov. 2021 (No vinculante)

VIVIENDA PROTEGIDA Y EQUILIBRIO SOCIAL

En cuanto al perfil de la vivienda, se formula una estrategia con un enfoque social, en la que en torno a un **60% de la edificabilidad** se destinará a **vivienda con protección pública**. Este porcentaje significativo refleja la intención de garantizar el acceso a una vivienda digna y asequible para sectores amplios de la población, priorizando a aquellos colectivos más vulnerables o con mayores dificultades de acceso al mercado de la vivienda libre.

La distribución de la vivienda protegida se integrará de manera equilibrada con el resto del parque residencial, evitando la segregación social y promoviendo la cohesión entre diferentes estratos de la sociedad. Este modelo busca consolidar un tejido urbano diverso, inclusivo y accesible para todos.

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto al fomento de nuevos crecimientos relacionados con actividades económicas, la propuesta concentra el desarrollo del sector terciario en el propio desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”, con la propuesta de parcelas de uso exclusivo terciario al suroeste del sector.

EJES TERCIARIOS Y DE SERVICIOS EN LA TRAMA URBANA

Además de esta nueva actuación sobre el suelo rústico, es relevante destacar que una de las intenciones fundamentales de esta alternativa es el **impulso de otros ejes terciarios y de servicio**. Esta estrategia tiene como objetivo generar y fomentar una trama urbana caracterizada por una notable mixticidad de usos, integrando actividades residenciales, comerciales, de servicios y productivas de manera equilibrada.

El desarrollo de estos ejes terciarios permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales que no solo mejoren la oferta de servicios locales, sino que también atraigan inversiones y fomenten la creación de empleo. Esta mixticidad de usos es un elemento clave en la configuración de ciudades más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad de la ciudad durante todo el día.

Desde el punto de vista urbanístico, la propuesta busca evitar la segregación funcional y espacial, que históricamente ha generado sectores monofuncionales, como áreas exclusivamente residenciales o industriales. En su lugar, se propone la creación de áreas urbanas donde coexistan diferentes actividades, fomentando un desarrollo compacto, accesible y eficiente. La distribución equilibrada de usos terciarios en el municipio contribuirá a la generación de nodos de actividad que estén interconectados mediante una red de transporte y movilidad eficiente, promoviendo un modelo de ciudad más inclusivo y dinámico.

En este contexto, se prevén dos ejes de intervención:

- **Establecer directrices para una distribución homogénea del uso terciario-comercial:** Se propone implementar una estrategia que garantice una distribución equilibrada de los usos terciarios, con especial atención en el entorno de la calle Real, una arteria central del municipio. Este eje busca reforzar la actividad comercial en esta área tradicional, consolidándola como un polo de atracción y servicios. La proximidad de la calle Real a los principales núcleos residenciales facilita una mayor accesibilidad y dinamismo económico, promoviendo el comercio de proximidad y revitalizando el tejido urbano en una zona emblemática para la comunidad.
- **Desarrollo de nuevas áreas con carácter preferentemente terciario-comercial:** Por otro lado, la actuación de soterramiento de la Av. de Colón supondrá un revitalizamiento de la zona, potenciando su actual carácter comercial como paseo conectado con el casco histórico, continuando el eje comercial de la c/ Real y estableciendo un nuevo espacio de actividad y encuentro de la localidad.

Asimismo, esta estrategia de mixticidad de usos urbanos tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al crear entornos más completos y equilibrados, donde se pueda vivir, trabajar, acceder a servicios y disfrutar de espacios de ocio y esparcimiento dentro de un mismo ámbito geográfico. La combinación de usos terciarios y residenciales no solo dinamizará la economía local, sino que también contribuirá a la creación de una ciudad más cohesionada socialmente, con una oferta variada de actividades que atiendan las necesidades de diferentes grupos de población.



GESTIÓN

Respecto a la gestión, conforme al art. 88 de la LISTA y art. 124 del Reglamento:

*“1. La ejecución **de las actuaciones de transformación urbanística se desarrollará por alguno de los siguientes modos de ejecución:***

- a) Las actuaciones de mejora urbana se desarrollarán mediante ejecución asistemática.*
- b) Las actuaciones de reforma interior se desarrollarán mediante ejecución sistemática cuando sea factible la delimitación de unidades de ejecución y, en caso contrario, mediante ejecución asistemática.*
- c) Las actuaciones de nueva urbanización se desarrollarán mediante ejecución sistemática.”***

Por otra parte, se indica en el propio art. 124 del Reglamento:

“3. Conforme al artículo 89 de la Ley, mediante las modalidades de gestión pública o privada, corresponde a las Administraciones Públicas, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, la dirección, inspección y control de toda actividad de ejecución urbanística, con la participación, en los términos establecidos en la Ley, de los particulares, sean o no propietarios de los terrenos.

4. Para la ejecución de las actuaciones previstas en los instrumentos de ordenación del territorio se podrán emplear, conforme determine la Administración actuante, cualquiera de las modalidades de ejecución y de gestión pública o privada, directa o indirecta, salvo la expropiación en las actuaciones privadas declaradas de Interés Autonómico cuando se realice fuera de los sistemas de compensación o cooperación.”

Los art. 99 y siguientes de la LISTA indican los sistemas de ejecución para las actuaciones sistemáticas, en las que se enmarcan las actuaciones de Nueva Urbanización en suelo rústico planteadas.

En base a estos preceptos los sistemas de gestión a aplicar sobre los ámbitos planteados dependerán de las características de cada uno, siendo la administración la competente para el control de los mismos. En este marco **se debe propiciar la colaboración público-privada bajo la competencia última de la administración.**

Sin perjuicio de lo expuesto, **los sistemas prioritarios serán los de compensación y cooperación, pudiendo proponerse el de expropiación en casos muy justificados por el interés general**, si bien debe considerarse una vía de último recurso debido a la dificultad real de ejecución y los costes derivados que llevan implícitos.



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

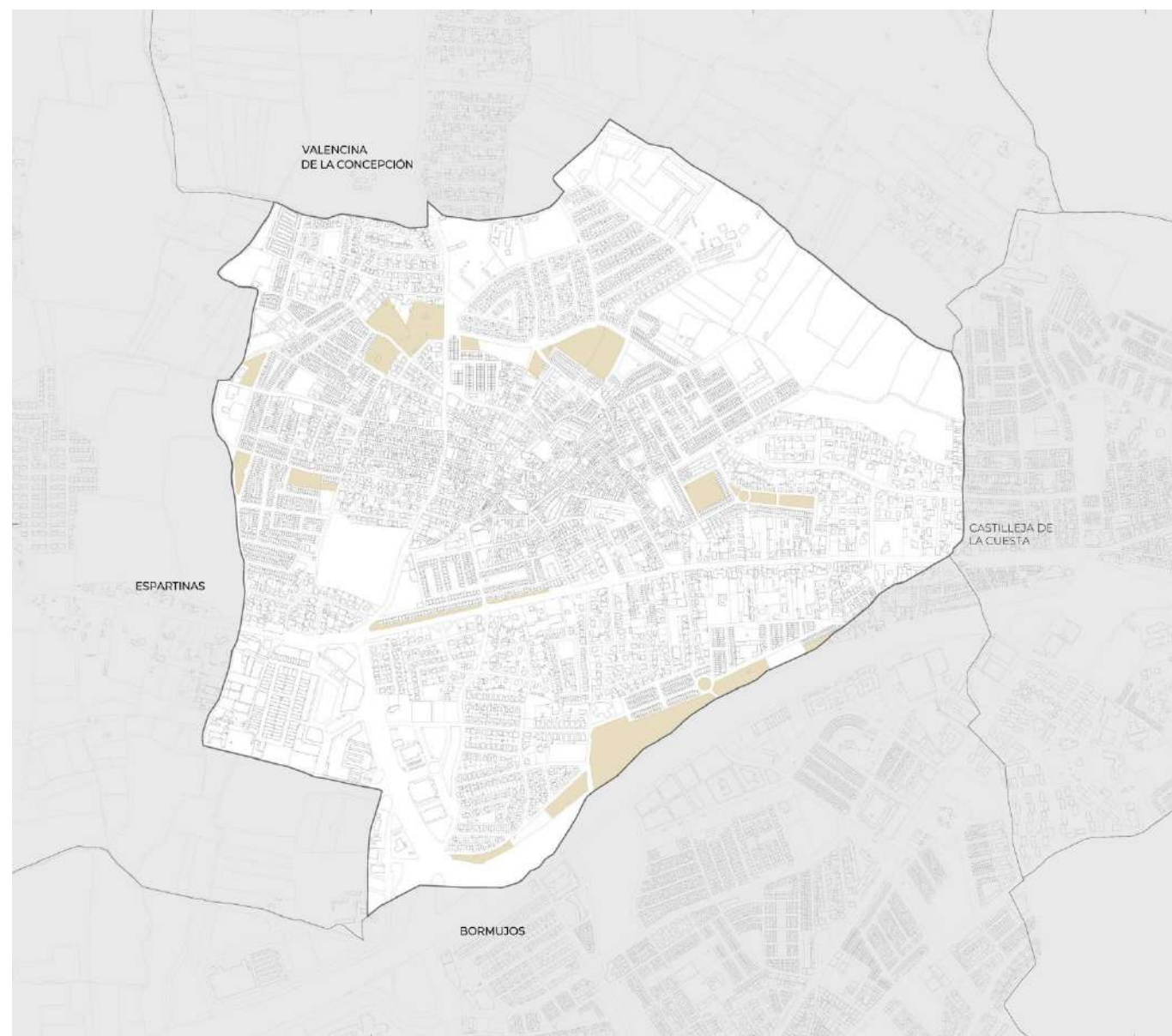
Sobre el sistema general de dotación de espacios libres y zonas verdes en el municipio, como se ha evidenciado a través de los análisis y diagnósticos realizados, destaca la significativa presencia de estos espacios en todo el ámbito municipal. En la mayoría de los casos, se ha constatado que dichos espacios cumplen con una cualidad óptima en relación con los factores de interés de la población, tales como la accesibilidad, el diseño inclusivo, la presencia de zonas polivalentes, mobiliario urbano adecuado, iluminación eficiente, así como una notable presencia de naturaleza y biodiversidad, destacando la utilización de vegetación autóctona y sostenible.

No obstante, a pesar de los buenos indicadores actuales, se ha identificado que la menor densidad de masa verde se localiza en el casco urbano, siendo a su vez la zona de mayor densidad edificatoria. Por tanto, entendemos necesaria el reajuste de esta red de espacios verdes, compensando estas diferencias y proporcionando al ámbito del casco urbano de una nueva cualificación, así como aumentar su impacto positivo sobre la población y mejorar su funcionalidad. El objetivo de esta estrategia es asegurar una mayor equidad en la distribución espacial de los espacios verdes y libres, permitiendo que toda la población pueda disfrutar de manera equilibrada de los beneficios que estos espacios ofrecen.

En este marco, cobra especial relevancia el nuevo espacio propuesto sobre el soterramiento de la Av. de Colón, este paseo contaría con la superficie aproximada de 9.000 m², con una longitud aproximada total de 600 m y anchura media superior a 15 m. Este nuevo espacio de la localidad se concibe como un **gran espacio libre con una fuerte presencia vegetal**. Esta intervención no solo mejora la accesibilidad de las áreas circundantes, sino que actúa como un **nodo central** de conexión en la creación de los diferentes espacios verdes y libres del municipio, sin importar su escala. Esta vertebración de zonas verdes conectaría de manera diagonal los principales espacios verdes de Gines, al sur el Parque del Pinar con el Parque Municipal Concejala Dolores Camino, situado al norte de la Av. de Colón.

Por otro lado, hay que indicar que la nueva gran plaza o paseo sobre el soterramiento, y la localización de nuevas zonas verdes, permitiría la redistribución de otros espacios libres de la localidad, sin comprometer el estándar de mantenimiento obligatorio establecido por la normativa vigente. Este reajuste busca maximizar la funcionalidad de los espacios libres, integrándolos de manera estratégica en el tejido urbano para que contribuyan de forma efectiva al sistema verde del municipio, a la vez que permitiría liberar parcelas reservadas para ese uso que podrían pasar a uso lucrativo.

Este enfoque holístico no solo responde a las demandas actuales de la población, sino que también anticipa el crecimiento urbano futuro, garantizando que los espacios verdes y libres continúen desempeñando un papel central en la estructura y calidad del entorno urbano.



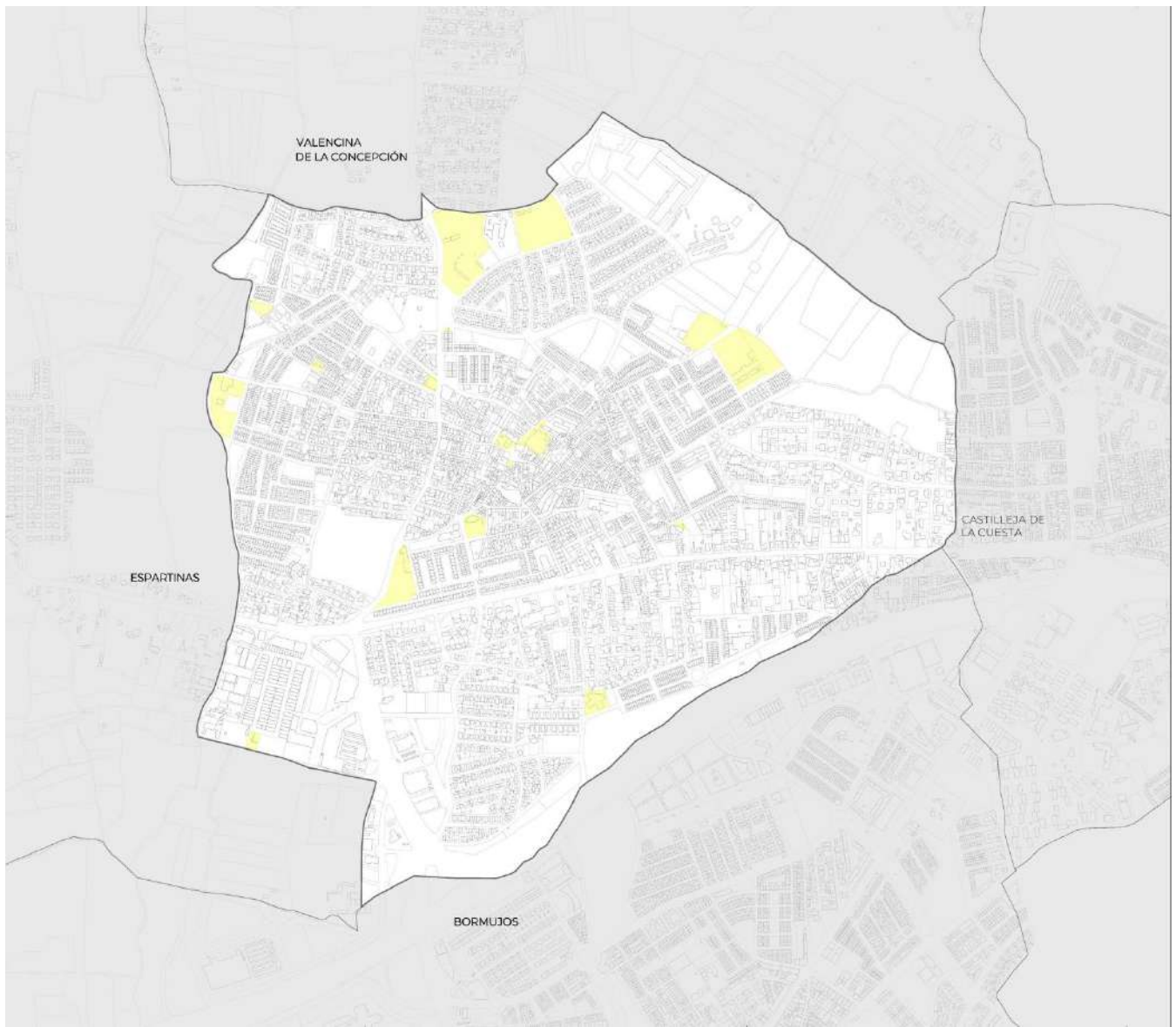
Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 02

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

En la línea principal de peatonalización de esta alternativa 02, esta actuación en toda la denominada zona 1 del casco urbano agravaría en el problema ya existente de falta de estacionamiento en la localidad. Por tanto, se propone la incorporación de tres nuevas bolsas de estacionamiento, una sobre la parcela sita en la calle Sevilla nº 10 con la posibilidad de ampliación sobre la parcela lindando al sur y dirección Av. de Europa nº 21 y sobre la parcela correspondiente al nº 18 de la calle Fray Ramón de Gines, sobre cuya planta baja y sótano ya se ha ejecutado un expediente de expropiación por parte del Ayuntamiento de Gines para dicho uso de estacionamiento.

Estas parcelas situadas en el interior del casco histórico se completarían con la parcela situada entre la calle Comistra y calle La Mogaba, correspondiente a un sistema general de equipamiento con uso deportivo-comercial según el plan vigente. Dicha parcela con una superficie de 7.193 m², planteando la dotación de estacionamiento público bajo rasante, de manera que mantenga su compatibilidad tanto con el equipamiento a desarrollar como con el consultorio municipal localizado en la misma manzana.

Estimamos que el conjunto de las tres dotaciones de aparcamientos supondría una posible solución a los problemas de aparcamiento, a la vez que harían viable la materialización efectiva del entorno peatonal propuesto, sirviendo tanto de aparcamientos disuasorios en el perímetro, como es el caso de la parcela en c/ La Mogaba, como para uso de residentes y usos administrativos en el propio centro histórico para las parcelas de la calle Sevilla y Fray Ramón de Gines.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 02



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

La planificación de una red viaria perimetral en los límites del municipio que circunvale las áreas urbanas de Gines sin incidir directamente en la trama urbana tiene como objetivo principal canalizar el tráfico de paso, evitando que interfiera en la movilidad interna del municipio. Esta estrategia permite conectar de manera eficiente las vías interurbanas principales, facilitando la continuidad del tráfico rodado externo, reduciendo así la congestión provocada por el tráfico en el interior.

De esta forma, tal como ya se ha indicado, **la actuación de soterramiento se inscribe dentro de una estrategia de movilidad más amplia, cuyo segundo elemento destacado es una ronda de circunvalación** local que permitirá desviar gran parte del tráfico urbano hacia la periferia. Este anillo viario no solo descongestionará el núcleo urbano, sino que también facilitará las conexiones con los municipios vecinos, redistribuyendo el flujo de tráfico motorizado y consolidándose como un eje central en la red de movilidad de la corona norte del área metropolitana del Aljarafe. Dicha circunvalación establecerá un arco por el norte de la localidad recogiendo a su vez el flujo proveniente del nuevo sector “Estacada del Barbero”. Esta circunvalación plantea su trazado por el límite de término municipal, conectando su arco sureste con Castilleja de la Cuesta por la Av- Reina Mercedes, junto al hospital NISA y descendiendo por la avenida Plácido Fernández Viagas hasta cerrar el anillo con la Avenida de Sevilla, continuación en el término vecino del Av. de Europa de la localidad ginense.

Toda esta operación debe apoyarse en intervenciones intermunicipales con el objeto de que esta actuación no solo mejore la movilidad interna de Gines, sino que sea una aportación en la estructura de comunicación de todo el ámbito territorial. Por tanto, este esquema de red estructural deberá proponer conexiones con los distintos sistemas de comunicación de los municipios colindantes.

Así mismo, este sistema primario deberá prever puntos de acceso adecuados a las distintas áreas urbanas del municipio, mediante nodos de enlace estratégicamente localizados. Dichos accesos estarán diseñados para garantizar una conectividad eficiente entre la red perimetral y las zonas urbanas, evitando que los flujos de tráfico de largo recorrido afecten negativamente la movilidad local, mediante un nivel secundario de viarios

De esta forma se garantizará la capacidad de estas vías para absorber la demanda futura de tráfico, asegurando una jerarquización clara que diferencie los flujos de tránsito interno de aquellos de carácter intermunicipal, en consonancia con los principios de sostenibilidad y mejora de la calidad urbana.



Montajes ejemplos de soterramientos.



Ejemplo actuación de soterramiento. San Jorge, Pamplona. Fuente: www.diariodenavarra.es

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

La movilidad alternativa asume un rol primordial como **uno de los ejes centrales de la propuesta** de ordenación, con el objetivo de promover una ciudad más cohesionada y sostenible. Esta estrategia sitúa al peatón y a la bicicleta en el centro de la planificación urbana, con el propósito de convertirlos en protagonistas de la movilidad en Gines, favoreciendo un entorno urbano orientado a las personas y alineado con principios de sostenibilidad ambiental.

La intervención busca **descongestionar la trama urbana** del tráfico motorizado intenso, permitiendo un acceso del vehículo motorizado gradual que culmina en el núcleo histórico del municipio, donde se priorizarán espacios más tranquilos y accesibles. Esta zona central, diseñada para un flujo pausado, está destinada a consolidarse como un área comercial y de servicios que ofrezca una experiencia cómoda y segura para los peatones.

En este contexto, se integran varios elementos clave para fomentar la movilidad alternativa y la sostenibilidad urbana. Uno de los principales es la **red de carriles bici**, que se diseñará para articular los distintos ámbitos y zonas de la ciudad mediante ejes principales. A su vez, se implementará una **red de aparcamientos estratégicamente** distribuidos, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad.

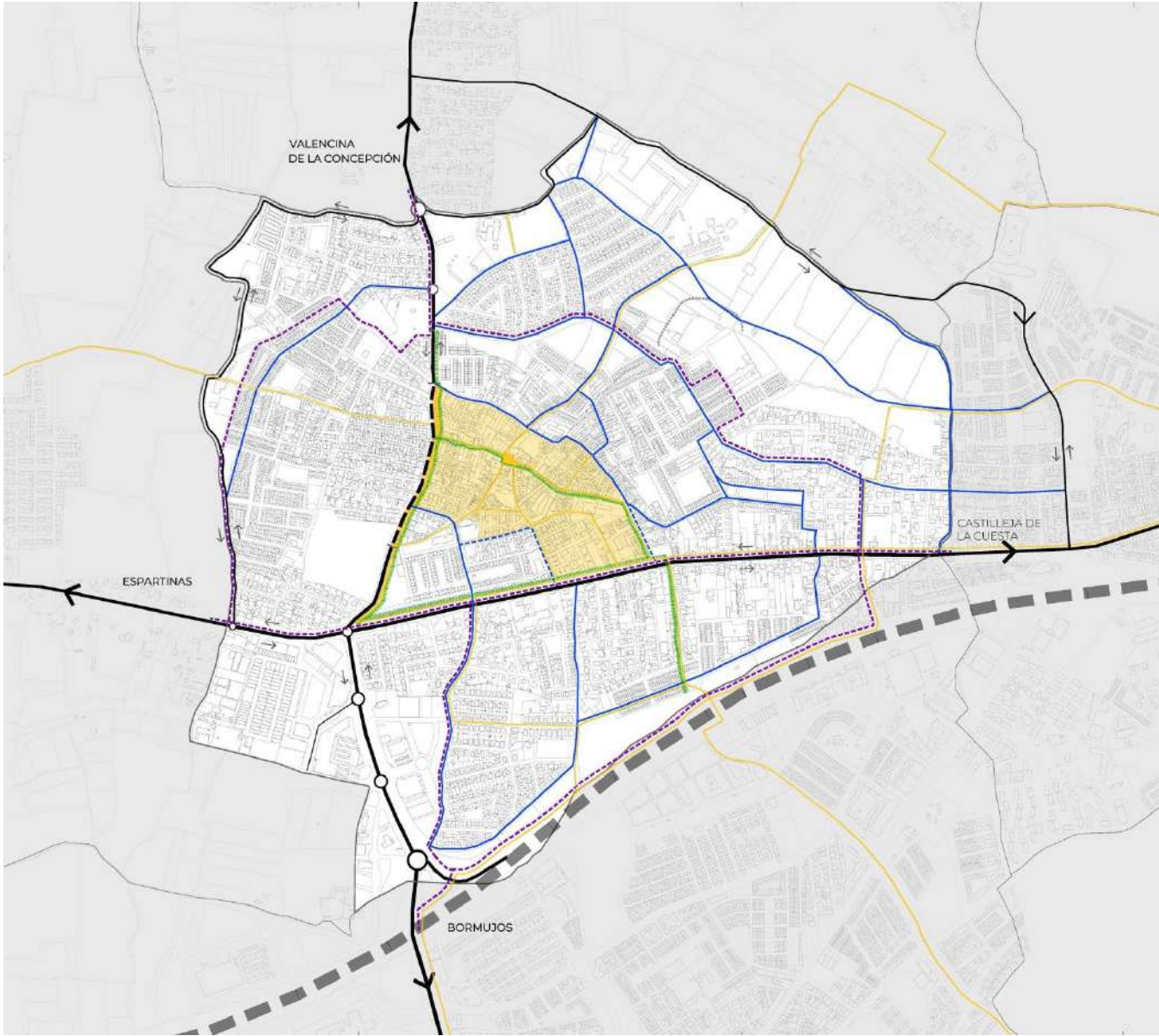
Una infraestructura verde sólida desempeña un rol clave en esta estrategia. Se busca potenciar los espacios verdes actuales y complementarlos con nuevas conexiones ecológicas, tanto en forma de corredores lineales como de áreas integradas. Esta red verde facilitará la interconexión entre distintas zonas del municipio, mejorando la calidad ambiental y el paisaje urbano. Además de contribuir a un entorno más saludable, servirá como base para el desarrollo de rutas peatonales y ciclistas, fusionando de manera equilibrada la naturaleza con el entorno construido.

El casco urbano de Gines se extenderá hacia el oeste, zona de expansión del casco, a través de un gran paseo sobre el soterramiento parcial propuesto de la Av. de Colón. Este espacio se convertirá en un elemento articulador que conectará, de manera fluida y sostenible, las zonas este y oeste de la localidad. Este gran paseo se convertirá además en un nuevo itinerario verde con el objetivo de integrar mejor el municipio y funcionando como elemento de cohesión de la red principal de espacios libres y verdes de la localidad.

Esta nueva infraestructura peatonal y verde forma la base de esta propuesta de movilidad alternativa, que busca fomentar un entorno urbano más inclusivo, respetuoso con el medio ambiente y preparado para responder a las necesidades contemporáneas de movilidad sostenible.



Ejemplos integración entornos peatonales. Vitoria y Pontevedra. Fuente: www.ciudadesquecaminan.org



Esquema movilidad Alternativa 02



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental la propuesta de la alternativa 02 se establece sobre un eje principal:

A. DINAMIZACIÓN HABITABLE DEL CASCO URBANO

Se propone una intervención integral sobre el entorno del casco urbano orientado a la preservación y puesta en valor del paisaje urbano en conjunto con un fortalecimiento del sector comercial minoritario y de servicios que permita mantener, e incluso potenciar la dinámica habitable del entorno.

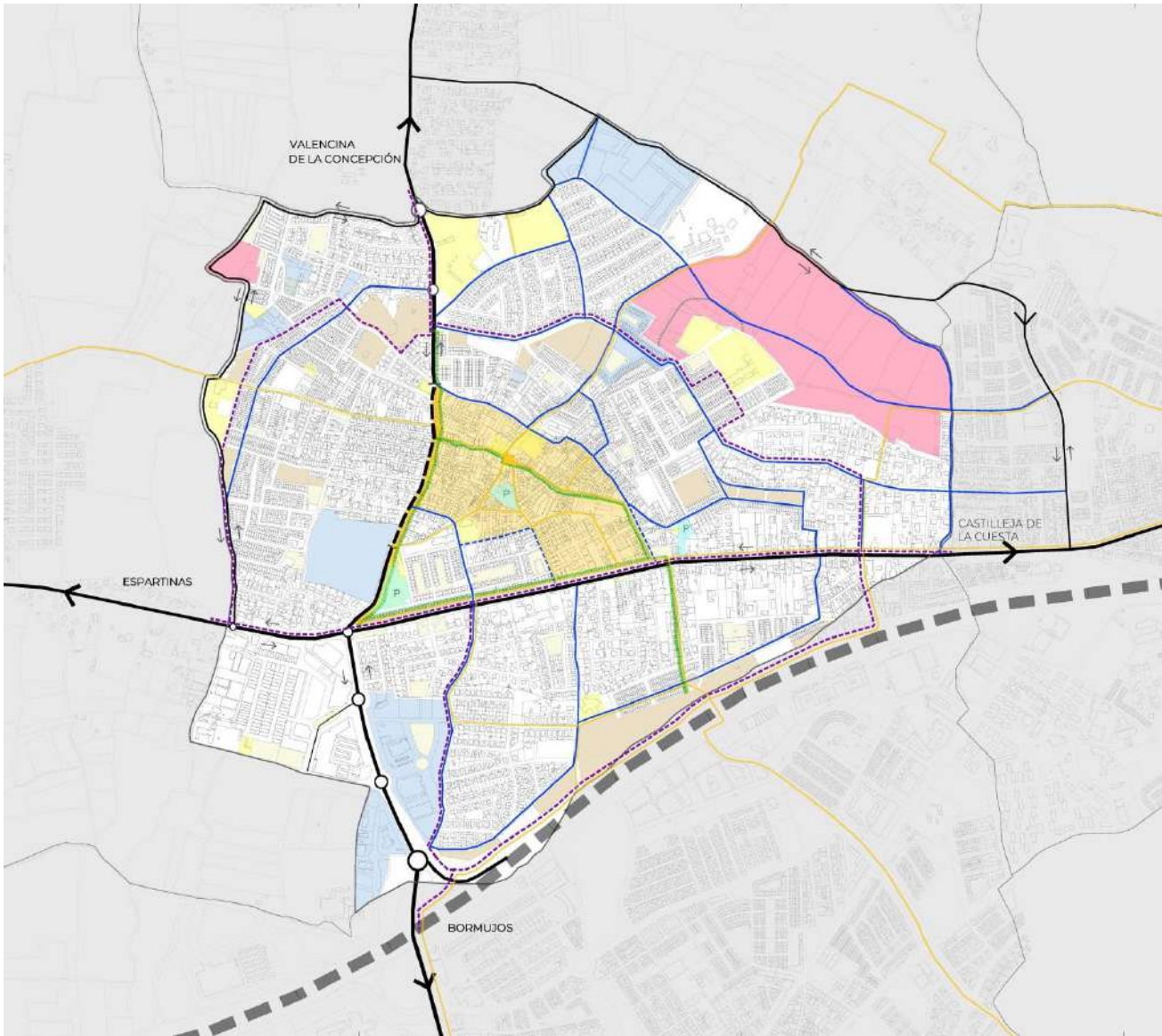
Esta propuesta urbanística se fundamenta en la necesidad de potenciar la actividad económica local sin comprometer la calidad de vida de los residentes ni el carácter del entorno urbano. La revitalización del sector comercial minoritario y de servicios, en este sentido, se concibe como un motor de dinamización que, además de fortalecer la economía local, contribuye a la creación de un espacio habitable que mantenga e incluso mejore la interacción social y la cohesión comunitaria.

La intervención se basa en un enfoque integral que busca optimizar el espacio público, haciéndolo más accesible y atractivo. Para ello, se plantea la mejora de la infraestructura peatonal, la renovación del mobiliario urbano y la ampliación de las zonas verdes, incorporando soluciones sostenibles que impulsen la movilidad y minimicen el impacto ambiental. Esta estrategia se coordina con la redistribución del tránsito motorizado hacia la periferia, liberando el núcleo central del municipio y permitiendo una peatonalización flexible que mantenga un acceso motorizado gradual cuando sea necesario.

Dicha propuesta se basa en 5 objetivos:

- **Conservación del patrimonio edificado**
Se busca proteger y revalorizar los inmuebles de alto valor arquitectónico, estableciendo normativas que garanticen su conservación. Se prioriza la preservación de fachadas, elementos ornamentales y la integridad del entorno histórico, especialmente en la calle Real.
- **Homogeneidad estética y armonización urbana**
Se propone mantener la identidad arquitectónica tradicional mediante criterios de alineación, volumetría, control cromático y uso de materiales locales, asegurando coherencia con el casco histórico.
- **Movilidad y accesibilidad**
Se plantea la reordenación del tráfico con medidas como la peatonalización parcial de la calle Real y la incorporación de soluciones sostenibles (carriles bici, aparcamientos disuasorios) para reducir contaminación y mejorar la accesibilidad.
- **Ordenación del espacio público**
Se busca potenciar la cohesión urbana con espacios de encuentro estratégicos, integración de áreas verdes y mejora del paisaje urbano para favorecer la interacción social y la calidad ambiental.

- **Centro comercial abierto**
Se impulsa un modelo que dinamice el comercio local en un entorno atractivo y peatonal, combinando accesibilidad, patrimonio y espacio público para favorecer la convivencia entre actividad económica y vida comunitaria.



Esquema general de la Alternativa 02



ALTERNATIVA 03

DEL MODELO URBANO AL TERRITORIAL.

El modelo de la alternativa 03 pretende combinar la **recuperación del casco histórico como ámbito para el peatón y** elemento de la trama urbana **con la situación que ocupa Gines en el concierto metropolitano.**

Teniendo esto en cuenta, la presente alternativa recorre las diferentes escalas, **proponiendo** al igual que en la alternativa 02 **la integración del ámbito del casco urbano como área de prioridad peatonal y proponiendo respecto de la movilidad general la derivación del tráfico que recibe la localidad por una circunvalación norte exterior** que discurriría entre el límite del término municipal y las localidades vecinas. Por ello, el trazado propuesto incluirá tramos dentro de los términos de Castilleja de la Cuesta, Valencina de la Concepción y Espartinas, buscando la resolución de la movilidad en el concierto intermunicipal.

Sobre **los nuevos crecimientos**, al igual que en las alternativas 01 y 02, **se concentran en el desarrollo de** la única área vacante, **el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla” mediante una Actuación de Transformación urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU)**. En el contexto metropolitano que esta alternativa pretende, se plantea la movilidad del sector en conexión con la circunvalación exterior propuesta. Esta solución se antoja imprescindible teniendo en cuenta las previsiones de movilidad del sector, con un total de 1400 viviendas que podrían suponer un incremento proporcional en los desplazamientos desde y hacia el área. Sobre el desarrollo del sector se mantiene la propuesta presentada por el documento de Revisión parcial presentado y en tramitación, **supermanzanas residenciales con reserva de vivienda protegida conforme a normativa**. En esta alternativa se propone respecto de las tipologías **localizar puntualmente elementos residenciales en altura** en consonancia **con las 6-8 plantas** del equipamiento hospitalario localizado al noreste del ámbito en término de Castilleja de la Cuesta. Este enfoque se presenta completamente compatible con la propuesta en tramitación a la vez que permite optimizar el uso del suelo disponible, incrementando la densidad habitacional y reservando importantes superficies para espacios verdes intersticiales trazados conforme a la trama de olivar preexistente, actuando, así como como áreas de transición entre el entorno urbano y el rural, particularmente en la zona limítrofe con Castilleja y Valencina de la Concepción. Una característica fundamental de esta propuesta es la **inclusión de un zócalo de compatibilidad comercial en las áreas residenciales**. Esta base comercial fomenta la mezcla de usos, un enfoque que integra residencias y comercios, facilitando la vida diaria de los habitantes y fomentando la creación de un entorno urbano dinámico. Esta mezcla de usos, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, contribuye a un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado, al reducir la necesidad de desplazamientos y promover la actividad económica local, además de promover el urbanismo inclusivo al fomentar la ciudad compacta y el comercio de proximidad.

Respecto de los nuevos crecimientos para actividades económicas no se localizan sectores específicos, si bien las actuaciones propuestas suponen el desarrollo de varios focos de atracción, zócalo comercial en el sector “Estacada del Barbero”, Eje c/ Real y Av. de Colón, parcela comercial en c/ Comistra esquina c/ La Mogaba y sinergias producidas por la circunvalación norte.

Referente al sistema de dotación de espacios verdes, esta alternativa combina igualmente la escala urbana en la que se integra la actuación de integración peatonal del casco con la escala territorial. Para la operación de recuperación peatonal del casco, se estima fundamental la **redensificación de masa verde** en el área y su extensión hacia la Av. de Colón y Av. de Europa, **interconectando los grandes espacios verdes de la localidad.**

La propuesta respecto a los **sistemas generales de equipamientos** sigue la línea apuntada en la alternativa 02, con la **propuesta de estacionamientos públicos en el entorno del casco urbano**, incorporando nuevas dotaciones en el límite del casco y en su interior. Por último, en este aspecto hay que reseñar los **equipamientos derivados del desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”**, acordes a la población proyectadas y complemento de los nuevos desarrollos de este arco noreste de la localidad.



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. DEL MODELO URBANO AL TERRITORIAL

La alternativa 03 continúa la línea marcada por la alternativa 02, integrando el casco urbano en el resto de la trama urbana y facilitando la apropiación y accesibilidad del mismo por parte del ciudadano. Esta estrategia repite por tanto las actuaciones ya propuestas en el marco de la movilidad interior del casco urbano. Por otro lado, esta alternativa propone abordar la movilidad general de la localidad desde un enfoque territorial.

Respecto al área metropolitana, cabe indicar que a lo largo de los últimos años se ha producido un traslado de población desde la ciudad de Sevilla hacia los municipios más inmediatos a ella que forman la primera corona o aglomeración central del área metropolitana y entre los que se encuentra el municipio de Gines. Sin embargo, esta redistribución de la población no ha supuesto, en ningún caso, para la ciudad de Sevilla la disminución de su consideración como centro de actividades económicas y de creación de puestos de trabajo. Este movimiento global de personas no ha cesado de crecer y por tanto toda previsión responsable debe realizarse sobre la base de que este incremento continuará. Esto provoca una intensificación continua en las relaciones urbanas a través del transporte y la necesidad de una buena planificación de la movilidad y de sus infraestructuras.

En este contexto metropolitano Gines cuenta con un peso específico reseñable, habiendo mantenido en las últimas décadas una dinámica receptora de población a la vez que mantenía su crecimiento interno. Respecto del propio crecimiento poblacional de Gines, el análisis del desarrollo demográfico y urbano de la localidad indican un crecimiento radial a partir del casco histórico, manteniendo éste la estructura y trazado viario casi primitivo. Por otra parte, la situación geográfica de la localidad ha favorecido que Gines se convierta en pieza clave en el esquema territorial, y en concreto en la corona norte del Aljarafe de Sevilla.

Es por tanto que se revela como una prioridad la actualización de las infraestructuras de movilidad no sólo interiores si no con una visión territorial que integre los flujos y capacidades que el resto del ámbito metropolitano vuelcan sobre Gines.

Para ello se plantea la creación de una nueva circunvalación que derive las circulaciones principales del municipio, recogiendo además las externas a éste. Se plantea su trazado por el arco norte de la localidad, pero en este caso concebida como una infraestructura territorial, incluyendo parte del trazado por el término de Castilleja de la Cuesta al este, Valencina de la Concepción al norte y de Espartinas al oeste. Esta circunvalación se establece con intención de conexión con el enlace de la circunvalación metropolitana SE-40 y su conexión con la A-49 en el término de Espartinas, así como con posibles futuras conexiones del transporte metropolitano, algunas ya en estudio. Esta infraestructura se deberá desarrollar mediante instrumentos de planificación intermunicipal, ya se mediante un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) u otros, involucrando a las localidades vecinas y con una visión de planificación, inversiones y beneficios urbanísticos con clara vocación territorial.



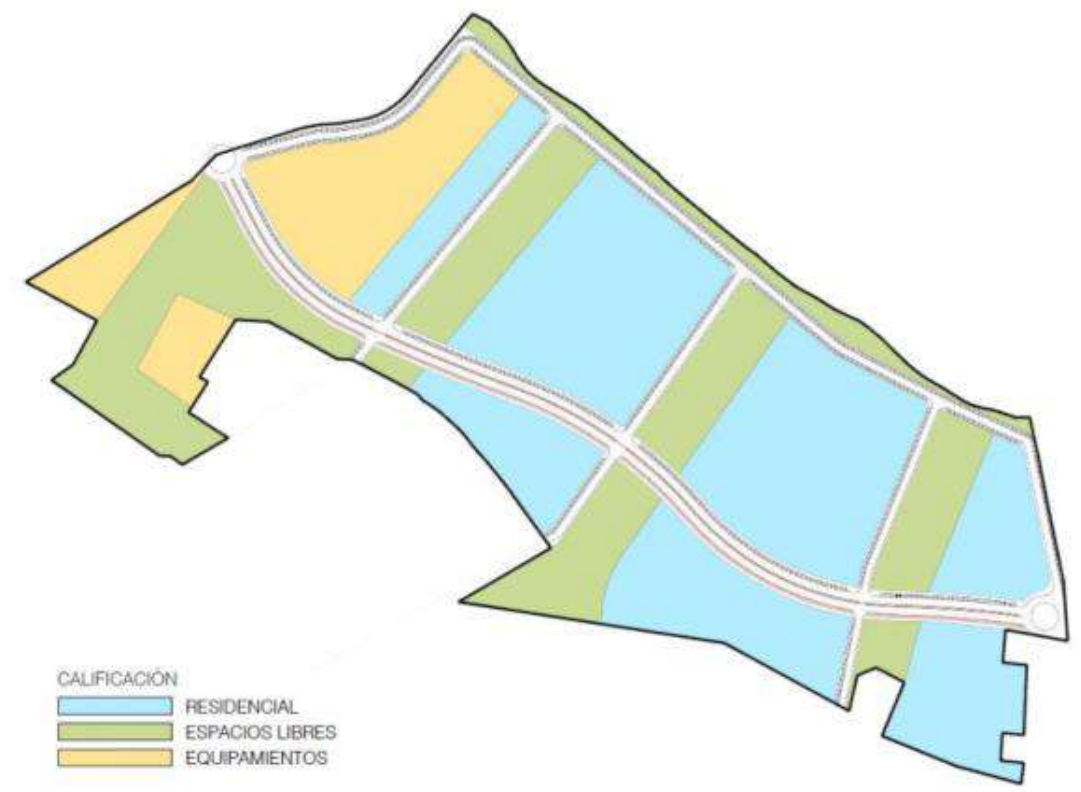
B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ESTACADA DEL BARBERO

Como se ha indicado esta opción repite el planteamiento de la alternativa 01 y 02, siendo el Sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”, el principal sector residencial a desarrollar en el PGOM. Del mismo modo se desarrollaría como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU) y adoptaría del documento de Revisión del PGOU actualmente en tramitación ambiental.

Respecto a la zonificación del sector se adoptaría igualmente la propuesta por el citado documento, basada en dos grandes bandas en sentido longitudinal, separadas por la vía principal que recorre el sector. Respecto de su encuadre en la escala urbana es importante la conexión con el casco de la localidad y su integración en la propia trama, no como añadido satélite si no como una extensión natural hacia esta área de oportunidad provocada por las necesidades de vivienda que el municipio llevan años reclamando. Por ello, se propone el trazado de viarios transversales en dirección el casco urbano, priorizando la movilidad de baja velocidad, sendas peatonales y carriles ciclistas, líneas de movilidad no motorizada que atravesarán el ámbito para crear circuitos entre las localidades próximas.



Propuesta de zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación. Nov. 2021 (No vinculante)

La estrategia de **crecimiento residencial** propuesta en la alternativa 03 para el sector denominado como “Estacada del Barbero-Tabladilla” adoptaría los planteamientos principales del ya referido documento de Revisión del PGOU en tramitación ambiental. Sin embargo, plantea una ruptura significativa con el modelo tipológico previamente desarrollado en la localidad. Este cambio se fundamenta en las limitaciones de crecimiento que actualmente enfrenta el municipio, lo que requiere una visión a largo plazo que responda tanto a las necesidades residenciales actuales como futuras. La nueva ordenación se concibe como la última gran oportunidad de expansión residencial dentro del término municipal, razón por la cual se ha diseñado un enfoque integral que maximice el uso del suelo disponible y garantice una solución habitacional sostenible y eficiente.

La nueva propuesta urbanística se localiza en el límite noreste del término municipal, lindando en su delimitación al sur con la trama urbana. Esta propuesta desarrollada como una ATU de Nueva Urbanización, se basa en el desarrollo de **bloques plurifamiliares** en grandes manzanas, con elementos puntuales en altura en torno a 6 a 8 plantas, acorde con la altura del hospital situado en la parcela adyacente al oeste. Este modelo no solo permitirá optimizar el número de viviendas construidas por unidad de superficie, sino que también proporcionará una **mayor densidad habitacional**, necesaria para satisfacer la demanda. La inclusión de bloques en altura responde tanto a la necesidad de aumentar la oferta de vivienda como a la voluntad de reservar una parte

importante del suelo para **espacios libres que de manera intersticial** sirvan como zonas de transición natural entre el tejido urbano y el entorno rural, particularmente en la zona limítrofe con el término municipal de **Valencina de la Concepción**.



Propuesta de imagen para zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación.
Nov. 2021 (No vinculante)





Los posibles bloques en altura se simultanearán con algunos bloques lineales con una menor altura que permitan la transición entre tipologías edificatorias del entorno inmediato.



Una característica fundamental de esta propuesta es la inclusión de un **zócalo de compatibilidad comercial** en las áreas residenciales. Esta base comercial fomenta la **mixticidad de usos**, un enfoque que integra residencias y comercios, facilitando la vida diaria de los habitantes y fomentando la creación de un entorno urbano dinámico. Esta mezcla de usos, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, contribuye a un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado, al reducir la necesidad de desplazamientos y promover la actividad económica local.



ESPACIOS PÚBLICOS Y TRANSICIÓN URBANO-RURAL

La estrategia también enfatiza la creación de **espacios públicos de calidad y de transición** entre el entorno urbano y rural, con la intención de preservar y potenciar la relación de Gines con su entorno natural. Estos espacios libres intersticiales actuarán como áreas verdes de esparcimiento, esenciales



para mejorar la calidad ambiental y proporcionar áreas de recreo y socialización para los residentes. Además, su ubicación en las zonas de contacto con el término de Camas ayudará a suavizar el impacto visual y físico del desarrollo urbano, facilitando una integración más armónica con el paisaje rural, que no posee características naturales, sino que es un territorio intervenido por la actividad humana, donde predomina el uso agrícola del territorio.



NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto al fomento de nuevos crecimientos relacionados con actividades económicas, la propuesta de ordenación territorial prevé el desarrollo del sector terciario a través de intervenciones estratégicas en diversas áreas de la ciudad. Estas intervenciones buscan mejorar la accesibilidad a los servicios terciarios para toda la población, implementando un enfoque de proximidad que garantice una distribución equitativa y eficiente de estas actividades dentro del tejido urbano. Esta estrategia contribuye a la consolidación de una red urbana más equilibrada y dinámica, facilitando el acceso a servicios y oportunidades económicas para los residentes y fomentando el desarrollo sostenible de la ciudad.

En este planteamiento de focos estratégicamente localizados se plantea el desarrollo de cuatro actuaciones principales, siendo:

- El propio desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, supone la distribución de la actividad comercial en el ámbito. Se pretende así además de dar servicio a la nueva población, la compensación de otros focos comerciales al sur de la localidad y la correspondiente transición de escala urbana o territorial tal como pretende enunciar la alternativa 03.
- Revitalización urbana centrada en el entorno del casco urbano, teniendo como ejes principales la calle Real y la Avenida de Colón.
- En clave territorial el desarrollo de la circunvalación norte y su conexión con las localidades cercanas posibilita también la creación de sinergias de movilidad ligadas al comercio y a la actividad productiva, saltando las limitaciones que las actuales condiciones de movilidad plantean.
- Ejecución de la parcela destinada a equipamiento comercial entre la Av. de Colón, c/ Mogaba y c/ Comistra como pieza clave de escala urbana y contrapeso a la concentración comercial al sur de la Av. de Europa sobre el trazado de la A-8062.

EJES TERCIARIOS Y DE SERVICIOS EN LA TRAMA URBANA

Además de esta nueva actuación de carácter supramunicipal sobre el suelo rústico, es relevante destacar que una de las intenciones fundamentales de esta alternativa es el **impulso de otros ejes terciarios y de servicios** en diversas áreas del municipio. Esta estrategia tiene como objetivo generar y fomentar una trama urbana caracterizada por una notable mixticidad de usos, integrando actividades residenciales, comerciales, de servicios y productivas de manera equilibrada.

El desarrollo de estos ejes terciarios permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales que no solo mejoren la oferta de servicios locales, sino que también atraigan inversiones y fomenten la creación de empleo. Esta mixticidad de usos es un elemento clave en la configuración de ciudades más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad de la ciudad durante todo el día.



Desde el punto de vista urbanístico, la propuesta busca evitar la segregación funcional y espacial, que históricamente ha generado sectores monofuncionales, como áreas exclusivamente residenciales o industriales. En su lugar, se propone la creación de áreas urbanas donde coexistan diferentes actividades, fomentando un desarrollo compacto, accesible y eficiente. La distribución equilibrada de usos terciarios en el municipio contribuirá a la generación de nodos de actividad que estén interconectados mediante una red de transporte y movilidad eficiente, promoviendo un modelo de ciudad más inclusivo y dinámico.

En este contexto, se prevén dos ejes de intervención:

- **Establecer directrices para una distribución homogénea del uso terciario-comercial:** Se propone implementar una estrategia que garantice una distribución equilibrada de los usos terciarios, con especial atención en el entorno de la calle Real y Av. de Colón, una arteria central del municipio. Este eje busca reforzar la actividad comercial en esta área tradicional, consolidándola como un polo de atracción y servicios. La centralidad de la calle Real y Av. de Colón a los facilita una mayor accesibilidad y dinamismo económico, promoviendo el comercio de proximidad y revitalizando el tejido urbano en una zona emblemática para la comunidad.
- **Desarrollo de nuevas áreas con equidistribución de los usos terciarios:** En el desarrollo del nuevo sector residencial “Estacada del Barbero” se prevé un zócalo comercial en las edificaciones residenciales. Estas piezas en planta baja pretenden fomentar el comercio de proximidad, así como actuar de contrapeso a la concentración comercial existente en la zona sur de la localidad. Su localización en la zona noreste responde a una planificación orientada a equilibrar el desarrollo urbano en todo el municipio, aprovechando infraestructuras clave de movilidad y conectividad que permitan atraer inversiones y crear nuevas oportunidades económicas en zonas por desarrollar.

Asimismo, esta estrategia de mixticidad de usos urbanos tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al crear entornos más completos y equilibrados, donde se pueda vivir, trabajar, acceder a servicios y disfrutar de espacios de ocio y esparcimiento dentro de un mismo ámbito geográfico. La combinación de usos terciarios y residenciales no solo dinamizará la economía local, sino que también contribuirá a la creación de una ciudad más cohesionada socialmente, con una oferta variada de actividades que atiendan las necesidades de diferentes grupos de población.



GESTIÓN

Respecto a la gestión, conforme al art. 88 de la LISTA y art. 124 del Reglamento:

*“1. La ejecución **de las actuaciones de transformación urbanística se desarrollará por alguno de los siguientes modos de ejecución:***

a) Las actuaciones de mejora urbana se desarrollarán mediante ejecución asistemática.

b) Las actuaciones de reforma interior se desarrollarán mediante ejecución sistemática cuando sea factible la delimitación de unidades de ejecución y, en caso contrario, mediante ejecución asistemática.

*c) Las **actuaciones de nueva urbanización se desarrollarán mediante ejecución sistemática.***”

Por otra parte, se indica en el propio art. 124 del Reglamento:

“3. Conforme al artículo 89 de la Ley, mediante las modalidades de gestión pública o privada, corresponde a las Administraciones Públicas, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, la dirección, inspección y control de toda actividad de ejecución urbanística, con la participación, en los términos establecidos en la Ley, de los particulares, sean o no propietarios de los terrenos.

4. Para la ejecución de las actuaciones previstas en los instrumentos de ordenación del territorio se podrán emplear, conforme determine la Administración actuante, cualquiera de las modalidades de ejecución y de gestión pública o privada, directa o indirecta, salvo la expropiación en las actuaciones privadas declaradas de Interés Autonómico cuando se realice fuera de los sistemas de compensación o cooperación.”

Los art. 99 y siguientes de la LISTA indican los sistemas de ejecución para las actuaciones sistemáticas, en las que se enmarcan las actuaciones de Nueva Urbanización en suelo rústico planteadas.

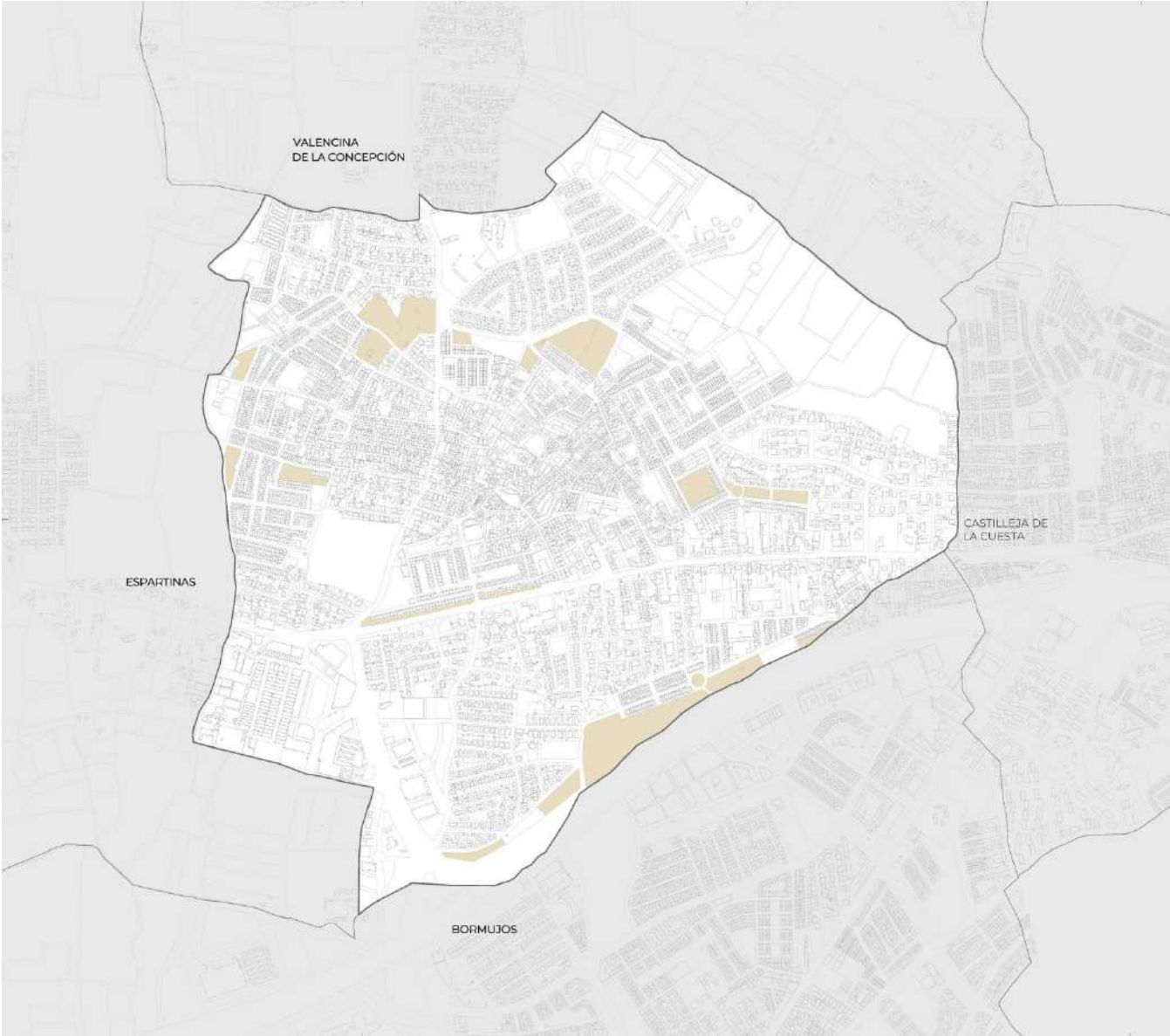
En base a estos preceptos los sistemas de gestión a aplicar sobre los ámbitos planteados dependerán de las características de cada uno, siendo la administración la competente para el control de los mismos. En este marco **se debe propiciar la colaboración público-privada bajo la competencia última de la administración.**

Sin perjuicio de lo expuesto, **los sistemas prioritarios serán los de compensación y cooperación, pudiendo proponerse el de expropiación en casos muy justificados por el interés general**, si bien debe considerarse una vía de último recurso debido a la dificultad real de ejecución y los costes derivados que llevan implícitos.

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

C. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Sobre el sistema general de dotación de espacios libres y zonas verdes en el municipio, como se ha evidenciado a través de los análisis y diagnósticos realizados, destaca la significativa presencia de estos espacios en todo el ámbito municipal. En la mayoría de los casos, se ha constatado que dichos espacios cumplen con una cualidad óptima en relación con los factores de interés de la población, tales como la accesibilidad, el diseño inclusivo, la presencia de zonas polivalentes, mobiliario urbano adecuado, iluminación eficiente, así como una notable presencia de naturaleza y biodiversidad, destacando la utilización de vegetación autóctona y sostenible.



Esquema SSGG Espacios Libres Alternativa 03

Del estudio de las dotaciones verdes y espacios libres propuestos por el PGOU vigente se deduce que mayoritariamente han sido ejecutados pero que no existe una conexión efectiva de los mismos, por lo que esta actuación propone la creación de conexiones verdes con la zona sur y oeste del municipio, no sólo con vocación ecológica si no como herramienta de cohesión de la localidad y que permita la creación de sendas interconectadas que configuren una verdadera red verde.

Esta red asumirá su papel territorial mediante la creación de corredores verdes y sendas peatonales entre las localidades del entorno, ya sea apoyadas en caminos históricos como el Cordel del Patrocinio hacia el oeste y el camino de la Chacona al sur en paralelo a la A-49, o en los ámbitos anexos a la nueva circunvalación proyectada en el arco noreste. Este sistema de sendas verdes permitirá tejer una malla continua que integrará áreas de recreación, descanso, y actividad física, contribuyendo a la movilidad peatonal y ciclista, y fomentando la cohesión urbana a través de corredores ecológicos.

D. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

La alternativa 03 continúa la estrategia de dar respuesta a los problemas de estacionamiento existentes en general en la localidad y de manera acusada en el propio casco urbano.

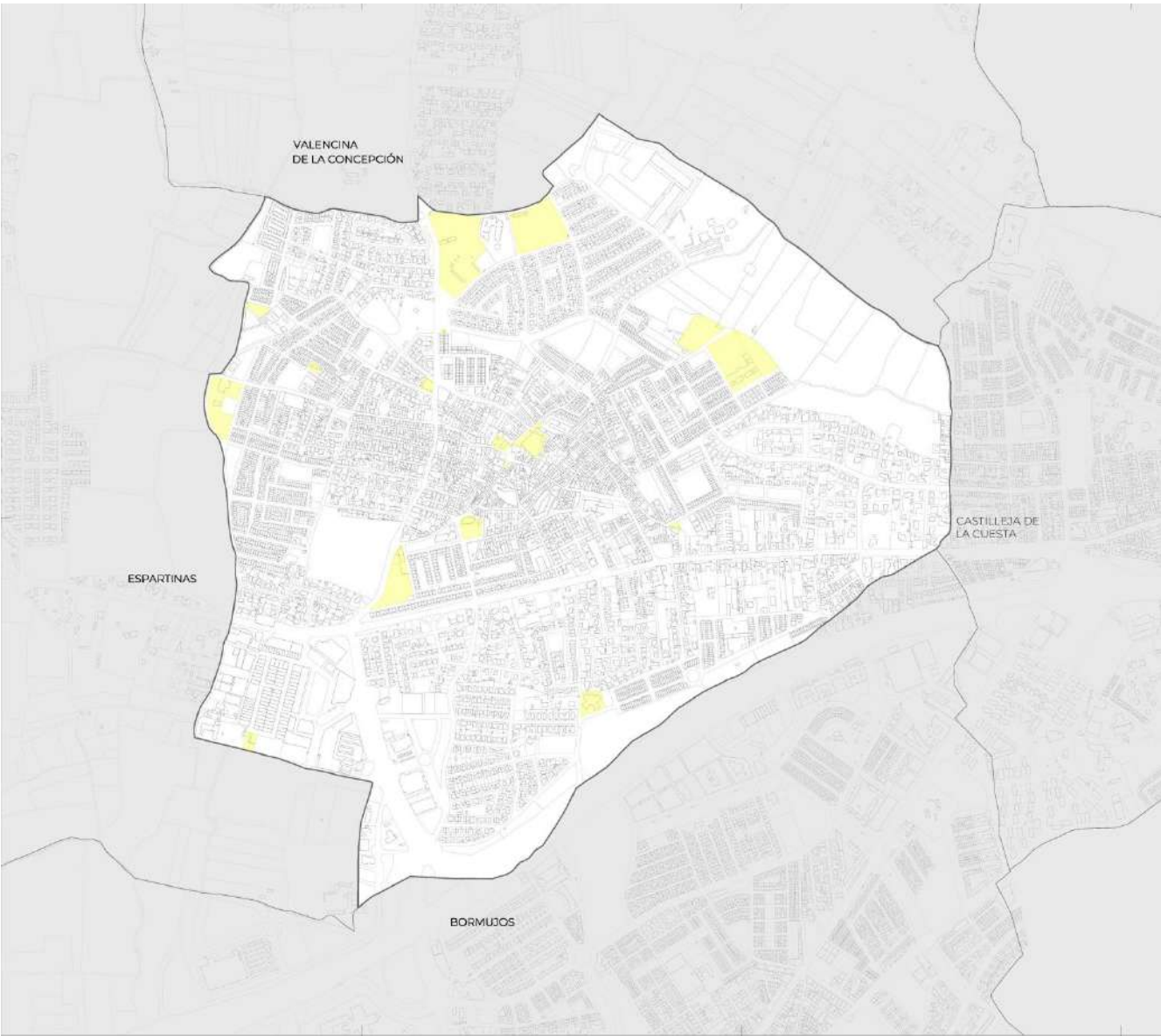
Esta línea de actuación, además enlaza con la propuesta de peatonalización del entorno del casco urbano, entendiendo que las restricciones de circulación y acceso agravarían la problemática del estacionamiento de vehículos. De esta forma, la respuesta va dirigida tanto a los vehículos externos al casco que necesitan acceder a las inmediaciones del centro histórico, como a los propios residentes del centro.

Para ello se propone la incorporación como parte del sistema general de dotaciones, 3 nuevos equipamientos destinados a estacionamiento correspondientes a:

- La parcela en c/ Sevilla nº 10, con su posible ampliación al sur hacia la parcela nº 23 de la Av. de Europa. Se propone la localización del estacionamiento bajo rasante, haciendo compatible el desarrollo de un nuevo espacio libre sobre ésta. De esta forma se pretende facilitar la permeabilidad de este frente de manzana, comunicando la calle Sevilla y la Av. de Europa, actuando de conexión entre las dos tramas urbanas.
- La parcela situada entre calle Comistra y calle Mogaba, adyacente al sur de la parcela del actual consultorio municipal. Esta parcela se encuentra designada como sistema general equipamiento deportivo-comercial, siendo uno de los pocos equipamientos de los sistemas generales no ejecutados. De esta forma, se compatibiliza el uso estacionamiento bajo rasante con el desarrollo de este equipamiento.
- En tercer lugar, se recoge la continuidad del expediente de expropiación en planta baja y sótano del inmueble en c/ Fray Ramón de Gines nº 11. Esta parcela, insertada en pleno casco histórico se propone como alternativa principal al estacionamiento de residentes, servicios públicos y administrativos de la localidad.



Por último, como aportación de esta alternativa hay que reseñar los equipamientos derivados del desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”, acordes a la población proyectada y complemento de los nuevos desarrollos de este arco noreste de la localidad.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 03

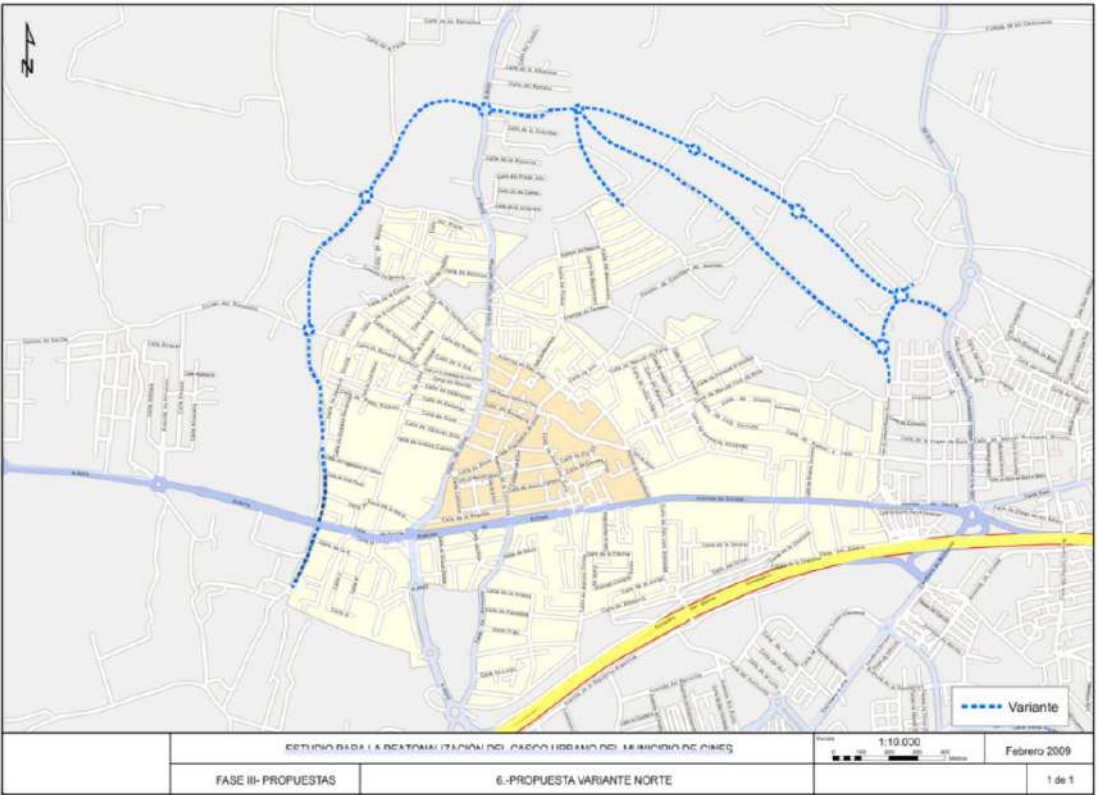
ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

Tal como se ha explicado en el diagnóstico y el desarrollo de las diferentes propuestas, el tráfico motorizado representa uno de los problemas principales de Gines debido a la saturación que presenta, tanto por flujos interiores como externos a la localidad.

En este contexto, la propuesta continúa la estrategia de visión territorial de esta alternativa 03. De esta forma, se propone trasladar por completo el eje viario principal al exterior del municipio, mediante una circunvalación exterior que según tramos discorra por el límite del término municipal o por el término de Castilleja de la Cuesta al este, de Valencina de la Concepción al norte y de Espartinas al oeste. Esta propuesta se desarrollará con una visión territorial, aprovechando a su vez los futuros desarrollos que se plantean en Castilleja de la Cuesta y Espartinas, así como respetando el carácter rústico del límite circundante de Valencina de la Concepción. Para ello, se deberá desarrollar mediante la redacción de un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI), que integre e involucre a los municipios afectados, en base a una línea de actuación territorial que coloca a Gines como pieza clave.

Cabe indicar que esta propuesta ya se apuntaba en el plan de peatonalización redactado en 2009, si bien no se establecía una estrategia completa de desarrollo y gestión, no recogándose posteriormente en el PGOU actual y por tanto no ejecutada.



Propuesta circunvalación Plan peatonalización 2009



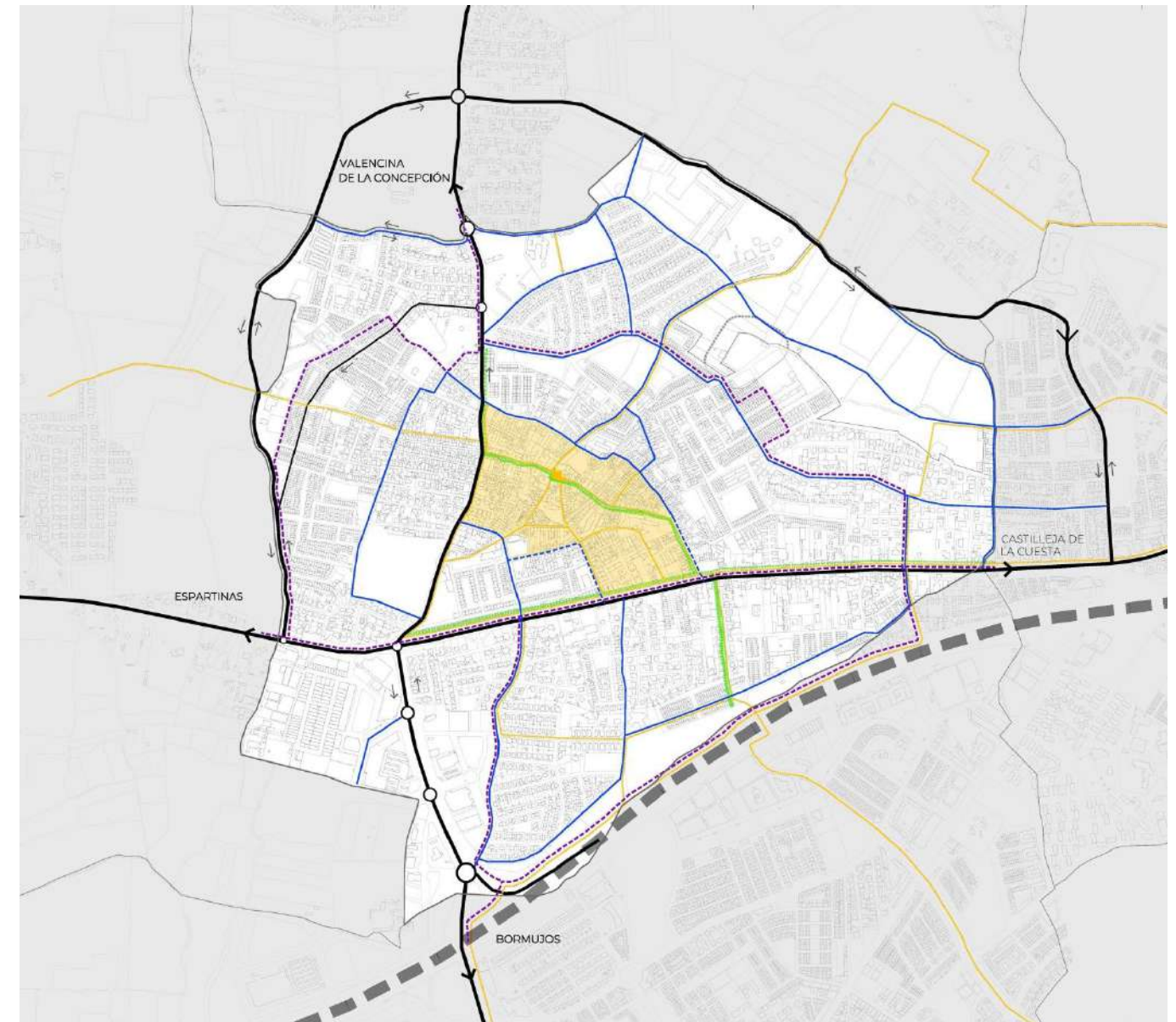
De esta forma el nuevo trazado conectaría:

- La carretera A-8076/Av. de Europa en su conexión con Espartinas.
- La red viaria del norte, A-8062 hacia Valencina de la Concepción.
- Al este con el enlace de la carretera SE-3402 junto al hospital NISA de Castilleja de la Cuesta.

Esta nueva circunvalación actuará como una vía de distribución regional y local, desviando el tráfico de paso que actualmente atraviesa la trama urbana de Gines, redundando en los siguientes beneficios:

1. **Reducción del Tráfico en el Área Urbana:** La reubicación del trazado hacia el exterior disminuirá considerablemente el flujo de vehículos en el centro de Gines, reduciendo los problemas de congestión y mejorando la seguridad vial.
2. **Mitigación del Ruido y la Contaminación:** La desviación del tráfico pesado y de paso contribuirá a la reducción de los niveles de ruido y emisiones contaminantes dentro del núcleo urbano, fomentando un ambiente más saludable.
3. **Revalorización del Espacio Urbano Existente:** El trazado actual de la A-8062 podría transformarse en una vía urbana de carácter local, con elementos más acordes al entorno, como:
 - Ampliación de aceras y mejora de accesibilidad.
 - Incorporación de zonas verdes y mobiliario urbano.
 - Reducción de la sección vial para priorizar el tránsito peatonal y ciclista.
4. **Conexiones Intermunicipales Mejoradas:** La integración del nuevo eje con la planificación de Espartinas garantizará una transición eficiente entre municipios, optimizando el uso de infraestructuras y favoreciendo la cohesión territorial.

De esta forma la Alternativa 03 representa una solución integral a los problemas de tráfico y ruido en Gines. Su implementación contribuirá a la mejora de la calidad de vida de los habitantes, la revalorización del espacio urbano y el fortalecimiento de las conexiones intermunicipales. Con un diseño adecuado y una planificación colaborativa, esta propuesta podrá consolidarse como un modelo de desarrollo urbano sostenible.



Esquema de Movilidad Alternativa 03



B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Una primera aproximación al trazado del viario actual y a las secciones efectivas reservadas para la movilidad peatonal, muestran claras carencias en los recorridos principales del casco histórico, tanto en dirección transversal norte-sur, como longitudinal este-oeste. Tal como ya se ha indicado en el apartado anterior, esta situación se ve agravada por el intenso tráfico rodado que registran las vías principales que circundan el casco, al sur la Av. de Europa y al oeste la Av. de Colón, siendo especialmente acusado en las horas punta intersemanales.

Adicionalmente a todo esto, en el entorno del casco urbano se observan diversas deficiencias en materia de movilidad y dimensionamiento de la urbanización básica, ya que, si bien el crecimiento urbano ha sido excéntrico y la población se ha multiplicado, las dotaciones administrativas y peso específico e identitario de la vida diaria de Gines se sigue concentrando en la misma área del casco y la capacidad de las vías perimetrales es claramente insuficiente. Las carencias observadas son principalmente:

- Anchura insuficiente en el acerado, en algunos casos casi inexistente.
- Escasez de espacios prioritarios para el peatón.
- Carencia de sendas seguras peatonales.
- Invasión de los recorridos peatonales por elementos verticales (postes), instalados por compañías suministradoras de manera teóricamente provisional, que lejos de desmantelarse una vez realizada la correspondiente instalación se han convertido en obstáculos permanentes en los itinerarios peatonales.
- Falta de recorridos peatonales que interconecten en dirección norte-sur el área al sur de la Av. de Europa con el casco urbano, creando serias dificultades para que el casco sea accesible por toda la población, así como promoviendo la falta de integración entre los diferentes barrios y urbanizaciones de Gines.
- Escasez de aparcamientos en el entorno de las vías principales que circundan el casco histórico.
- Falta de conexión con los itinerarios ciclistas.
- Falta de continuidad en los itinerarios ciclistas y peatonales, tanto urbanos como las de ocio.

Teniendo en cuenta todas estas carencias detectadas y su incidencia en el desarrollo urbano de la localidad, la movilidad alternativa asume un rol primordial como **uno de los ejes centrales de la propuesta** de ordenación, con el objetivo de promover una ciudad más cohesionada y sostenible. Esta estrategia sitúa al peatón y a la bicicleta en el centro de la planificación urbana, con el propósito de convertirlos en protagonistas de la movilidad en Gines, favoreciendo un entorno urbano orientado a las personas y alineado con principios de sostenibilidad ambiental.

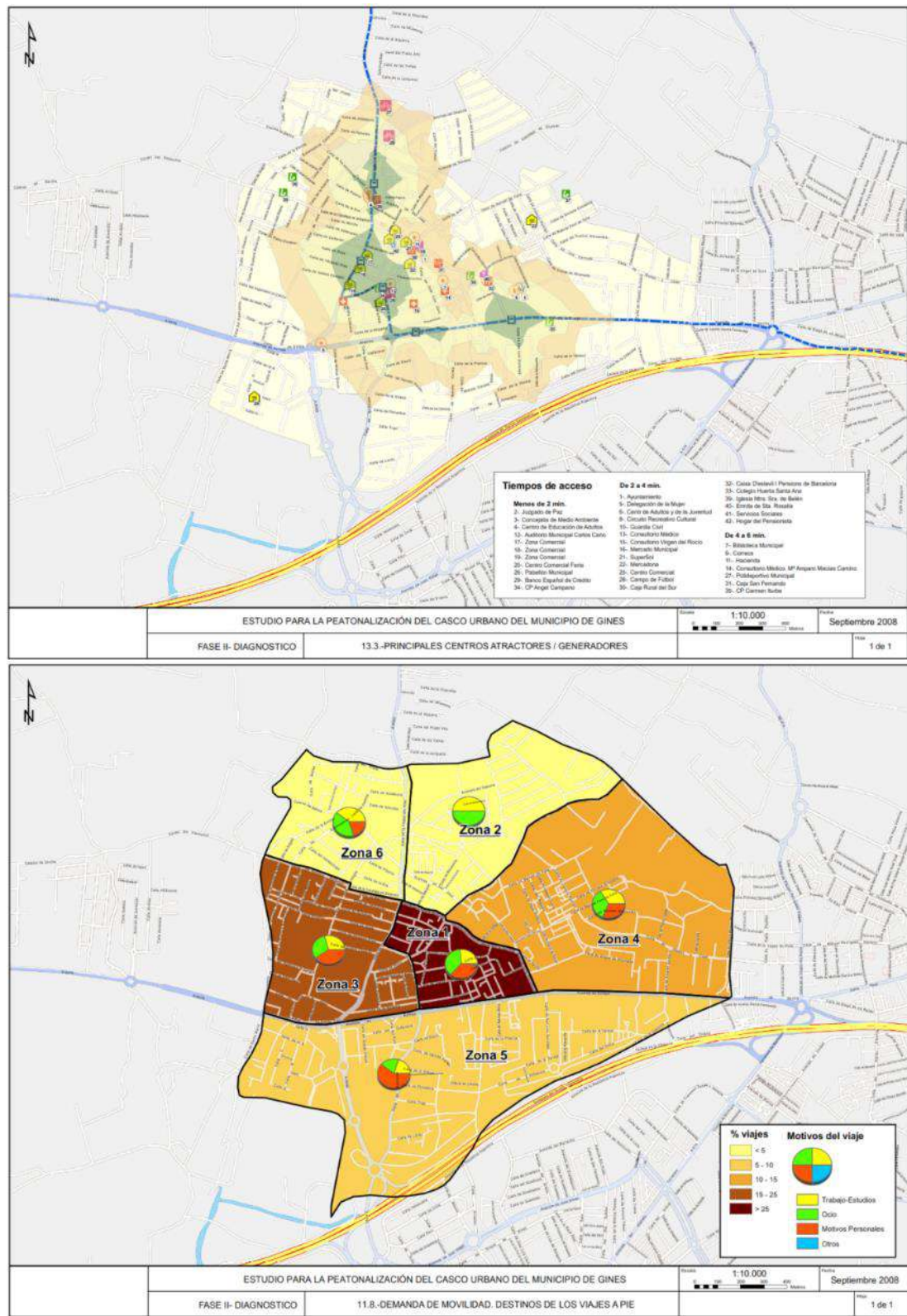
De los datos facilitados por el plan de peatonalización de 2009 y del estudio de la realidad actual, podemos observar que más del 40% de los desplazamientos interiores de la localidad se realizan a pie, siendo los destinos principales las zonas incluidas en el casco histórico de Gines y adyacentes a la avenida de Colón.

Cabe indicar que el citado Plan de peatonalización, a pesar de contar con 15 años desde su redacción, se proyecta para una previsión de crecimiento a 20 años que no se ha producido, ni a nivel

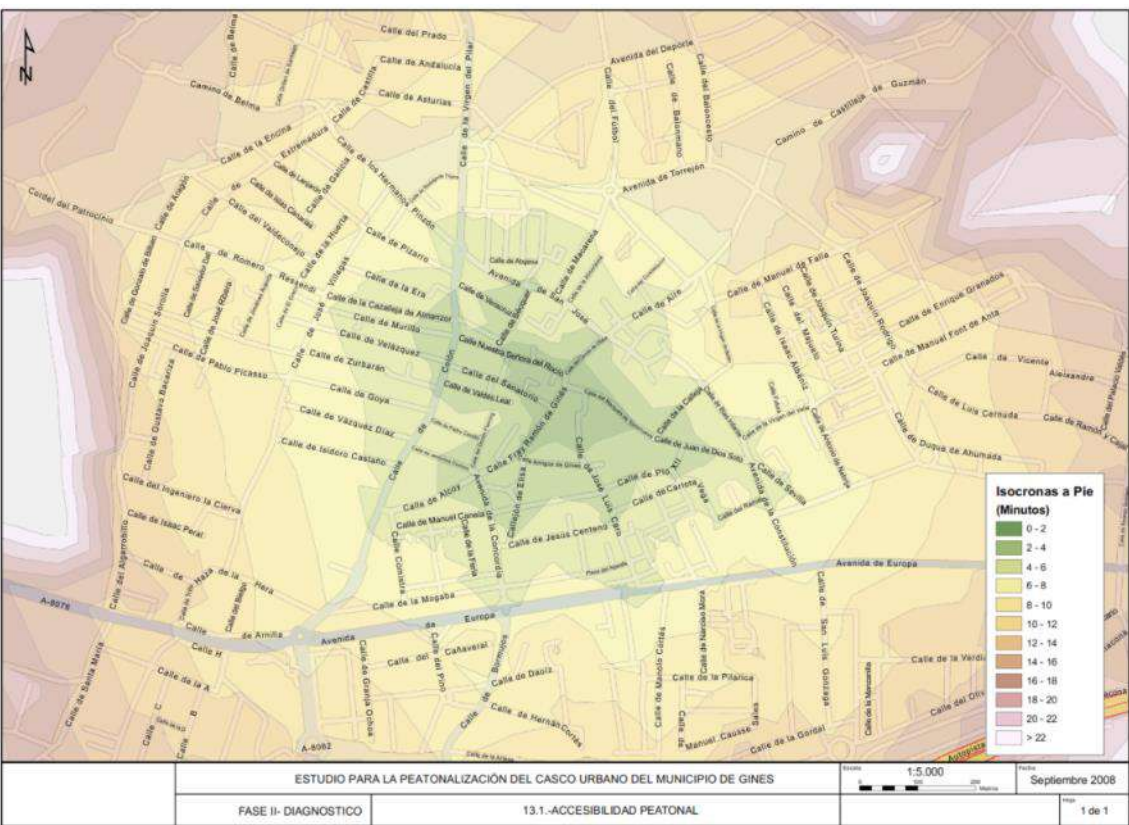
demográfico ni de crecimiento residencial, por lo que el diagnóstico base se considera válido para el estudio y la propuesta de las presentes alternativas.

Por otro lado, se observa que el área principal de desplazamientos peatonales se corresponde con un ámbito no superior a 10 minutos a pie, concentrándose en el eje histórico y monumental que actualmente se corresponde con la calle Real y su continuidad natural con la calle Nuestra Señora del Rocío.





Centros y zonas Centros y zonas atractoras del Plan peatonalización 2009 (inconcluso)



Ámbitos isocronos de movilidad peatonal. Plan de peatonalización 2009.

Es por tanto en la peatonalización de este ámbito del casco urbano en el que se basa la propuesta de la presente alternativa. Se propone una peatonalización híbrida en el entorno de la calle Real, estableciendo algunos tramos de peatonalización mixta, es decir con acceso restringido para vehículos motorizados y convivencia peatón-vehículo.

Para la efectiva implantación de dicho eje peatonal se deben considerar algunas directrices, siendo:

- Continuidad de los itinerarios peatonales. Eliminando los elementos que invaden los recorridos, ya sean provisionales o pertenecientes al mobiliario urbano.
- Prioridad en los cruces. Reduciendo considerablemente la velocidad de los vehículos con acceso permitido y estableciendo de lomos a nivel de la acera en los cruces.
- Dimensionamiento adecuado, con un mínimo de 3,00 m en los puntos más estrechos y una anchura óptima de 5 m.
- Comodidad en el tránsito. Rebaje del acerado en las intersecciones, así como pavimento podotáctil para personas invidentes.
- Claridad en los itinerarios. Homogeneización de los pavimentos y mobiliario, así como instalación de señalética indicando los itinerarios y tiempos de recorrido entre puntos de interés.

La intervención busca **descongestionar la trama urbana** del tráfico motorizado intenso, permitiendo un acceso restringido del vehículo motorizado gradual que culmina en el núcleo histórico del municipio, donde se priorizarán espacios más tranquilos y accesibles. Esta zona central del casco

urbano, denominada zona 1, se diseñada para un flujo pausado, está destinada a consolidarse como un área comercial y de servicios que ofrezca una experiencia cómoda y segura para los peatones.

En este contexto, se integran varios elementos clave para fomentar la movilidad alternativa y la sostenibilidad urbana. Uno de los principales es la **red de carriles bici**, que se diseñará para articular los distintos ámbitos y zonas de la ciudad mediante ejes principales. A su vez, se implementará una **red de aparcamientos estratégicamente** distribuidos, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad. Para ello la alternativa 03 propone la compleción de la red ciclista existente, cerrando el anillo noroeste y enlazando un nuevo anillo sur apoyado en las vías conectadas con el casco urbano y la Av. de Europa, este anillo sur apoyará su trazado en el límite del término municipal, aprovechando la vía de servicio existente en paralelo a la A-49.

Una **infraestructura verde** robusta juega un papel esencial en esta estrategia. Aprovechando los espacios verdes existentes, se propone reforzarlos con **nuevos trazados verdes** tanto espaciales como lineales, fomentando la creación de corredores verdes que conecten las diferentes áreas del municipio y mejoren la calidad ambiental y paisajística. Esta red verde no solo promoverá un entorno más saludable, sino que también servirá como infraestructura de **soporte para los itinerarios peatonales y ciclistas**, integrando de manera armónica la naturaleza con el tejido urbano.

- **Red de Itinerarios Pevtonales**

Entre los ejes sobre los que se fundamenta la propuesta de ordenación se **encuentra una estrategia de movilidad de base peatonal**, priorizando al **peatón como elemento central del diseño urbano**. La planificación urbanística, el diseño de los espacios públicos y la regulación del uso de las vías están enfocados al peatón, estableciendo que **el caminar debe prevalecer sobre otros modos de transporte** e incluso debe ser un eje central para las conexiones con otros núcleos cercanos que de forma coordinada establezcan actuaciones conjuntas que facilite su cohesión física y social, ampliando la dimensión peatonal de la ciudad al territorio colindante.

Acorde a los actuales criterios que prioriza la normativa y las propias necesidades vitales de la población, la planificación urbanística debe **fomentar una ciudad compacta y densa** que reduzcan las distancias y promuevan la movilidad a pie. La diversificación de funciones, evitando la zonificación estricta, es clave para crear entornos donde los servicios, comercios y viviendas estén integrados, facilitando desplazamientos cortos. Invertir en transporte público eficiente y limitar el acceso de vehículos privados, así como el aparcamiento en las calles, son acciones esenciales para fortalecer esta estrategia.

La ordenación debe plantear la base para crear **espacios accesibles, inclusivos y seguros** para los peatones, introduciendo elementos como plataformas únicas y pasos peatonales elevados, y reduciendo calzadas destinadas a la movilidad motorizada, promoviendo así un ambiente más seguro y equitativo. Esta estrategia propicia el regreso de la infancia a las calles, asegurando que los niños puedan moverse con autonomía y fomentar el juego libre en el entorno urbano, lo cual favorece la atracción de un sector joven de la población.

El espacio público no es solo un lugar de tránsito, sino un **espacio de socialización**. Calles y plazas deben estar equipadas para la convivencia, el juego y la cultura. En esta estrategia de ordenación se

deberá garantizar que los itinerarios peatonales propuestos cuenten con áreas de descanso y estancia, favoreciendo la movilidad peatonal de personas mayores y otros colectivos vulnerables.

Otro elemento para tener en cuenta es la **seguridad vial del peatón**, con especial énfasis en el desarrollo de infraestructuras adaptadas que reduzcan riesgos, estableciendo velocidades máximas principalmente en áreas peatonales y cercanas a centros educativos. Incluso en determinados espacios se tendrán que proponer directrices de reducción a la accesibilidad de los vehículos motorizados, reduciendo el ancho de los carriles y restringiendo el aparcamiento en la calle, pero siempre dotando de flexibilidad la propuesta.

Este planteamiento debe verse apoyado por una estrategia de promoción del uso comercial en las plantas bajas de los edificios, contribuyendo a un entorno dinámico y conectado con el espacio público peatonal. La mezcla de usos y la densidad urbana fomentan ciudades donde las necesidades cotidianas puedan ser satisfechas a pie en trayectos de 15 a 20 minuto, y además promueven entornos más inclusivos y seguros.

LA PROPUESTA

La alternativa 03 propone una actuación que se enmarca en una estrategia integral de movilidad no motorizada, cuyo objetivo principal es **fomentar la conectividad urbana, la cohesión social y promover un modelo de urbanismo que potencie la creación de una ciudad saludable**. El municipio de Gines, con una alta densidad poblacional de 4.674 hab/km², se localiza en un entorno conurbado cuya densidad es de 1.500 hab/km², lo que presenta tanto un reto como una oportunidad para implementar un sistema de movilidad sostenible basado en la peatonalización. Este entorno, caracterizado por la mezcla de usos residenciales, comerciales y de servicios, resulta idóneo para la implementación de una red peatonal que favorezca una movilidad activa y reduzca la dependencia del automóvil privado, contribuyendo a la cohesión social y al bienestar urbano.

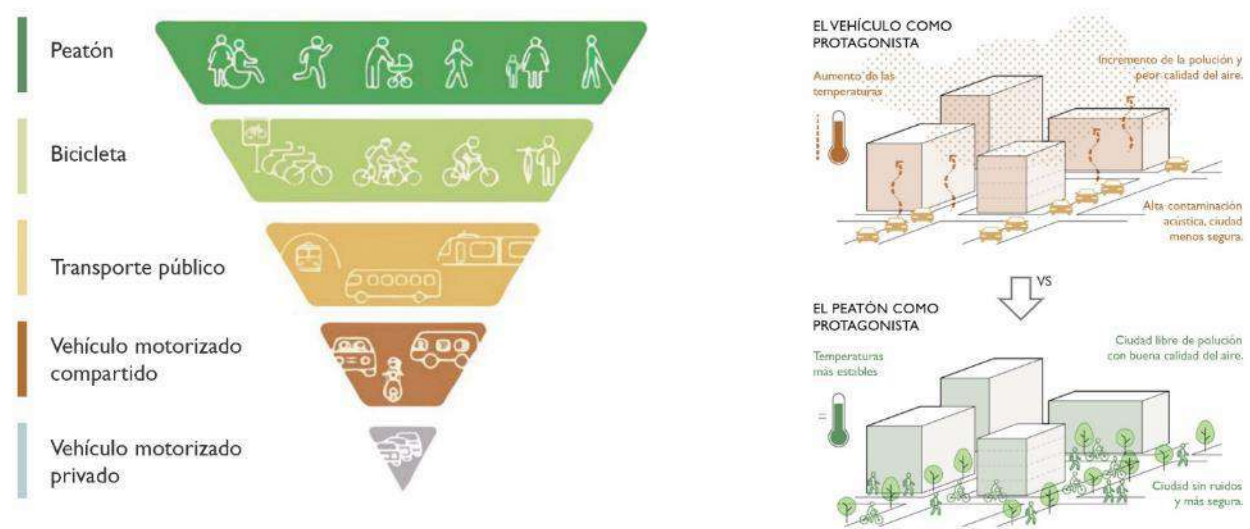
El diagnóstico actual sobre la accesibilidad en el municipio, obtenido durante la fase de análisis y explicado en la presente alternativa, revela importantes deficiencias. Un porcentaje significativo de las calles, especialmente en el casco histórico y la zona central, no cumplen con los estándares de accesibilidad, en gran parte debido a la estrechez de los acerados, que en muchos casos presentan anchos inferiores lo requerido en normativa, así como la presencia de obstáculos en el itinerario peatonal, como farolas y mobiliario urbano. Estas situaciones generan una evidente falta de conectividad y dificultan la movilidad peatonal.

Esta propuesta se desarrolla sobre dos ejes Estratégicos:

- **Movilidad a Pie como Prioridad**

Una red peatonal permitirá reducir la necesidad de desplazamientos en vehículo privado dentro del municipio, favoreciendo trayectos cortos y accesibles para los habitantes. Las infraestructuras peatonales, como calles de plataforma única, pasos elevados y aceras amplias serán esenciales para garantizar un entorno seguro y cómodo.





Una red peatonal permitirá reducir la necesidad de desplazamientos en vehículo privado dentro del municipio, favoreciendo trayectos cortos y accesibles para los habitantes. Las infraestructuras peatonales, como calles de plataforma única, pasos elevados y aceras amplias serán esenciales para garantizar un entorno seguro y cómodo.

• **Interconexión de la red verde**

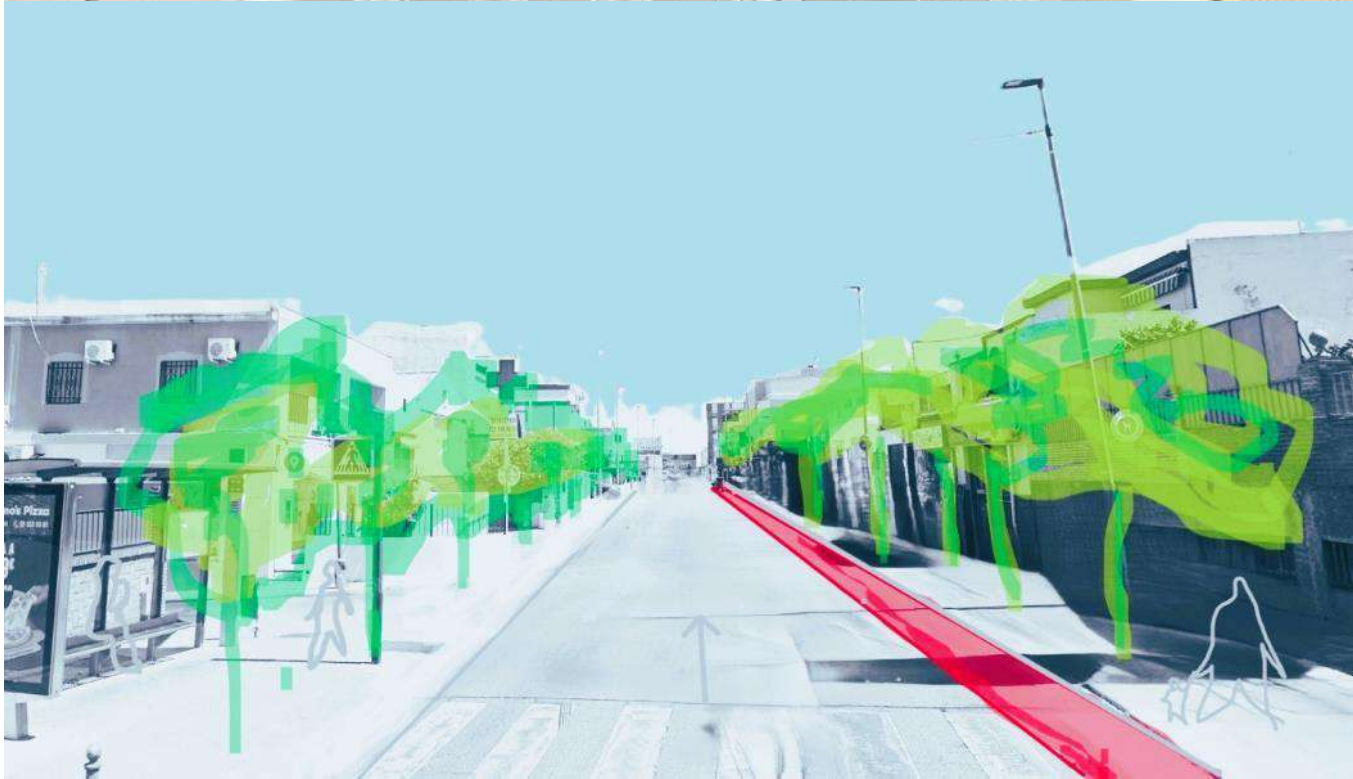
Enmarcada dentro de la propuesta de esta alternativa 03 se insiste en la necesidad de incrementar la densidad de masa vegetal del casco urbano. Este objetivo se apoya en los nuevos paseos peatonales e itinerarios amables que se propician con la actuación de peatonalización del ámbito del casco urbano o zona 1.

Dentro del casco el eje de la calle Real cobra especial protagonismo, siendo el vector principal para la incorporación de masa verde, de manera que se convierta en un paseo verde intraurbano. A su vez, este nuevo eje verde servirá de elemento conector de los dos espacios verdes principales de la localidad, al sur el Parque del Pinar sobre el límite d el A-49 y del término municipal y al noroeste el Parque Municipal Concejala Dolores Camino.



Ejemplos integración peatonal para el entorno de la calle Real y Av. de Colón.





Comparativa situación actual VS montaje ampliación peatonal Av. Colón

Conectividad entre el casco urbano, ámbitos periféricos y el entorno territorial

El entorno de conurbación, con una densidad en torno a 1500 hab/km², ofrece la posibilidad de extender la red peatonal más allá del núcleo urbano de Gines. Las conexiones peatonales interurbanas entre Gines y los municipios cercanos deben ser reforzadas mediante sendas peatonales seguras que permitan a los habitantes moverse a pie entre los distintos núcleos de la conurbación. Esta estrategia reducirá la necesidad de utilizar vehículos para trayectos cortos entre localidades, mejorando la calidad del aire y reduciendo el tráfico vehicular.

CRITERIOS DE ORDENACIÓN

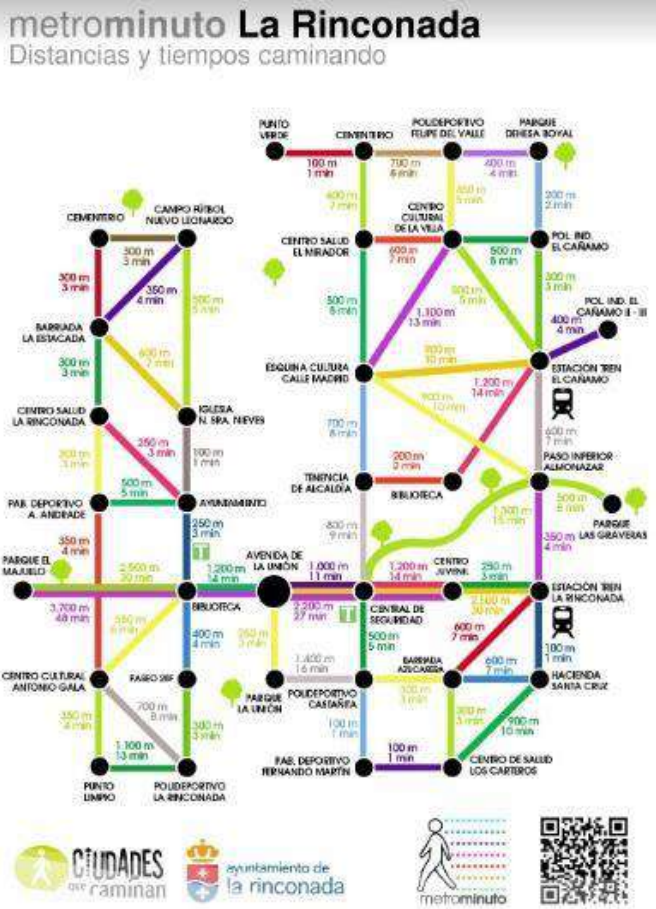
La red peatonal debe articular los elementos singulares del territorio, conectando de manera efectiva los espacios públicos, los colegios, los equipamientos deportivos y culturales, así como las áreas estanciales, para crear un sistema continuo y accesible para todos los ciudadanos. Se pondrá especial énfasis en la accesibilidad para personas mayores y niños, asegurando itinerarios sin barreras arquitectónicas, con aceras amplias y sin obstáculos que dificulten la movilidad.

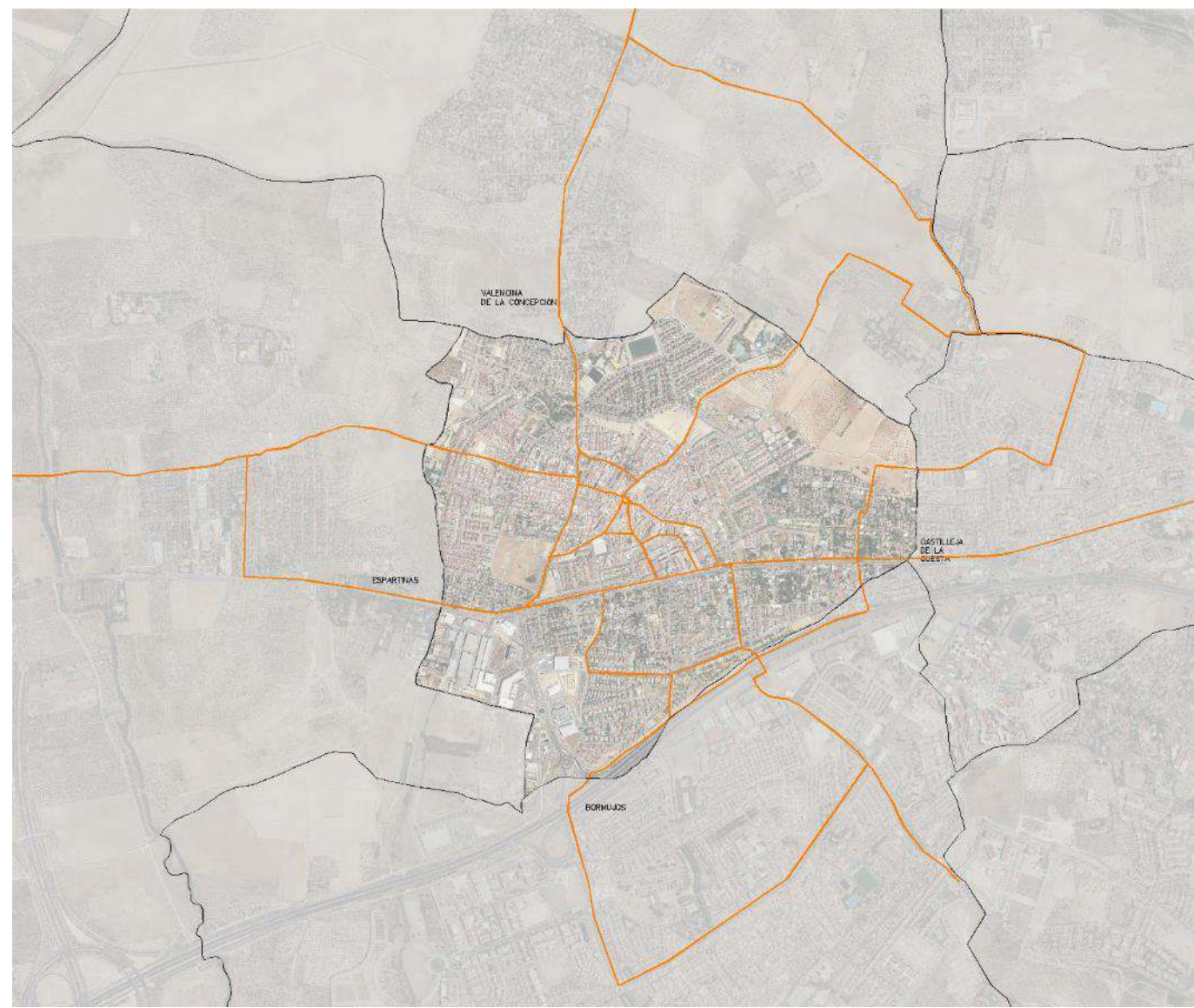
Ejemplo esquemas y señalética de Ciudades qu
Fuente: www.ciuda

Se incluirán áreas estanciales a lo largo de los recorridos de transporte social. Estas áreas, equipadas con bancos y moquetas, tienen como finalidad atender las necesidades de los peatones, especialmente de las personas con discapacidad, en espacios donde la convivencia y la accesibilidad se ven afectadas por la presencia del transporte social.

El diseño de los itinerarios peatonales incluirá la infraestructura que no solo mejorará el confort térmico en los espacios públicos, sino también la sostenibilidad ambiental del municipio. Estos itinerarios serán seguros y eficiente que garantice la seguridad de los peatones, mejorando la movilidad haciendo hincapié en los puntos más transitados de la zona.

La selección de los viales para la implementación de técnicas como su sección, entorno y adecuación tiende a que favorezcan la fluidez y seguridad de los desplazamientos en espacios degradados, convirtiéndolos en áreas de tránsito reforzando así la cohesión social y la calidad del espacio público.





Esquema no vinculante de Itinerarios peatonales preferentes- Elaboración propia

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental la propuesta de la alternativa 03 se establece sobre dos ejes principales:

A. DINAMIZACIÓN HABITABLE DEL CASCO URBANO

Se propone una intervención integral sobre el entorno del casco urbano orientado a la preservación y puesta en valor del paisaje urbano en conjunto con un fortalecimiento del sector comercial minoritario y de servicios que permita mantener, e incluso potenciar la dinámica habitable del entorno.

Esta propuesta urbanística se fundamenta en la necesidad de potenciar la actividad económica local sin comprometer la calidad de vida de los residentes ni el carácter del entorno urbano. La revitalización del sector comercial minoritario y de servicios, en este sentido, se concibe como un motor de dinamización que, además de fortalecer la economía local, contribuye a la creación de un espacio habitable que mantenga e incluso mejore la interacción social y la cohesión comunitaria.





Ejemplos dinamización habitable para el entorno de la calle Real y Av. de Colón.

El enfoque integral de la intervención incluye la adecuación del espacio público para hacerlo más accesible y atractivo, con mejoras en la infraestructura peatonal, mobiliario urbano y zonas verdes, así como la integración de soluciones sostenibles que favorezcan la movilidad y reduzcan el impacto ambiental. Esta estrategia iría coordinada con el planteamiento del desplazamiento de la movilidad motorizada hacia el exterior despejando el entorno más central del municipio permitiendo una peatonalización flexible que posibilite el acceso gradual motorizado.

Esta intervención se basa en varios objetivos clave:

- Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado
- Homogeneidad estética y armonización del paisaje urbano
- Movilidad y accesibilidad
- Ordenación del espacio público
- Centro comercial abierto



Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado

La intervención se focaliza en destacar los inmuebles de alto valor arquitectónico y patrimonial. El plan de ordenación debería clasificar estos inmuebles como **elementos protegidos** y establecer un régimen de intervención arquitectónica que garantice la preservación de su morfología y características estilísticas originales. Esto incluiría:

- La conservación de la tipología de fachadas, así como la protección de elementos ornamentales y estructurales singulares.
- Limitaciones en la modificación de alturas, volúmenes y alineaciones para asegurar la integridad visual del entorno histórico.
- Ampliación de los conjuntos de protección, estableciendo un entorno que incluya el eje de la calle Real como eje histórico con valor etnológico propio.

Homogeneidad estética y armonización del paisaje urbano

Para lograr una integración armónica de nuevas intervenciones urbanísticas dentro del tejido existente, se deben establecer **criterios de homogeneización arquitectónica**. Estos criterios podrían contemplar:

- La **tipología edificatoria tradicional** de Gines, manteniendo la alineación de fachadas y la volumetría predominante en el área.
- Un **control cromático** en los acabados de las edificaciones, respetando la paleta de colores tradicional de la zona.
- Normas sobre la **materialidad** de las nuevas construcciones y rehabilitaciones, promoviendo el uso de materiales locales y coherentes con la estética del casco histórico.

Plan de movilidad y accesibilidad

La reordenación del casco urbano debe coordinarse con el **replanteamiento de la movilidad propuesto**, optimizando la circulación motorizada y peatonal de forma que se favorezca la accesibilidad a un espacio más amable. Se propone:

- La **peatonalización parcial o total** de tramos de la calle Real, o la reducción del tráfico motorizado en pro de generar un espacio más seguro y atractivo para el tránsito peatonal.
- La implementación de **soluciones de movilidad sostenible** (por ejemplo, carriles bici o zonas de aparcamiento disuasorio) para disminuir el impacto del tráfico y reducir la contaminación.



Montajes ejemplos dinamización habitable entorno del casco urbano.

Ordenación del espacio público

El proyecto debe incorporar un diseño de espacio público que potencie la cohesión visual y funcional de la calle y su entorno. Se sugiere:

- La creación de **puntos de encuentro** en localizaciones estratégicas, que funcionen como nodos de actividad y reunión, destacando vistas hacia los inmuebles patrimoniales.
- La incorporación de **áreas verdes** y vegetación urbana que respeten la configuración original del entorno, mejorando la calidad ambiental y estética.

Centro comercial abierto

Dicho concepto describe una actuación con el objeto de una revitalización urbana que busca integrar el comercio minorista y los servicios en un entorno urbano peatonal y atractivo, potenciando la actividad económica local sin afectar la calidad de vida de los residentes. Este modelo promueve la accesibilidad, la mejora del espacio público, la preservación del patrimonio y una movilidad sostenible, creando un entorno donde el comercio y la vida comunitaria coexisten de manera armónica y dinámica.

B. HOMOGENEIZACIÓN SEÑALÉTICA

Dentro de la visión territorial de esta alternativa se propone la creación de una señalética común con pictogramas y elementos muy visuales que marque los recorridos para movilidad alternativa creados, indicando tiempos de rutas ya sea peatonal o ciclista y sus posibles interconexiones con otras de las localidades vecinas. Esta señalización podría incluir códigos tipo QR para descargar rutas en dispositivos electrónicos y conectividades con aplicaciones de mapas y transportes públicos.

Dentro de esta estrategia común, se planteará esta acción como algo de escala intermunicipal, homogeneizando la estética para las distintas localidades y reforzando la idea de la articulación territorial de la 1ª corona del Aljarafe. A modo indicativo se acompañan algunos ejemplos de esta señalética de localidades de distinta escala, en las que se puede observar cómo prima la movilidad no motorizada, así como se facilita la intermodalidad con el transporte público.





Señalética. Sistema de transporte de Burdeos y rutas óptimas de Ciudad Real. Fuente: www.sig-soluciones.blogspot.com



D.1.2. ALTERNATIVA SELECCIONADA. JUSTIFICACIÓN

Una vez planteadas las diferentes alternativas, se ha procedido a valorar cada una de ellas cuantitativa y cualitativamente, empleando para ellos dos métodos de valoración diferenciados: método simple de valoración y método de valoración ponderada.

Los métodos de valoración de alternativas permiten comparar ambientalmente y ordenar las opciones de un plan, programa o proyecto en base a los impactos o efectos ambientales más significativos, facilitando la selección de aquellas alternativas con mejor comportamiento medioambiental. La selección de efectos se realiza sobre la base de los factores ambientales relevantes, valorándose la afectación de cada una de las alternativas sobre dichos factores, en términos positivos o negativos. En este caso, se han utilizado como criterios de comparación entre las alternativas los efectos de cada una de ellas sobre algunos de los objetivos descritos en la Agenda Urbana Española, así como otros aspectos ambientales desarrollados en el propio DIE.

Tras la valoración de las alternativas, se ha llegado a la conclusión de que la mejor alternativa ambientalmente hablando es la **Alternativa 03**, tanto en el método de valoración simple, como en la ponderada. Las puntuaciones obtenidas por cada alternativa han sido las siguientes:

	Alternativa 00	Alternativa 01	Alternativa 02	Alternativa 03
Método de valoración simple	56	120	144	156
Método de valoración ponderado	56	198	254	278

De la alternativa mejor valorada, la 03, 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 y revitalización urbana, a través de la integración del casco urbano como elemento catalizador, reforzando las ideas de identidad y a su vez desarrollando el concepto de ciudad de proximidad.

Otro de los aspectos destacables en esta Alternativa 03 es la mejora en la movilidad urbana, sobre todo en lo que respecta a movilidad alternativa y descarga en las vías del casco urbano, sobresaturadas por el intenso tráfico entre la localidad y las localidades de Valencina de la Concepción, Castilleja de la Cuesta, Espartinas y Bormujos. Además, en el caso de la alternativa elegida se proyecta completar la red de carriles bici y peatonales y una interconexión entre espacios libres 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 es ser territorial, proponiendo una circunvalación por su arco norte cuyo trazado discurre no sólo por el límite del término de Gines, si no por tramos incluyendo los términos de Castilleja de la Cuesta al noreste, Valencina de la Concepción al norte y Espartinas noroeste. Esta solución se considera la más adecuada dentro de la estrategia

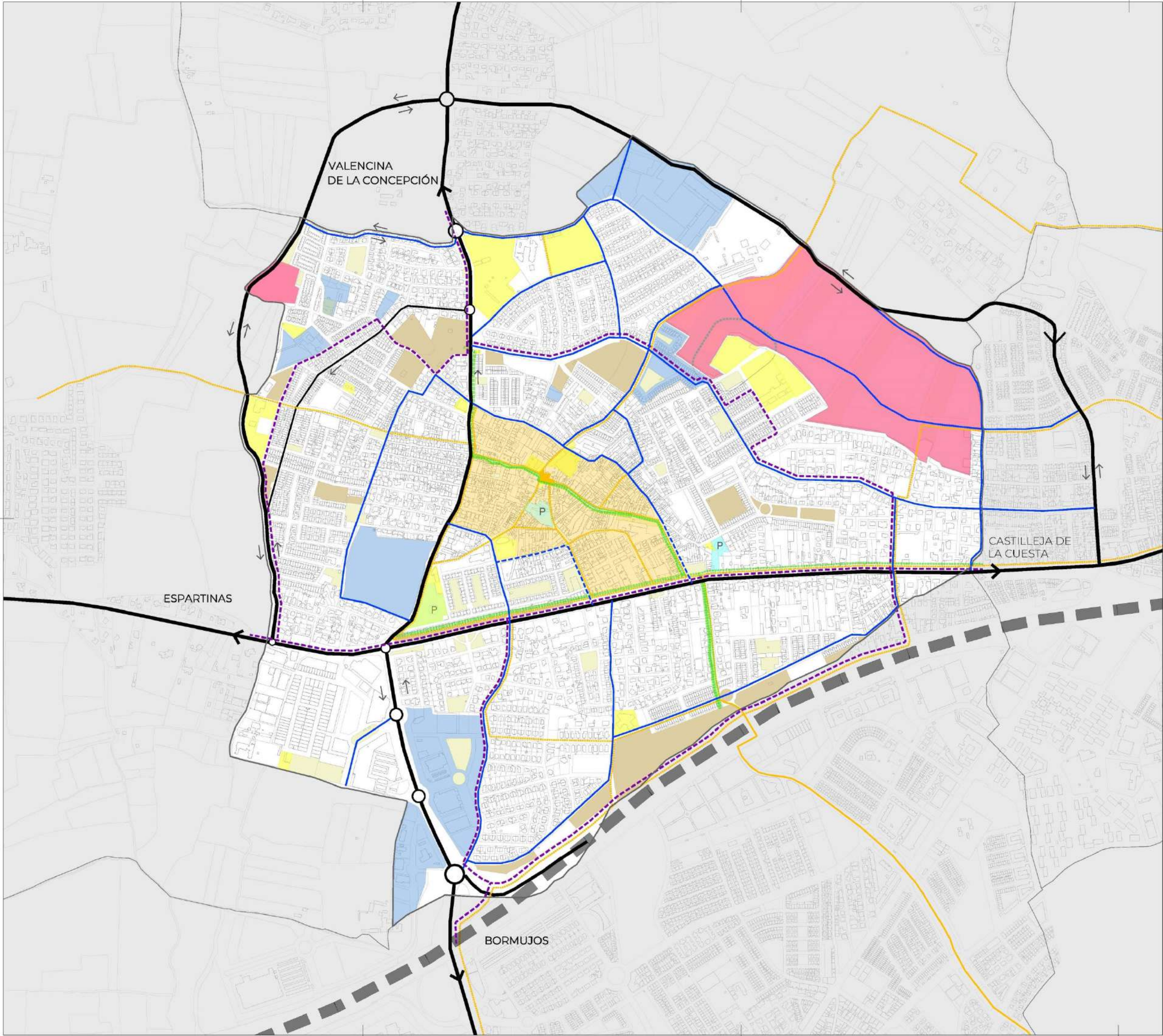
territorial que se persigue, dando respuesta al marco de conurbación de la corona norte del Aljarafe. De esta forma, Gines se erige como una pieza clave en dicha conurbación, por lo que los recorridos planteados tendrán como epicentro la localidad.

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, fortaleciendo dicho objetivo.

Las propuestas de ordenación, en consecuencia, desarrollarán la Alternativa 03, por ser esta la que asegura un mejor comportamiento medioambiental. 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.



ALTERNATIVA 03

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD

ATU-NU: NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO URBANO RESIDENCIAL

NUEVO SUELO URBANO ALUMINO POR EL PLAN

PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO

ZONAS DE DISTRITO TERRITORIAL

2- SISTEMA DOTACIONAL

DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO

PARKING DISOLUORIO

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

SISTEMA VIARIO: PRINCIPAL

SISTEMA VIARIO: SECUNDARIO

SISTEMA VIARIO

SISTEMA VIARIO: HÍBRIDO

ALAS AUTOMÓVIL NUEVA SEVILLA

ENLACE DE SISTEMA VIARIO: PRINCIPAL/NIVEL 1

COMUNICACIÓN COORDINANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

ZONAS DE DISTRITO TERRITORIAL

RECORRIDOS CICLISTAS

ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN

SENDAS VERDES

OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

AERODUROMIENTO

DETERMINACIONES CRÁFICAS

LÍMITE TÉCNICO MUNICIPAL

MUNICIPIOS COLINDANTES

D.1.3. CONCLUSIONES SOBRE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA

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

En lo relativo a **Nuevos Crecimientos y Áreas de Oportunidad** el modelo continuista de la alternativa 00 no resuelve las actuales cuestiones del municipio, ya que se mantendría el problema capital de movilidad existente en Gines y la fragmentación urbana que el tráfico que registran los ejes viarios principales provocan; además, no propone un modelo acorde a las necesidades actuales de vivienda de la localidad. En este aspecto la alternativa 01 muestra una cierta capacidad de respuesta a dichas cuestiones principales, planteando la recuperación de los ejes principales del centro histórico para disfrute de la población, integrando los ejes de la calle Real y la Av. de Colón en la trama urbana peatonal y potenciando ambas vías como catalizadores de la actividad interna de la localidad en base a una movilidad sostenible centrada en el peatón. Además, esta opción recoge el desarrollo de un nuevo sector residencial de gran capacidad, dando respuesta a las necesidades de vivienda de la localidad. Sin embargo, la solución se estima insuficiente para resolver los problemas efectivos de movilidad y los de cohesión urbana y social derivados, ya que no se consigue un sistema de movilidad completo que derive el congestionado tráfico y permita liberar las actuales travesías que actúan como fronteras y líneas de fragmentación. La alternativa 02, da un paso más en el objetivo de integración del casco urbano y cohesión de la localidad, proponiendo un cambio drástico en la estrategia de movilidad del municipio, llevando el ámbito peatonal a un nuevo estadio en el que todo el casco urbano, considerado zona 1, sea dominio prioritario del peatón. Además, se propone complementariamente un plan alternativo de movilidad para el tráfico motorizado, planteando el soterramiento de la Av. de Colón en su tramo central adyacente al centro histórico, completando la actuación de movilidad con una ronda de circunvalación local por el límite del término municipal que permitirá desviar gran parte del tráfico urbano hacia la periferia. Esta opción se considera una estrategia completa, sin embargo, adolece de visión territorial, perspectiva que se considera clave por la conurbación existente y la saturación de la trama urbana de Gines. Por último, la alternativa 03 sí propone una solución con esta perspectiva territorial, añadiendo a la recuperación del ámbito del casco urbano la propuesta la derivación del tráfico que recibe la localidad por una circunvalación norte exterior que discurriría por el límite del término municipal junto con tramos en el término de las localidades vecinas. Respecto a los nuevos crecimientos se estima para la alternativa 03 una compensación de usos mejorada, con una oferta importante de vivienda protegida, y una complementación de usos más ajustada al principio de ciudad de proximidad y urbanismo inclusivo, favoreciendo los desplazamientos no motorizados en un radio de 15-20 minutos.

Respecto al **Sistema General Dotacional**, la alternativa 00 cumple sobradamente con los estándares establecidos, sin embargo, el modelo actual presenta una falta de conexión de los sistemas generales, tanto en el sistema de espacios libres como de equipamientos. Esto se debe en gran medida a la falta de cohesión urbana del municipio ligado a la movilidad, fracturando la localidad en cuadrantes inconexos. La alternativa 01 propone una conexión más efectiva del sistema general dotacional, proponiendo la continuidad de los espacios verdes de la localidad a través del recuperado eje de la calle Real, incidiendo a su vez en la redensificación de masa verde en el casco urbano y la conexión de los equipamientos comunitarios mediante dichas sendas verdes. Esta opción propone la continuidad de la red dotacional, pero no establece una red completa interconectada, por lo que su función comunitaria y de cohesión no se consigue completamente. La alternativa 02 sí propone dicha interconexión, planteando una red verde a través de la propia actuación de peatonalización del casco urbano en la denominada "zona 1". De esta forma, el ámbito del casco urbano y su redensificación de masa verde conectarían los dos grandes espacios verdes de la localidad, al sur el Parque del Pinar y al noroeste el Parque Municipal Concejala Dolores Camino, sirviendo además el nuevo espacio público sobre el soterramiento planteado como elemento clave para una vertebración

efectiva y la búsqueda cohesión urbana. Por otro lado, como respuesta al plan de peatonalización indicado y al problema de estacionamiento existente en la localidad, se propone una red de estacionamientos en el entorno del casco urbano, sirviendo tanto como aparcamientos disuasorios como para residentes y usos administrativos. En este aspecto la alternativa 03 repite dicha estrategia, pero además incorpora la posible conectividad con los espacios verdes de las localidades vecinas como plus a la vocación territorial de dicha alternativa.

Sobre la **Articulación Territorial**, el estudio del actual planeamiento recogido en la alternativa 00, supone un modelo incompleto tanto en movilidad motorizada como alternativa, ya que prioriza el vehículo motorizado privado, sin establecer una jerarquía que solucione la congestión de tráfico de la localidad. Este esquema ha implementado una parte de la red peatonal y ciclista prevista, pero sin completarla ni conectarla con todas las zonas de la localidad. Además, la red de transporte público se considera insuficiente por su baja conectividad con el entorno y Sevilla capital. La alternativa 01 propone una jerarquía de 3 niveles, incorporando una circunvalación interior por el arco oeste de la localidad para derivar el tráfico de la Av. de Colón, as u vez conectada con los dos ejes de la localidad, un segundo nivel conformado por la red de viales que conectan transversalmente cada uno de los cuadrantes del municipio y una red interior del casco histórico en la que se establecen distintos grados de restricciones al tráfico motorizado, favoreciendo la movilidad alternativa peatonal y ciclista. Esta alternativa supone una mejora efectiva en la movilidad, aunque estimamos no resolvería de manera completa el problema de movilidad de Gines, no siendo una solución definitiva para la fragmentación existente. En este aspecto, la alternativa 02 establece un salto diferencial ya que deriva todo el tráfico exterior y de paso a una ronda urbana por los límites del término municipal conectada con las localidades vecinas, y confía la conexión norte-sur al paso soterrado propuesto sobre la Av. de Colón, reconvirtiendo este tramo soterrado en un nuevo espacio público como paseo-comercial con prioridad para el peatón, mediante plataforma única, potenciando el comercio local en planta baja y la idea de ciudad de proximidad. Esta alternativa propone una solución de indudable potencial, pero además suponer un reto cuestionable de asumir respecto a su financiación, consideramos carece de visión territorial. La alternativa 03, parte de la situación de la localidad en el concierto metroplitano, considerando a Gines como una pieza clave en ámbito territorial. Para ello la propuesta de circunvalación no sólo da respuesta a un problema clave en la movilidad local, si no que incide en la mejora de las localidades vecinas. De esta forma se busca involucrar a estas localidades, estableciendo instrumentos de Planificación Intermunicipal para su desarrollo. Por otra parte, dentro de esta visión territorial se proponen una serie de itinerarios peatonales y ciclistas que configuren una red verde interconectada entre los distintos municipios en base a la visión territorial que debería contener el PGOM.

Referente a la **Sensibilidad Ambiental**, el actual planeamiento estudiado en la alternativa 00 recoge los elementos con valor patrimonial y directrices en el Plan de Vivienda (PMVS) para la regeneración urbana, sin establecer una estrategia global a nivel ambiental y de puesta en valor del patrimonio. La alternativa 01 propone como punto principal en este apartado, una revalorización del centro histórico y monumental, por un lado, dotándolo de un entorno más accesible y amable para el peatón, de manera que se pueda considerar un conjunto reconocible y establecer recorridos de interés. Por otra parte, se propone la estrategia de homogeneización visual y estética de estos ámbitos ganados para el peatón, mejorando su imagen y señalización. Respecto a la sensibilidad ambiental, la alternativa 02 redunda en la apuesta por poner en valor el centro histórico y patrimonial de Gines estableciendo una homogeneización en los tratamientos materiales, recorridos y señalética. En este caso extendiendo dicha actuación a todo el ámbito peatonal propuesto y con especial importancia en la nueva Avenida de Colón, sobre la que se pretende crear nuevos puntos de encuentro como nodos de reunión, interrelación social y actividad comercial, introduciendo el concepto de centro comercial abierto. Adicionalmente, la alternativa 03 supone un nivel superior en cuanto a la incidencia ambiental del tráfico sobre la localidad, ya que además de establecer una homogeneización en la



estética del entorno peatonal del casco urbano, implica una reducción notable de la contaminación acústica al derivar el tráfico principal al exterior de los límites del municipio.

De estas conclusiones se puede determinar que la Alternativa 03 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 a través de un elemento territorial como es la circunvalación propuesta. De esta forma, la solución redunda en la cohesión urbana y social de la localidad, así como en la creación de sinergias con las localidades vecinas, estableciendo la estrategia seleccionada como un motor económico y social, considerados éstos principales objetivos del nuevo Planeamiento y acordes a los principios fundamentales del urbanismo recogidos en la LISTA.

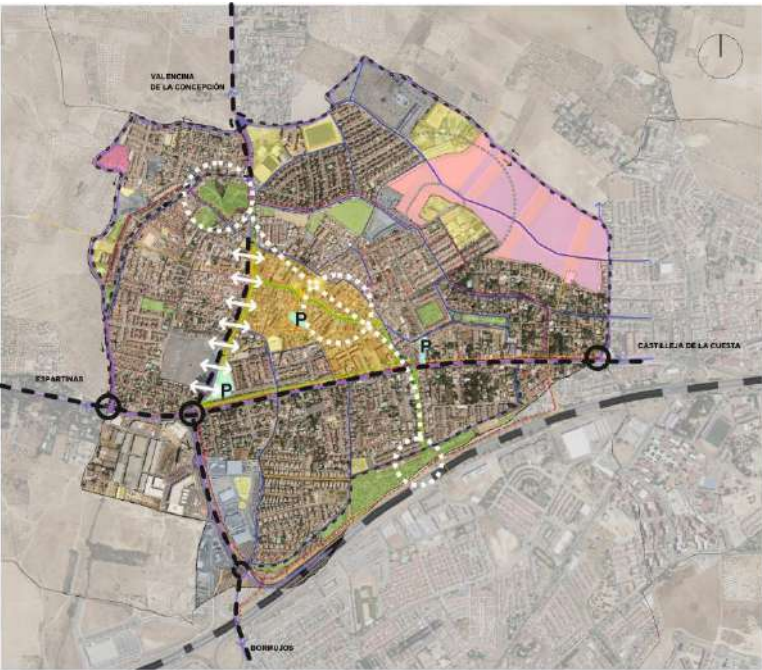




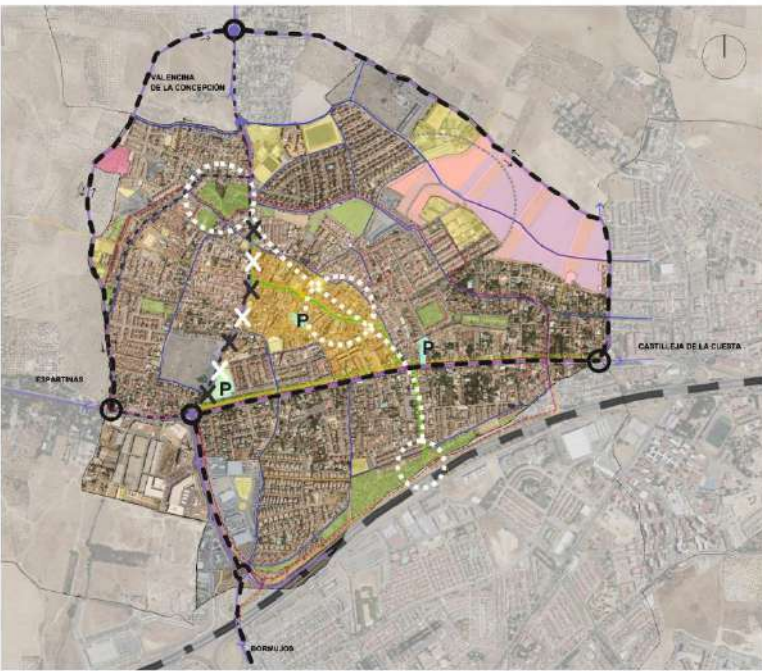
Alternativa 00
La continuidad de lo existente



Alternativa 01
Recuperación del centro histórico



Alternativa 02
La integración del casco urbano



Alternativa 03
Del modelo urbano al territorial

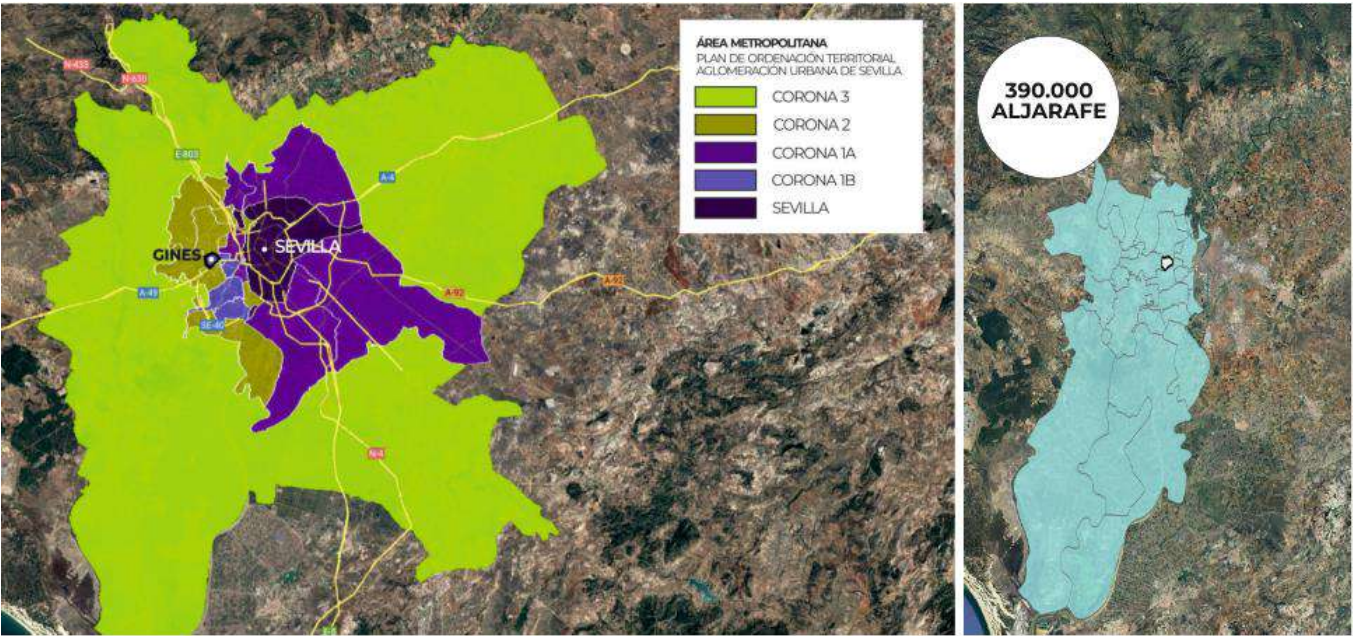


D.2. MODELO TERRITORIAL

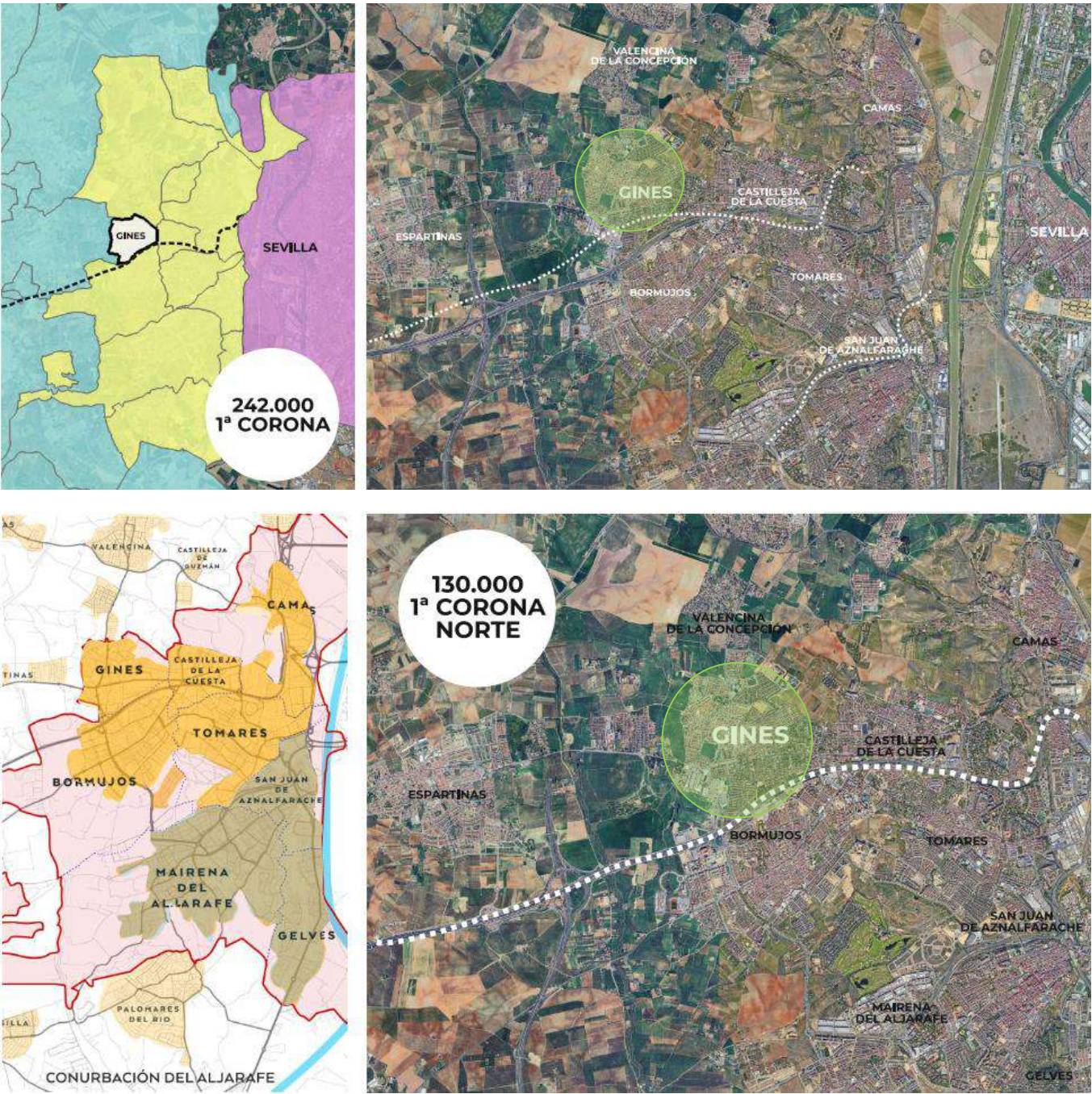
D.2.1. ANTECEDENTES

La localidad de Gines está **ubicada dentro de un área de conurbación** dentro del área metropolitana de Sevilla, colindando con cuatro municipios adyacentes. 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.

Dentro de la aglomeración urbana de Sevilla, 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 Gines asume una posición de borde y charnela de ordenación territorial con respecto a la primera y la segunda corona. Asimismo, la autovía A-49 desempeña un papel estructurante clave, no solo actuando como eje de división entre los diferentes sectores de la primera corona, sino también como elemento de borde al sur de la localidad, así como principal vía de comunicación y de los flujos que recibe y transitan por Gines.



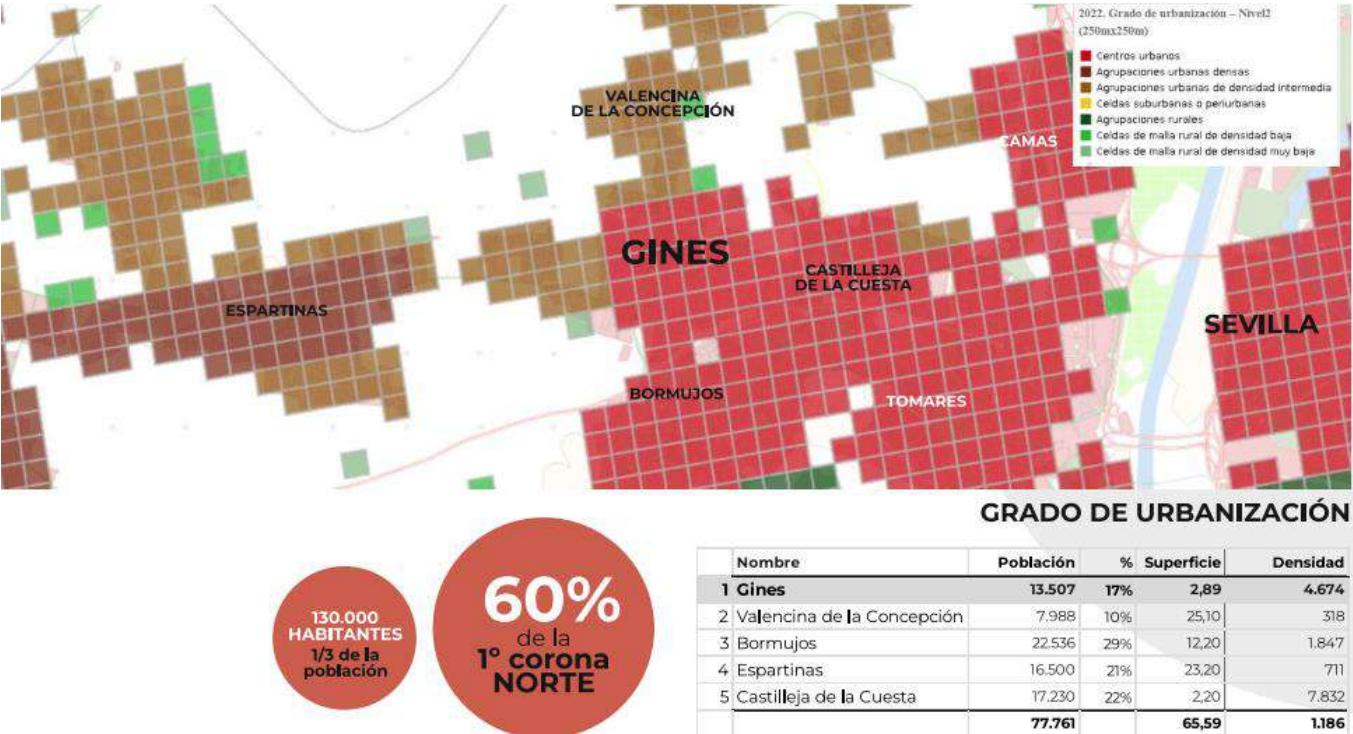
1 567 491 habitantes
AGLOMERACIÓN URBANA DE SEVILLA



Aproximación al encuadre territorial del municipio de Gines. Elaboración propia.



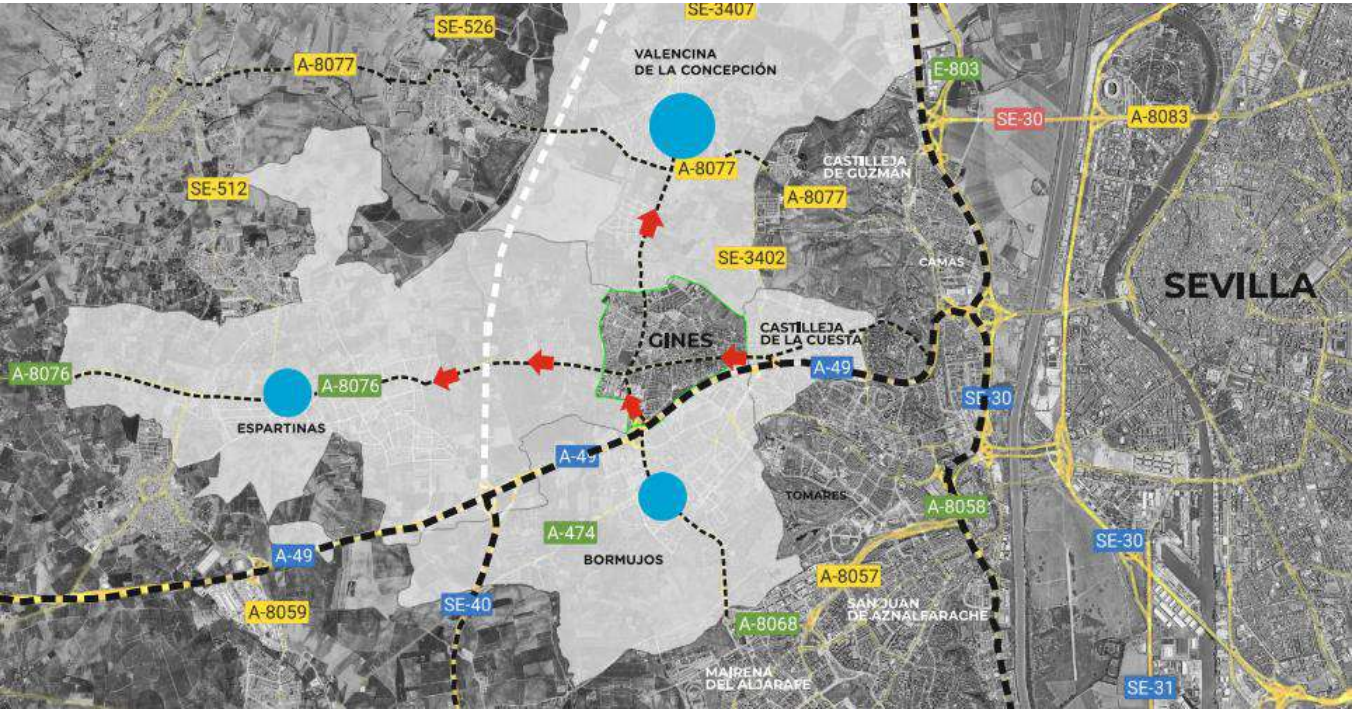
El municipio de Gines se enfrenta a un contexto territorial singular que presenta una serie de desafíos significativos en términos de planificación urbanística. Con una superficie total de apenas 2,91 km², **la capacidad de expansión territorial es extremadamente limitada**, lo que impone la necesidad 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** de 4,674 habitantes por km², 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 mínima y, se encuentra en colindancia o incluso integrada dentro de la trama urbana antropizada. 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, optimizando las condiciones del suelo urbano consolidado. 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.

En este marco territorial, la movilidad se presenta como el principal reto de la localidad. Gines se sitúa como verdadero cruce de caminos de los municipios de Castilleja de la Cuesta al este, Valencina de la Concepción al norte, Espartinas al oeste y al Bormujos al sur, lo que supone un flujo constante y consecuentemente un intenso tráfico de travesía. Esta situación, además de provocar una saturación de las vías principales de la localidad, ejes norte-sur (Av. de Colón) y este-oeste (Av. de Europa), supone una fragmentación en los cuadrantes en que subdividen a la localidad. Esta fragmentación revierte en falta de continuidad de la trama urbana y de cohesión social e identitaria. Dicha cuestión,

debido a lo limitado del suelo de Gines y a la comentada situación de conurbación, debe abordarse sin duda desde una visión territorial, siendo Gines pieza clave de esta intervención global.



D.2.2.EL MODELO TERRITORIAL DE GINES

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

- REVITALIZACIÓN URBANA Y OPTIMIZACIÓN DEL SUELO VACANTE
- MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD
- DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL
- COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDAD
- ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

REVITALIZACIÓN URBANA Y OPTIMIZACIÓN DEL SUELO VACANTE

En el contexto territorial singular de Gines, la consolidación y optimización del suelo vacante se presenta como un pilar fundamental para garantizar un desarrollo sostenible y eficiente. Dado que el municipio cuenta con una superficie extremadamente limitada y una elevada densidad poblacional, la planificación urbanística debe priorizar la maximización del uso del suelo disponible. Esto implica 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 revitalización de espacios del casco urbano se convierte en una estrategia clave, buscando mejorar la calidad del espacio público y fomentar la cohesión social. Por otro lado, respecto al suelo vacante, tanto dentro del suelo urbano como pendiente de

desarrollo en suelo rústico, se deben llevar a cabo bajo la premisa de la optimización de los recursos para dar respuesta a las necesidades de vivienda del municipio y la compleción de los sistemas de espacios libres y equipamientos.

MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

La mejora de la movilidad es otro aspecto crítico en la configuración del Modelo Territorial de Gines. 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 viarias con vocación territorial, involucrando a las localidades limítrofes. De la mano de la movilidad global deberá reordenarse la conectividad, tanto mediante la reordenación de las conexiones viarias, como estableciendo medios de transporte que faciliten la movilidad sostenible, priorizando modos de transporte no motorizados y fomentando el uso de transporte público eficiente. La conexión intermunicipal debe ser fortalecida a través de la creación de corredores de movilidad verdes que permitan una accesibilidad fluida y segura, reduciendo la dependencia del vehículo privado y mitigando los impactos ambientales asociados al tráfico urbano.

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 ciudad de proximidad, de manera que se promueva el comercio de proximidad y se reduzcan los desplazamientos. De esta manera se deberá trabajar en una doble vertiente. Por un lado, mediante la integración de este tipo de actividades en los nuevos desarrollos urbanísticos y por otro mediante la potenciación de los ejes urbanos principales, reconvertiendo el centro urbano en un paseo comercial abierto, atractor y a la vez catalizador de nuevas sinergias económicas en la localidad. Respecto de los nuevos desarrollos y su posición de borde, es importante que las iniciativas de desarrollo económico se desarrollan de manera coordinada con los municipios colindantes, de manera que los objetivos trasciendan los límites administrativos, aprovechando las sinergias y recursos compartidos.

COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA

La cohesión social y la calidad de vida representan elementos fundamentales que deben guiar la planificación urbanística en Gines. La densidad poblacional elevada 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.

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. De esta forma, la creación de ejes verdes tanto integrados en el casco urbano como periféricos, son claves para conseguir una verdadera interconexión de la red verde y de espacios públicos tanto de la localidad como de las localidades del entorno, multiplicando el potencial de la malla verde territorial. 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 Gines sea sostenible y adaptable a largo plazo.

D.2.3. POI Y POU, MECANISMO DE CONURBACIÓN

En este contexto, en un entorno como el de Gines, donde las restricciones espaciales y la alta densidad poblacional constituyen desafíos significativos, emerge la necesidad 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, la cual posibilita el desarrollo de actuaciones coordinadas con los municipios colindantes. Dada la conurbación y la proximidad de Gines con otros cuatro 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.

La implementación de estos facilitará una planificación integrada y la optimización de recursos a una escala superior a la de un solo municipio. Esto no solo garantiza una mayor coherencia en el desarrollo territorial, sino que también maximiza las oportunidades de colaboración, promoviendo un crecimiento urbano más equilibrado y sostenible para toda la región. Al estar alineados con los criterios y objetivos del nuevo PGOM, estos planes intermunicipales aseguran que las intervenciones urbanísticas trasciendan las fronteras administrativas, beneficiando a todas las comunidades involucradas.

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

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

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

D.3.1. CRITERIOS GENERALES DE LALISTA

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 y tomando medidas para evitar la especulación.

- **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 Gines, adoptando las medidas exigibles para preservar y potenciar la calidad de los paisajes y su percepción visual. Asimismo, deberá garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para la adaptación, mitigación y reversión de los efectos del cambio climático.

- **Ocupación sostenible del suelo**

Se deberán proponer crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con los núcleos urbanos existentes y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En este sentido, habrá que analizar

pormenorizadamente los crecimientos propuestos en el marco del Planeamiento General vigente, para verificar cuáles son estrictamente necesarios para el desarrollo de Gines, y qué iniciativas tienen capacidad para impulsar adecuadamente las actuaciones.

- **Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética**

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

- **Resiliencia**

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

- **Viabilidad económica**

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

- **Gobernanza en la toma de decisiones**

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

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 Gines son los siguientes:

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor del PGOU en 2013, 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 Gines 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.** 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 desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente. Estos desajustes pueden implicar conflictos en las parcelas afectadas en relación con los procedimientos de concesión de licencias urbanísticas y de ámbito competencial de actuación de los servicios municipales, así como en la coordinación catastro-registro.

Teniendo en cuenta la referida competencia de delimitación del Término Municipal por el IECA, será ésta la adoptada para los documentos del PGOM y en concreto para el presente Documento de Avance.

D.3.2.OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

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 dos objetivos estratégicos fundamentales:

- **LA CIUDAD DE PROXIMIDAD Y LA CIUDAD AMABLE**
- **GINES COMO PIEZA CENTRAL EN LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL**
- **LOS NUEVOS SECTORES COMO RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA**

Aunque estos objetivos puedan parecer breves en su formulación, en realidad encierran una gran profundidad conceptual, y constituyen el eje central para abordar las problemáticas y satisfacer las necesidades identificadas en el territorio, y dibujar las diferentes propuestas o alternativas de la futura ordenación general del municipio.





LA CIUDAD DE PROXIMIDAD. DESFRAGMENTACIÓN URBANA Y LA CIUDAD AMABLE

El concepto de ciudad de proximidad surge como una respuesta a los desafíos contemporáneos de planificación urbana, buscando reconfigurar la forma en que las personas interactúan con su entorno inmediato. Este modelo apuesta por un urbanismo que priorice la accesibilidad, la sostenibilidad y la calidad de vida, promoviendo la idea de que los ciudadanos puedan satisfacer sus necesidades cotidianas —trabajo, educación, servicios, ocio— dentro de distancias cortas a pie o en bicicleta.

En la ciudad de proximidad, los barrios son unidades autónomas e interconectadas, donde se fomenta la mezcla de usos y funciones. Este enfoque no solo reduce la dependencia del automóvil y, con ello, las emisiones de carbono y los tiempos de desplazamiento, sino que también impulsa una revitalización del comercio local y refuerza los vínculos sociales entre los habitantes.



Fuente: Plan Melbourne, Victoria State Government.

Este concepto promueve una infraestructura urbana densa, inclusiva y accesible, que equilibre la oferta de espacios públicos y privados, haciendo que el entorno urbano sea más habitable, saludable y resiliente. Este concepto redefine las relaciones espaciales, promoviendo una ciudad que no se expanda de manera descontrolada, sino que se densifique de forma inteligente, mejorando la calidad de vida al poner en el centro las necesidades de las personas y el medio ambiente.

En este marco, la movilidad sostenible, los equipamientos públicos de cercanía y una planificación urbana orientada a las personas son los pilares que sostienen este concepto, con el objetivo de transformar las ciudades en espacios más habitables y equitativos.

Gines, por su escala y tamaño, se presenta como un escenario idóneo para implementar el concepto de ciudad de proximidad. Su dimensión relativamente compacta la convierten en un modelo potencial para desarrollar un urbanismo que priorice la accesibilidad y la conexión eficiente de sus habitantes con los servicios esenciales.

Al tratarse de un municipio con una estructura urbana consolidada, Gines ofrece la oportunidad de reorganizar sus funciones y espacios, potenciando la idea de que los ciudadanos puedan resolver sus necesidades cotidianas dentro de su entorno inmediato. La cercanía entre áreas residenciales, equipamientos públicos, espacios verdes y comercios facilita la creación de una red urbana en la que desplazarse a pie o en bicicleta sea no solo viable, sino preferible.

La ciudad de proximidad encuentra en Gines un terreno fértil para la integración de estrategias de movilidad sostenible y de mejora del entorno urbano, maximizando los recursos ya existentes. Su tamaño compacto permite optimizar la conexión entre los diferentes barrios, favoreciendo una mayor cohesión social y reforzando el comercio local, lo que a su vez revitaliza la economía de proximidad.

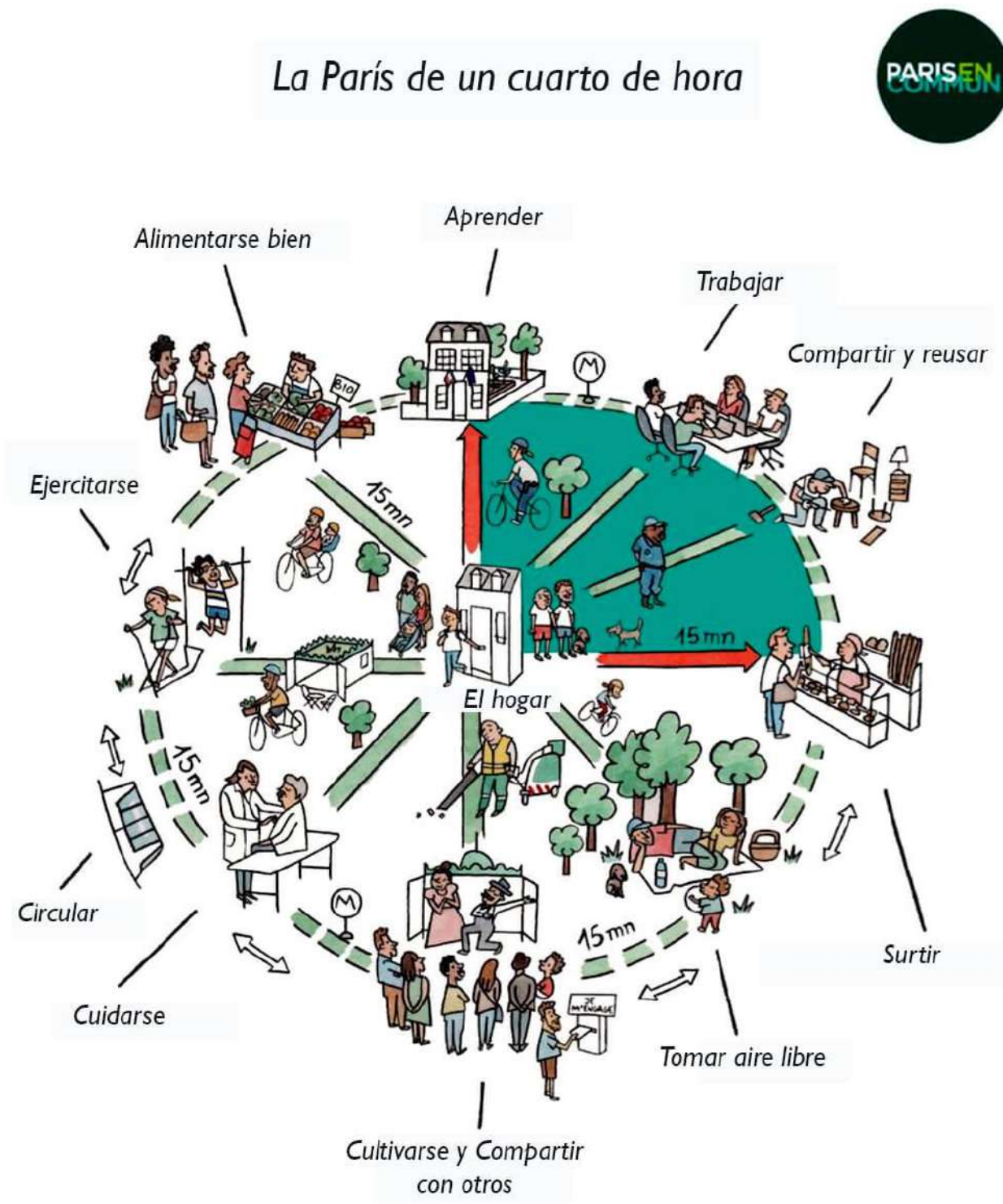
En este sentido, Gines, al alinearse con los principios de la ciudad de proximidad, puede no solo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, sino también posicionarse como un ejemplo dentro del área metropolitana de Sevilla, demostrando que es posible un desarrollo urbano equilibrado, accesible y sostenible.

Este objetivo estratégico busca, entre otras cosas, abordar problemáticas clave como la fragmentación urbana generada por los ejes viarios principales de Gines. La ciudad de proximidad plantea soluciones para superar esta barrera física, que ha desconectado diferentes zonas del municipio, afectando tanto la movilidad interna como la cohesión social y funcional de la ciudad.

La propuesta es crear un tejido urbano más integrado, donde las conexiones entre los barrios y las áreas de servicios se fortalezcan en torno a la recuperación e integración del casco como elemento vertebrador de la trama urbana. Esto implicaría la implementación de nuevas infraestructuras de movilidad sostenible (paseos peatonales, carriles bici, accesos mejorados), así como la revalorización de espacios públicos que actúen como puntos de encuentro y conexión entre las diferentes áreas del municipio. De este modo, el concepto de ciudad de proximidad en Gines no solo mejora la accesibilidad, sino que también responde a la necesidad de coser el territorio, transformando una barrera en una oportunidad para la cohesión y el desarrollo urbano sostenible.

Otra de las cuestiones que se aborda desde el concepto de **ciudad de proximidad** es la **diversidad de usos** del suelo, un enfoque clave para generar un entorno urbano dinámico y funcional. En el caso de Gines, esta estrategia busca crear un espacio donde convivan de manera equilibrada distintos usos —residencial, comercial, educativo, recreativo, entre otros— en distancias cortas. Esto no solo optimiza el aprovechamiento del espacio urbano, sino que también fomenta la interacción social, la actividad económica local y la sostenibilidad ambiental.

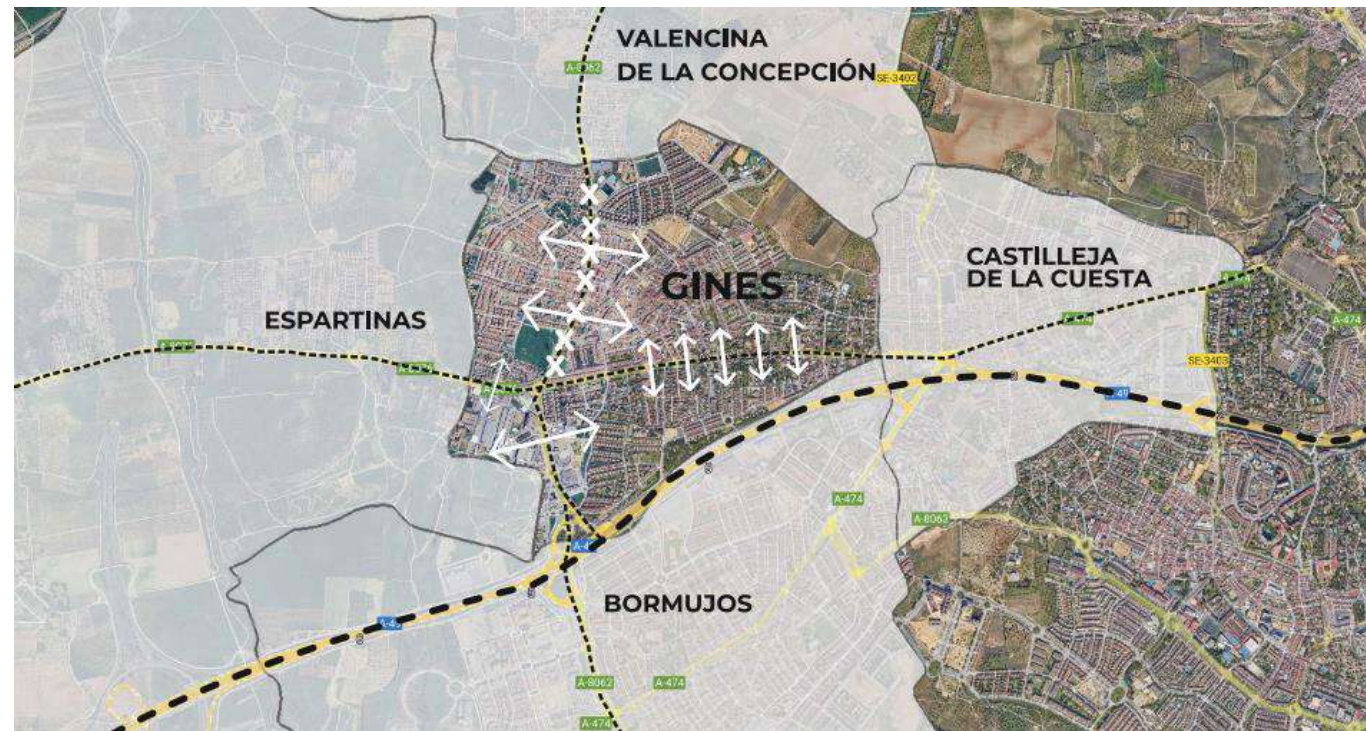
La **diversidad de usos** en Gines promueve una mayor autonomía para sus habitantes, quienes pueden acceder fácilmente a servicios esenciales sin depender de largos desplazamientos. La mezcla de funciones en cada área del municipio también contribuye a reducir la dependencia del automóvil, favoreciendo modos de transporte más sostenibles como caminar o andar en bicicleta, lo cual mejora la calidad de vida al reducir el tráfico y la contaminación. Este enfoque también busca revitalizar espacios subutilizados, transformándolos en áreas multifuncionales que puedan albergar comercio de proximidad, servicios públicos y zonas de ocio. Así, se impulsa un desarrollo urbano que no está segmentado ni zonificado de forma rígida, sino que integra diferentes actividades en el mismo espacio, fortaleciendo la idea de una ciudad viva y accesible para todos sus habitantes.



Fuente: Anne Hidalgo.

GINES COMO PIEZA CLAVE EN LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL

El término municipal de Gines se posiciona como una pieza clave para la reorganización territorial de esta área del Aljarafe, formando parte de un nodo en el que confluyen directamente otras cuatro localidades y actuando como charnela entre la primera y la segunda corona metropolitana. Su ubicación geográfica, colindante con cuatro municipios, actúa como verdadero cruce de caminos, quedando al sur tangente el paso de la A-49, de la que recibe un flujo de tráfico muy importante. Esta posición, le otorga una relevancia crucial dentro del sistema de movilidad y desarrollo urbano del entorno territorial.



Esquema viario principal de Gines respecto a su entorno territorial. Elaboración propia.

Desde una perspectiva urbanística, Gines no solo actúa como un municipio periférico, sino que es un **nodo de conexión esencial en el concierto del entorno territorial**. Esta posición central, unida a la conurbación existente con estos otros cuatro municipios, suponen un importante problema de movilidad que afecta tanto a Gines como a su entorno. Esta situación desde el PGOM debe verse como un reto, tanto para solventar esta problemática que trasciende a la congestión de tráfico, como para establecer una estructura territorial entre estas localidades que tienen a Gines como elemento central.

Además, el papel de Gines en el sistema territorial va más allá de su función como un nodo de movilidad. Al ser un elemento central en el Aljarafe, puede **asumir un rol preponderante en la reestructuración de la comarca**, sirviendo las actuaciones en materia de movilidad como catalizadores de nuevas actividades y sinergias para el contexto del territorio.



LOS NUEVOS SECTORES COMO RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA

Gines tiene el potencial de desempeñar un papel fundamental en la solución de la **problemática residencial** que afecta al área metropolitana de Sevilla y a la propia capital. La creciente demanda de viviendas asequibles y la escasez de suelo disponible en Sevilla han generado una presión significativa sobre el mercado inmobiliario, especialmente en lo que respecta a la **vivienda protegida y en alquiler**. Ante este escenario, Gines se posiciona como un municipio clave con capacidad para aportar soluciones a largo plazo, aprovechando su ubicación estratégica y sus recursos urbanísticos.

Como elemento a destacar en la estructura de Gines hay que considerar los sectores sin actualmente sin desarrollar, “Biedma Norte” y en muy mayor medida el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”. Estos sectores se encuentran por un lado en contacto directo con la trama urbana consolidada y por otro con los límites de las localidades colindantes, por lo que su valor se multiplica como bolsas de suelo con un gran potencial. Estos sectores prevén un porcentaje importante de **viviendas protegidas y en alquiler**, pudiendo incluso regular dichos porcentajes al alza, con lo que se podría mejorar el acceso a la vivienda para jóvenes, familias y colectivos vulnerables, contribuyendo a aliviar la presión sobre el mercado inmobiliario en Sevilla y su entorno.

Además, la **ubicación privilegiada** de Gines, junto al eje de la A-49, con previsión de enlace con la ronda SE-40 y a pocos minutos de la capital, le otorga una ventaja competitiva como opción residencial. Su proximidad a Sevilla, combinada con un entorno más tranquilo y una escala urbana más humana, lo convierte en un lugar atractivo para quienes buscan calidad de vida sin alejarse del núcleo urbano principal. La apuesta por un modelo de desarrollo que incluya **políticas de vivienda protegida**, acompañado de programas de **rehabilitación y regeneración urbana**, puede consolidar a Gines como un destino residencial alternativo, pero complementario, a la capital.

Este enfoque no solo atendería a la demanda de vivienda asequible, sino que también permitiría un **desarrollo equilibrado** de la primera corona metropolitana, contribuyendo a una redistribución de la población y reduciendo la congestión en Sevilla capital. La construcción de nuevas viviendas, en combinación con el fortalecimiento de los servicios públicos, infraestructuras y la movilidad sostenible, potenciaría a Gines como una **pieza clave** en la estructura metropolitana, capaz de integrar soluciones habitacionales y dinamizar su tejido económico y social.

En resumen, Gines tiene la capacidad de ser un **actor relevante** en la solución de los desafíos residenciales del área metropolitana de Sevilla. Su potencial para desarrollar viviendas asequibles, sumado a su cercanía y buena conexión con la capital, la sitúan como un municipio con una **gran capacidad para aliviar la presión residencial** de Sevilla, mientras se fortalece como una opción residencial atractiva para las nuevas generaciones locales y otros sectores de la población.

D.3.3.EJES/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:

1. **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.
2. **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.

3. **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.
4. **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.
5. **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.
6. **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.
7. **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 benefician 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 estratégicas, 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.

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 estratégicas, 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.

D.3.4. ANÁLISIS DE LA RED DE DOTACIONES PÚBLICAS, INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS GENERALES

El análisis de la red de dotaciones públicas, de las infraestructuras y de los sistemas generales en relación con la transformación de la ciudad es importante para comprender cómo la planificación urbana y el desarrollo de estas áreas impactan en la calidad de vida de los ciudadanos y en la configuración del entorno urbano.

El objetivo del análisis es detectar las posibilidades que tienen las dotaciones y los sistemas generales actuales del municipio para satisfacer la demanda de servicios públicos básicos de sus habitantes.

En la Memoria Informativa y Descriptiva, así como en la de Diagnóstico, del presente documento se hace una detallada descripción de los equipamientos y espacios libres de carácter local y general, dentro y fuera de los núcleos urbanos. Así mismo, en el Diagnóstico se calcula el estándar de m²/habitante actual para detectar el cumplimiento, o no, de los mínimos exigidos por Ley.

Detectar qué dotaciones y qué espacios libres tienen un carácter general y dan servicio al global de los residentes, e incluso, a los visitantes del municipio, ayuda a saber qué necesidad existe para la definición de nuevos espacios destinados a éstos, o bien, la mejora y puesta en valor de los existentes.

Las dotaciones públicas, las infraestructuras y los sistemas generales que se consideran en el análisis son:

- Sistema de equipamientos docentes
- Sistema de equipamientos deportivos
- Servicios de interés público y social (sanitario, asistencial, cultural, social, administrativo, terciarios, cuerpos de seguridad del estado, cementerio...)
- Sistema de espacios libres
- Sistema general de comunicaciones
- Sistema general de infraestructuras

A nivel local, el núcleo cuenta con un sistema de dotaciones adecuado a la población a la que dan servicio.

En cuanto al ámbito general, es decir, aquellos equipamientos que puedan dar servicio a la totalidad del término o, incluso, puedan ser foco de atracción para usuarios de otros, el municipio cuenta con un sistema lleno de oportunidades para su puesta en valor.

1. SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

De acuerdo con los datos recogidos en lo largo de la memoria de Avance, tanto las áreas asignadas a espacios libres en el PGOU vigente como aquellos que se incorporan en el nuevo PGOM, es decir, los desarrollos urbanos en curso, se concluye que se cumplen ampliamente los estándares mínimos establecidos por la nueva Ley LISTA.

La distribución de los espacios destinados a estos usos se ha realizado de forma adecuada, garantizando el servicio a la totalidad de la población residente en el municipio.

La ubicación y disponibilidad de dotaciones públicas, como escuelas, centros de salud, parques y centros culturales, influyen en el desarrollo y la planificación urbana, ya que pueden actuar como atractores para la llegada de a nuevos residentes que vean cubiertas todas las necesidades en el entorno en el que decidan vivir, estimulándose de esa manera nuevos crecimientos residenciales y comerciales.

Educación:

El municipio de Gines posee una amplia oferta educativa, que cubre todas las necesidades de formación de sus vecinos y vecinas, especialmente los que están en edad escolar obligatoria y post obligatoria, abarcando etapas que van desde la educación infantil hasta el bachillerato y formación profesional. También cuenta con varios centros en los que se imparte educación especial, así como una Escuela Municipal de Música y Danza, donde puede aprenderse igualmente estas disciplinas

Sanidad:

Gines cuenta con un consultorio, “Dr. Juan Antonio González Caballero”, ubicado en la calle Comistra, s/n, el cual forma parte del Distrito Sanitario del Aljarafe. En dicho centro se presta la asistencia básica



y primaria que requieren los vecinos y vecinas de la localidad. El hospital de referencia del municipio es el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe, en la localidad de Bormujos.

Servicios sociales:

Los servicios sociales en el municipio se prestan fundamentalmente desde la administración local. Desde diversas Delegaciones: Bienestar Social, Igualdad, Integración, Juventud y Políticas del Mayor, se prestan los servicios básicos y necesarios que le compete al Ayuntamiento como administración local, destinados fundamentalmente a atender las necesidades y problemas sociales que plantean los vecinos y vecinas de Gines: ayudas sociales para suministros básicos, bonos sociales, asistencia en casos de maltrato y/o abandono a menores, personas mayores, mujeres, etc.

Es de destacar que Gines lleva materializando su compromiso con la igualdad durante las últimas décadas a través de la elaboración por parte del consistorio y aprobación de diversos planes de igualdad.

Deporte:

Gines cuenta con una serie de instalaciones deportivas en donde poder practicar numerosas disciplinas, entre las que destacan el fútbol, baloncesto, balón volea, tenis, pádel, balonmano, gimnasia, natación, atletismo, entre otros.

Es destacable que todas las instalaciones deportivas es que ninguna de ellas cuenta con barreras arquitectónicas, lo que se convierte en una gran ventaja para las personas de movilidad reducida

Seguridad ciudadana, emergencias y protección civil:

Los servicios de seguridad ciudadana en el municipio de Gines vienen a cubrirse por policía local, Guardia Civil y consultorio médico con servicio de emergencia sanitarias. Sin embargo en Gines no se cuenta con parque de bomberos, temiendo asignado como primer parque de referencia el existente en Sanlúcar la Mayor.

Cultura:

Gines es un pueblo donde tienen lugar numerosas manifestaciones culturales a lo largo del año, las cuales se desarrollan en su mayoría en las instalaciones y edificios que existen en el municipio (exceptuando aquellas manifestaciones que, por sus características, tienen lugar en plena calle, al aire libre y/o en espacios públicos). Todas las instalaciones culturales son de titularidad y gestión municipal.

Administrativo:

La Gobernanza se compone de los procesos políticos e institucionales a través de los cuales se toman e implementan decisiones. El Ayuntamiento de Gines es una entidad que integra la Administración Local que goza de la autonomía que le concede la Constitución como un garantía institucional, lo que le permite perseguir sus propios intereses, en el marco del esquema de la organización territorial del estado.

Gines cuenta, además de con la sede del Ayuntamiento, con juzgado, la agencia de desarrollo local, una oficina de correos y la Casa de la Juventud.

2. SISTEMA DE COMUNICACIONES

Como sistema general a nivel territorial tenemos la autovía A-49, que tiene un importante valor a escala provincial y estatal. La cercanía a esta vía garantiza la idónea accesibilidad al término, y de éste con otros núcleos, con especial importancia la conexión con Sevilla como elemento de centralidad.

Además, a nivel autonómico, el paso de las A-8062 y A-8076 de noroeste a sur y de este a oeste, crea una red de comunicaciones intermunicipal dentro de la corona metropolitana.

Un correcto y adecuado sistema de comunicaciones ayuda a la conectividad entre el las diferentes zonas del municipio y entre Gines y los municipios colindantes, garantizándose la accesibilidad y conectividad. Este sistema de comunicación es un motor de transformación y mejora muy importante para los residentes y los visitantes de Gines, por lo que se tiene que potenciar y replantear para mejorar los problemas generados debidos al tráfico que soporta la trama urbana por el paso de vehículos diarios por el interior del término.

El Ayuntamiento de Gines no dispone de un Plan de Movilidad ni tampoco de un Plan de Accesibilidad, por lo que en relación con estos dos ámbitos no se ha planificado nada hasta el momento en el municipio.

Sin embargo, en el año 2009 se publicó un Estudio para la Peatonalización del Casco Urbano, lo cual visibilizaba que en el ámbito urbano se había producido un aumento en la Intensidad Media Diaria de los vehículos de un 23,6% en los últimos 20 años, dilatando los problemas de tráfico, y las afecciones sobre la calidad de vida de los ciudadanos: contaminación atmosférica, acústica, etc. Todo ello, fundamentalmente, sobre pasajes como la Avenida Europa, la calle de Colón, la entrada por la A-8062 o la calle de Bormujos. Además, este estudio muestra la predominancia en el uso del vehículo privado para trasladarse a las afueras del ámbito urbano por motivos de trabajo u ocio.

En los últimos años se han llevado a cabo numerosas mejoras que se recogían en dicho estudio, especialmente en lo referente a la peatonalización de parte del centro histórico y la ampliación de la red de carriles bici.

Aun así, se sigue detectando carencias como:

- Atender a las mejoras de los espacios peatonales, teniendo en cuenta el ancho recomendable para la construcción de vías adaptadas a las necesidades del peatón.

Solventar la escasez de los servicios de aparcamientos a través del desarrollo de nuevas zonas aparcamientos subterráneos y en superficies. Se debe valorar una planificación de aparcamientos efectiva acorde a los objetivos más recientes de movilidad sostenible, abogando por la aparición de estos a las afueras del casco histórico, promoviendo el transporte a pie.



3. SISTEMA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

A nivel general, las infraestructuras principales que dan servicio a Gines son:

- Infraestructura de Abastecimiento y Saneamiento.
- Infraestructura de Gestión de residuos.
- Infraestructura Energéticas
- Infraestructura de Telecomunicaciones
- Infraestructura de Gas

Las redes de **abastecimiento y saneamiento** se llevan a cabo a través de la empresa pública mancomunada ALJARAFESA.

El abastecimiento se realiza con los tres depósitos existentes en el núcleo, y se prevé su futura ejecución un nuevo depósito a mayor cota de los actuales, por problemas de presión en el término de Valencina. Con la puesta en carga de este depósito desaparecerá dos de los actuales y se garantizará el correcto y mejorado servicio para todo el municipio.

La red de saneamiento vierte a la red del Aljarafe, a través del emisario E21 a la EDAR Guadalquivir-Aljarafe en el término de Palomares del Río.

Tanto la red de abastecimiento como la de saneamiento cuanta con capacidad suficiente para lo ya ejecutado y las posibles zonas con nueva urbanización.

La **gestión de los residuos** sólidos urbanos en Gines se lleva a cabo a través de la Mancomunidad del Guadalquivir. En todo el núcleo existen contenedores, con un total de 625 unidades, con todas las fracciones de residuos clasificados y orgánicos, pero actualmente Gines carece de punto limpio en su término municipal.

En cuanto a la **infraestructura energética**, dentro del término no existen líneas de alta y media tensión o subestaciones con incidencia supramunicipal que se soporten sobre el municipio.

Las subestaciones eléctricas más cercanas son las que existen en El Carambolo (Camas), la que se ubica en Los Barrillos (Tomares), la de Peralta (Bormujos) o la de Entrecaminos (Bollullos de la Mitación).

Dentro del núcleo existen transformadores aéreos y en caseta, y la distribución se realiza aérea y subterráneamente.

En cuanto al suministro eléctrico desde energías renovables, en el núcleo se encuentra una zona de plantas solares en el Parque El Lorón. El Ayuntamiento tiene intención de implantar una segunda planta municipal de energía solar en la zona del El Cañaveral (Calle San Juan Bosco).

A nivel de las **telecomunicaciones**, dentro del municipio, se distribuyen diferentes antenas de telecomunicaciones de todas las compañías de telefonía existentes que cubren el total del término.

Existe una **red de distribución de gas** natural por gran parte del municipio. La compañía suministradora es Sevillana-Endesa.

Una correcta planificación de infraestructuras y sistemas generales pueden contribuir a mejorar la resiliencia de la ciudad frente a desafíos como el cambio climático, desastres naturales o crisis económicas.

La inversión en energías renovables promueve la sostenibilidad ambiental y reduce la dependencia de los combustibles fósiles.

D.3.5. PROBLEMAS DETECTADOS EN EL CAMPO DE LA VIVIENDA Y A LA INTERVENCIÓN EN EL MERCADO DE SUELO

Como se viene referenciando a lo largo de los diferentes apartados de la memoria de información y la de diagnóstico, la vivienda es una de las cuestiones que, principalmente por parte de la ciudadanía, necesita solucionarse.

Esta necesidad viene definida y reflejada legítimamente a nivel nacional en “Ley de vivienda” -Ley 12/2023, de 24 de mayo, y a nivel de la comunidad de Andalucía e través de ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad de Andalucía. (LISTA).

La intervención de los poderes públicos en el mercado del suelo con fines urbanísticos se ha justificado, desde sus primeras manifestaciones normativas (1956), en la **necesidad de evitar la especulación inmobiliaria motivada por la escasez de suelo**. Dicha necesidad se ha convertido en la exigencia constitucional de promover las condiciones necesarias para el acceso a una vivienda digna regulado en el artículo 47 de Nuestra Carta Magna, siendo el objetivo principal que persigue el “impedir la especulación”, entendida como retención de suelo.

A **escala regional**, en Andalucía la normativa actual - ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad de Andalucía. (LISTA)- en sintonía con la legislación estatal, define los *Patrimonios públicos de Suelo*, respectivamente, con las siguientes finalidades:

- Crear reservas de suelo para actuaciones públicas.
- Facilitar la ejecución de la ordenación territorial y urbanística.
- Conseguir una intervención pública en el mercado de suelo, con la finalidad de incidir eficazmente en la formación de los precios.
- Garantizar una oferta de suelo suficiente con destino a la ejecución de viviendas protegidas.

A **escala estatal**, como aspecto novedoso, señalar la perspectiva recogida al respecto en la exposición de motivos de la reciente “Ley de vivienda” -Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda- reconociendo la vivienda como pilar central del bienestar social en cuanto lugar de desarrollo de la vida privada y familiar, y centro de todas las políticas urbanas. Pero también, desde el punto de vista de su soporte físico, confiriéndole la capacidad de ser un bien que acota un sector económico dedicado a su producción, puesta en el mercado y su gestión.



Igualmente, señala la existencia de importantes desequilibrios entre la nueva construcción y la actividad de rehabilitación y entre la tenencia de vivienda en propiedad y en alquiler, a lo que se suma el hecho de que los parques públicos de vivienda en alquiler sean del todo insuficientes para atender la necesidad de aquellas personas y hogares que tienen más dificultades para acceder al mercado por sus escasos medios económicos.

Entre los objetivos perseguidos por la ley se encuentra el facilitar el acceso a una vivienda digna y adecuada a las personas que tienen dificultades para acceder a una vivienda en condiciones de mercado, prestando especial atención a jóvenes y colectivos vulnerables y favoreciendo la existencia de una oferta a precios asequibles y adaptada a las realidades de los ámbitos urbanos y rurales.

Remarca el que las políticas públicas en materia de vivienda han de orientarse desde esta doble perspectiva, de un lado, es imprescindible para **cumplir el mandato del artículo 47 CE**, que las administraciones territoriales competentes desarrollen sus respectivos parques públicos de vivienda para destinarlos, con **carácter prioritario**, a satisfacer **la necesidad de vivienda de aquellos colectivos más desfavorecidos, en situaciones de vulnerabilidad o exclusión social** y, con carácter general, de **todos aquellos que tengan dificultades de acceso a la vivienda en el mercado**.

De otro lado, las políticas públicas deben favorecer la existencia de **una oferta suficiente y adecuada de vivienda, que responda a la demanda existente y permita el equilibrio del mercado**, asegurando la transparencia y adecuado funcionamiento del mismo.

Se trata de favorecer el equilibrio entre la oferta de vivienda y la necesidad de residencia habitual en las zonas definidas como de mercado residencial tensionado, promoviendo los instrumentos, la planificación y las medidas necesarias para revertir, desde los poderes públicos.

Es importante destacar la introducción del concepto de **vivienda asequible incentivada**, como figura necesaria para incrementar la oferta a corto plazo. Se trata de un novedoso concepto que se suma a la vivienda protegida como mecanismo efectivo para incrementar la oferta de vivienda a precios asequibles, considerándose como aquella vivienda de titularidad privada, incluidas las entidades del tercer sector y de la economía social, a cuyo titular la Administración competente otorga beneficios de carácter urbanístico, fiscal, o de cualquier otro tipo, a cambio de destinarlas a residencia habitual en régimen de alquiler a precios reducidos, o de cualquier otra fórmula de tenencia temporal, de personas cuyo nivel de ingresos no les permite acceder a una vivienda a precio de mercado.

El caso del término municipal de Gines:

La estructura urbana del municipio se caracteriza por la distinción de zonas de construcción de viviendas claramente diferenciadas: el casco antiguo, el área de densidad media, el área de densidad baja, la edificación en altura y la ciudad jardín. El más generalizado y característico de la población ha sido el área de densidad media, suponiendo la aparición de viviendas unifamiliares, las cuales presentan alturas de dos metros, conformando barrios de adosados. Sin embargo, tanto las áreas de densidad baja como la ciudad jardín albergan tipologías de viviendas unifamiliares aisladas que han requerido un gran consumo de suelo.

Desde la participación ciudadana se traslada la preocupación de parte de los vecinos por las viviendas abandonas del Sector “Granadillos”, ejecutadas hace años y sin uso, y que se encuentran en estado de vandalización.

Actualmente existen sectores que van a construir nuevas viviendas como “La Alcoyana” en fase de ejecución que contemplan 164 viviendas, y “El Cortejuelo” con una proyección de 406 nuevas viviendas. Además, el sector “La Estacada del Barbero”, que aunque está en tramitación, podrá llegar a construir hasta 400 nuevas viviendas. Con estas intervenciones se da una amplia solución al problema de oferta actual de viviendas en el municipio, no solo para los residentes actuales si no como motor para atraer a nuevos residentes al municipio.

La localización del término municipal dentro de la Aglomeración Urbana de Sevilla, además de facilidad de acceso mediante la red viaria actual (la Autovía A-49 y las A-80760 y A-8062), se plantea como **una gran oportunidad** para convertirse en el lugar de atracción para nuevos residentes que puedan desarrollar su actividad dentro del municipio, en los colindantes o en Sevilla.

Teniendo en cuenta que existen instrumentos que intervienen en el mercado del suelo a través de la normativa vigente, las líneas estratégicas previas sobre las que se desarrollarán las propuestas municipales, en el marco del Plan General, deben tener como fin a la hora de intervenir en el mercado de suelo las siguientes metas:

- promover reservas de suelo para actuaciones públicas
- facilitar la ejecución de la ordenación territorial y urbanística
- conseguir una intervención eficaz en la formación de los precios
- garantizar una oferta de suelo suficiente con destino a la ejecución de viviendas protegidas

LOS INSTRUMENTOS DE INTERVENCIÓN DEL MERCADO DE SUELO. REFERENCIAS EN LA NORMATIVA VIGENTE

- *Constitución Española: en su Artículo 47. Derecho a una vivienda digna y adecuada, “Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, **regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación...** [...]”*
- *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, define los Patrimonios públicos del suelo y establecen la finalidad de estos, que “es la de regular el mercado de terrenos, obtener reservas de suelo para actuaciones de iniciativa pública y facilitar la ejecución de la ordenación territorial y urbanística, integran los patrimonios públicos de suelo los bienes, recursos y derechos que adquiera la Administración en virtud del deber a que se refiere la letra b) del apartado 1 del artículo 18, sin perjuicio de los demás que determine la legislación sobre ordenación territorial y urbanística, constituyéndose como un patrimonio separado”.*
- *Ley de vivienda -Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda. Como se explicó al comienzo del capítulo.*
- *Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad de Andalucía. (LISTA). Como se explicó al comienzo del capítulo.*



EL PATRIMONIO PÚBLICO DEL SUELO

El Patrimonio Público del Suelo, acorde al art. 127 de la LISTA, se componen de los bienes, recursos y derechos que adquiera la Administración en virtud del deber de cesión en las actuaciones de transformación urbanística e ingresos derivados de tales cesiones o en virtud de las sanciones urbanísticas, prestaciones compensatorias, concesiones, así como de los recursos derivados de la gestión.

Dentro de los Patrimonio Público del Suelo, existen distintas categorías. Además del patrimonio público estatal, cuya regulación corresponde al Estado, a nivel andaluz existe el patrimonio público supramunicipal, cuya titularidad puede corresponder a una Comunidad Autónoma o a un ente supramunicipal, y cuya regulación corresponde a la normativa autonómica y, por otro lado, el patrimonio público municipal, regulado tanto en la normativa estatal como en la autonómica.

El **patrimonio municipal de suelo** se configura como un patrimonio separado dentro del patrimonio de las entidades locales, constituido fundamentalmente por suelo, cualquiera que sea su clasificación, y cuya **finalidad** de acuerdo con el Texto Refundido de la Ley del Suelo es por un lado el **regular el mercado de terrenos** y por otro **obtener reservas de suelo para actuaciones de iniciativa pública** y, por último, **facilitar la ejecución de la ordenación territorial y urbanística**. El patrimonio supramunicipal tiene una motivación similar, aunque normalmente trasciende el urbanismo y también persigue objetivos autonómicos pertenecientes a los ámbitos de la ordenación territorial y el medio ambiente.

El marco legal vigente reconoce a la Administración, y en concreto a los Ayuntamientos, una serie de instrumentos para intervenir directamente en el mercado del suelo. La finalidad de estos instrumentos, principalmente, los Patrimonios Públicos de Suelo y los derechos de tanteo y retracto, es regular directamente el mercado y asegurar determinados objetivos del planeamiento.

ESTRATEGIAS PREVIAS. OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Con el fin de incorporar y desarrollar los instrumentos de intervención en el mercado de suelo de Gines, el nuevo Plan General deberá proponer una serie de actuaciones con el fin de dar solución a la problemática actual en materia de vivienda. Actuaciones que deberán responder a objetivos fundamentales para garantizar un uso eficiente de los recursos naturales, prevenir la especulación inmobiliaria y fomentar la accesibilidad a la vivienda.

- Objetivos generales
 - Hacer efectivo el acceso de los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada a sus necesidades. Este objetivo busca garantizar que los ciudadanos tengan acceso a viviendas que satisfagan sus necesidades básicas de vivienda.
 - Promover el alquiler de viviendas deshabitadas Fomentar la inclusión en el mercado de alquiler de viviendas que se encuentren desocupadas en el municipio, con el propósito de utilizar de manera más eficiente la vivienda existente.

- Ofrecer viviendas protegidas en alquiler: Establecer una oferta de viviendas de nueva construcción en régimen de alquiler que esté en sintonía con la demanda local, promoviendo la existencia de viviendas asequibles.
- Garantizar el acceso a la vivienda para colectivos vulnerables: Asegurar que los grupos más vulnerables tengan acceso a viviendas asequibles y adecuadas.
- Equilibrar la propiedad y el alquiler: Fomentar una mezcla equitativa de viviendas en propiedad y en alquiler, independientemente de si están sujetas a algún régimen de protección pública.
- Promover la cohesión social: Buscar la diversificación de la oferta de vivienda social en diferentes barrios para garantizar la cohesión y la igualdad de oportunidades.

- Líneas de actuación desde el Planeamiento General

En el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Gines (2021) se concluye que el **mercado actual no puede resolver la necesidad de vivienda protegida** en régimen de compra de los inscritos al Registro en el municipio de Gines, por lo que se requieren, a priori, un total de 40 viviendas protegidas.

Múltiples factores convergen para moldear este proceso de incorporación de un parque de vivienda de promoción pública, desde el precio medio de la vivienda hasta la necesidad de rehabilitación integral, pasando por el nivel de vida aceptable en el término y las rentas promedio de los hogares. El objetivo principal de cualquier nuevo plan debe ser la creación de una alternativa residencial en esta ubicación estratégica, tomando en cuenta su papel como nexo entre municipios y la ciudad de Sevilla

El nuevo plan general, en conjunto con el futuro POU, Gines debe tomar en cuenta la **necesidad de diversificar la oferta de viviendas, promover la rehabilitación integral y mantener el nivel de vida aceptable**. Además, se debe considerar la ubicación estratégica el municipio como un componente fundamental de su desarrollo. Su posición geográfica ofrece oportunidades para el crecimiento y la conectividad.

Impulsar medidas para un funcionamiento eficiente del mercado del suelo es esencial para garantizar que las estrategias de desarrollo sean efectivas. Esto implica la flexibilización en el diseño de las unidades de ejecución, lo que permitiría una mayor diversificación de programas de vivienda pública. Además, se debe planificar el desarrollo de manera que promueva la diversificación de la oferta de vivienda social, asegurando que las viviendas sean asequibles para una gama más amplia de la población.

El espacio colectivo, los equipamientos y los servicios comunes compartidos son fundamentales para el funcionamiento del área empresarial y residencial. Estas áreas deben ser cuidadosamente planificadas y diseñadas para garantizar su accesibilidad y utilidad para la comunidad. Además, se pueden considerar otras estrategias, además de las mencionadas en el Plan General, para respaldar estos objetivos. La colaboración con otros organismos públicos y organizaciones comprometidas en el desarrollo urbano sostenible y la vivienda asequible es esencial.



Las políticas municipales también desempeñan un papel crucial en el proceso. Deben posibilitar la accesibilidad a la primera vivienda y el alquiler para personas con recursos limitados, jóvenes, familias numerosas y grupos con necesidades sociales especiales.

La regeneración urbana integrada debe ser una prioridad, y las operaciones físicas y urbanísticas deben estar vinculadas con programas sociales, educativos y laborales. Esto se aplica especialmente a los barrios que presentan una mayor vulnerabilidad urbana. La rehabilitación edificatoria y la regeneración urbana deben ser impulsadas, equilibrando estas actividades con la generación de nueva ciudad. Se pueden considerar propuestas de regeneración urbana que provengan del ámbito del cooperativismo, vinculándolas a herramientas de lucha contra el cambio climático.

Además, de acuerdo con la normativa regional, es fundamental seguir estrategias que faciliten el acceso de los ciudadanos a viviendas asequibles. Esto incluye ubicar un 30% del equivalente de la edificabilidad en áreas residenciales con destino a vivienda protegida. En el caso de las actuaciones de transformación urbana de mejora, se debe estudiar el porcentaje adecuado en función de las necesidades del municipio.

En conclusión, el nuevo plan debe equilibrar la diversificación de la oferta de vivienda, la rehabilitación integral, la calidad de vida y la accesibilidad, aprovechando la ubicación estratégica de Gines y promoviendo la sostenibilidad. Este análisis como un todo, de manera global e integradora, sentará las bases para un futuro más equitativo y sostenible en este municipio en constante evolución.

D.3.6. PROBLEMAS DETECTADOS. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Gines es un municipio bien ubicado en la comarca del Aljarafe, con buena posición estratégica desde el punto de vista territorial y área metropolitana, cercano a capital, a otros municipios y a vías de comunicación de gran capacidad.

La movilidad en el término municipal tiene una jerarquía donde se diferencian:

1. **Red de carreteras:** categorizadas los diferentes tipos estatales y convencionales, que aportan una importancia logística del municipio, las idóneas conexiones con los municipios colindantes, y la cercanía de Sevilla Capital.
2. **Red Intermunicipal de Transporte Público:** que conecta los núcleos urbanos con la capital y con otros municipios ubicados en el entorno del municipio.

Como ya se ha descrito en el Memoria de Informativa y Descriptiva, así como en el Diagnóstico, tras el análisis de su funcionamiento y las reuniones mantenidas con los técnicos municipales, así como con los vecinos en las fases de participación ciudadana, se han reconocido diferentes problemas respecto a la movilidad y la accesibilidad.

A. Principales problemas en la red de carreteras actual:

- Problemas de tráfico acusados, constantes y permanentes, especialmente en el trayecto de la A-8076 desde Espartinas y viales principales como la Avenida Europa o la calle de Colón.



- Escasa adaptación de los nuevos viarios a los requerimientos de la movilidad sostenible y a la promoción de medios de transporte no automatizados (bici, pie)
- Predominancia en el uso del vehículo privado para trasladarse a las afueras del ámbito urbano por motivos de trabajo u ocio.
- Respecto al diagnóstico del estado de los servicios de aparcamientos, desde el Plan General se plantea solventar la escasez de estos a través del desarrollo de aparcamientos subterráneos y en superficie. Sin embargo, se debe valorar una planificación de aparcamientos efectiva acorde a los objetivos más recientes de movilidad sostenible, abogando por la aparición de estos a las afueras del casco histórico, promoviendo el transporte a pie.

B. Principales problemas en la movilidad peatonal:

- Pese a la alta proporción de desplazamientos a pie, existe una necesidad significativa de recuperar el espacio urbano para los peatones, permitiendo que sus desplazamientos puedan realizarse de manera cómoda y agradable. La red peatonal debe cumplir unos mínimos de calidad referentes sobre todo a la anchura libre de paso de las aceras.
- Existencia de elementos invasores del acerado tales como postes, soportes de cableado y redes y elementos de mobiliario urbano que invade el espacio peatonal haciendo muy difícil su accesibilidad. Es de espacial incidencia en la zona de casco histórico y su conexión norte-sur.
- Escaso ámbito de uso exclusivo peatonal dentro del municipio.

C. Principales problemas en la movilidad ciclista:

- Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicis: Se debe proponer una mejora en la accesibilidad y aumentar el uso de la bicicleta mediante la creación de infraestructura específica para ciclistas. Se debería incrementar la superficie peatonalizada y mejorar la satisfacción ciudadana respecto al uso de la bicicleta.
- Análisis y diagnóstico: El análisis destaca problemas como la falta de infraestructura dedicada para bicicletas, y un uso excesivo del espacio público por automóviles, lo cual limita la movilidad ciclista y peatonal.
- Aún faltan nuevos recorridos de uso exclusivo que garanticen el transporte a través de la bicicleta o el patín.

D. Principales problemas de la movilidad a través del transporte público:

- Existen problemas significativos de accesibilidad y conectividad en las paradas de autobús y las rutas, lo que dificulta el uso del transporte público. Muchas paradas no son accesibles o están mal ubicadas en relación con las zonas de alta demanda.
- Los horarios no se adaptan con regularidad a las demandas de los usuarios en horas punta de ida y vuelta.
- La falta de información adecuada sobre horarios y rutas en tiempo real contribuye a la infratilización del transporte público. Los tiempos de espera elevados y los recorridos

largos desincentivan su uso, empujando a los residentes a preferir el transporte privado.

E. Principales problemas de la movilidad del transporte de mercancías dentro del centro:

- Existen varios puntos definidos como zonas de carga/descarga, pero carecen de una señalización clara, y no cuentan con una ubicación adecuada por tráfico y espacio dedicado.
- Ausencia de espacios reservados y apartados del resto del tráfico.

Propuestas de mejora desde el Planeamiento General:

- Para mejorar la movilidad a pie, se propone llevar a cabo medidas de peatonalización pura y mixta para mejorar la comodidad y seguridad de la circulación peatonal. Además, asegurar la continuidad en los itinerarios peatonales, mejorar la confortabilidad y eliminar los elementos que invaden los recorridos peatonales.
- En cuanto al transporte público, se propone la introducción de un sistema de transporte a la demanda, mejorar la accesibilidad de las paradas y su entorno, aumentar la señalización, y asegurar itinerarios peatonales adecuados hacia estas paradas.
- La mejora de la red ciclista se basa en la creación de una red de carriles bici más extensa y una red de aparcamientos para bicicletas.
- Para mejorar la movilidad motorizada privada, el PGOM deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental, tales como implementa una red de aparcamientos disuasorios para reducir el número de vehículos en el centro. El elemento más importante de la propuesta es la inclusión de una circunvalación exterior al núcleo que desvíe el tráfico interior y reduzca los problemas que se generan en vías como la calle Colón y la Avda. Europa, principalmente. Todo ello acompañado de una Reordenación del viario para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir los congestionamientos.

D.3.7.LA EFICIENCIA Y AHORRO ENERGÉTICO, EL CICLO DEL AGUA O EL CAMBIO CLIMÁTICO

La “Agenda 2030” plantea 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (en adelante ODS), con 169 metas de carácter integrado e indivisible, que abarcan los tres pilares del desarrollo sostenible: el económico, el social y el ambiental.

Desde esta visión compartida, el Excmo. Ayuntamiento de Gines se compromete a apoyar y promover la agenda global emergente “Agenda 2030”, desarrollando los ODS de forma transversal en las políticas públicas municipales, y a participar en un proceso sistemático de seguimiento y evaluación de la Agenda 2030, elaborando una estrategia local de desarrollo sostenible que favorezca la lucha contra el cambio climático y la transición hacia economías bajas en carbono, la eficiencia energética, la economía circular, etc., líneas prioritarias que se deben concretar en el desarrollo y aprobación en pleno de un Plan de Acción o Estrategia Local para el Desarrollo Sostenible.

Esta estrategia debe incluir un análisis de situación y un plan de implementación y localización de los ODS de la Agenda 2030 de forma transversal en las políticas públicas municipales, con un proceso paralelo de información y sensibilización para la participación de todos los agentes locales, además de una evaluación de los resultados obtenidos, en congruencia con el Pacto Verde Europeo, que es la hoja de ruta para dotar a la UE de una economía sostenible.

En la misma línea, la aprobación de los ODS incluidos en la Agenda Urbana Europea, en la Agenda Urbana de las Naciones Unidas y ahora ya también en la Agenda Urbana Española, y específicamente el objetivo 11 que persigue “lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles” requiere una evaluación de la labor realizada hasta el momento y la adaptación a los nuevos retos entorno a la Agenda 2030.

El municipio de Gines se adhirió el 16 de julio de 2009 al Pacto de los Alcaldes, iniciativa de la Unión Europea para luchar contra el cambio climático desde la administración local. El Pacto establecía la obligatoriedad de aprobar un Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES), que fue aprobado en el municipio en el año 2012 mediante acuerdo plenario. El PAES desarrollaba una serie de actuaciones y medidas con las que se pretendía cumplir una serie de objetivos:

- Reducir la producción eléctrica municipal aumentando su eficiencia, tanto en edificios, equipamientos e instalaciones públicas y privadas, así como en alumbrado público y semafóricos
- Apostar por una movilidad sostenible que implique actuaciones en el transporte público y privado.
- Fomentar la producción de energías renovables.
- Desarrollar una planificación territorial lo más sostenible posible, incorporando normas y requisitos de contratación más eficientes.
- Colaborar con los ciudadanos en la creación de hábitos más eficientes energéticamente. - Mejorar la gestión de determinados servicios (residuos, agua) fomentando la reducción de las emisiones de GEI.

No obstante, es preciso destacar que el municipio no posee un Plan de Adaptación al Cambio Climático a nivel local, en el que se lleve a cabo un análisis de riesgos y vulnerabilidades de Gines ante los escenarios climáticos futuros, y ante el cual se propongan medidas de adaptación y mitigación.

La construcción de más viviendas y urbanizaciones conlleva, como no podía ser de otra forma, aumento en el consumo residencial, además del consumo correspondiente al alumbrado público de las calles y espacios públicos vinculados a estas nuevas áreas residenciales. Por ello, aunque no al mismo nivel, el sector de Administración y Servicios Públicos también ha sufrido una variación positiva del consumo eléctrico, tendente a una reducción del mismo.

Es importante también destacar la disminución del consumo vinculado con la agricultura, lo que supone un fiel reflejo de la paulatina reducción en el peso de esta actividad en el municipio. Reducen también su consumo el sector industrial así como el de comercio y servicios.

En este sentido, en el año 2006 se inició el Plan de Optimización Energética de Gines, en el que se recogen actuaciones de eficiencia energética en edificios municipales, alumbrado público y semáforos.



En 2009 se aprobó el Plan de Acción para la Energía Sostenible (PAES) en el municipio, estableciéndose como actuaciones estratégicas las siguientes:

- Edificios y equipamientos municipales: Aumento de la eficiencia energética en edificios municipales por aplicación del Plan de Optimización Energética.
- Edificios y equipamientos residenciales: Sustitución de electrodomésticos por otros de mayor eficiencia.
- Alumbrado público: Plan de Inversión Municipal en Alumbrado Público (PIMAP).

Por otro lado, resulta fundamental señalar que desde instrumentos de planificación como el PAES, el PGOU o la EDUSI se insta a la promoción de la producción de energía renovable municipal. Sin embargo, ya desde la EDUSI se confirma la reducida apuesta por estas fuentes de energía en este ámbito territorial. En este sentido, desde el consistorio se ha llevado a cabo de forma reciente importantes iniciativas encaminadas a la implementación de sistemas de ahorro y eficiencia energética basados en energía solar fotovoltaica en 25 edificios e instalaciones de titularidad municipal. Con una subvención de fondos europeos, canalizada a través de la Agencia Andaluza de la Energía, la inversión ha alcanzado los 380.000 euros, lo que supondrá un importante ahorro económico en las arcas municipales, además de un considerable descenso en la huella de carbono municipal.

Además, desde el Ayuntamiento se están llevando a cabo iniciativas encaminadas a favorecer la implantación de energía solar fotovoltaica en edificios e instalaciones de titularidad privada, especialmente viviendas residenciales, a través del sistema de autoconsumo compartido que se está estudiando implementar mediante la cesión de suelo público a empresas instaladoras para la ubicación de dichas instalaciones

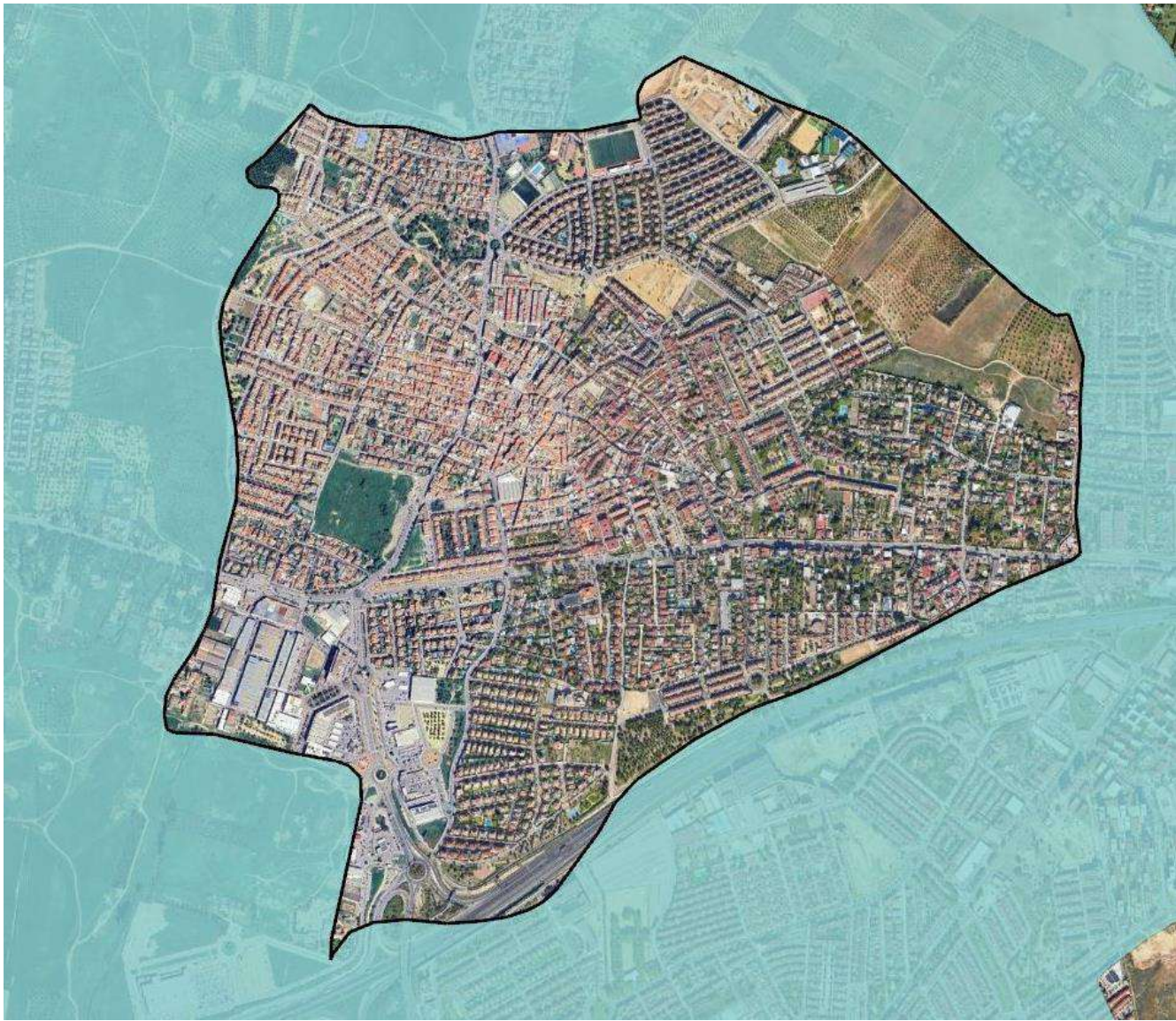


D.4. AVANCE DE LA SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO

El avance de la situación básica del suelo, en el contexto de la normativa urbanística actual y de acuerdo con la Ley 7/2021, de Impulso de la Sostenibilidad de Andalucía (LISA), constituye un aspecto esencial en la planificación y gestión del territorio. La evolución de la legislación urbanística en España, desde la Ley del Suelo de 1956, ha estado marcada por la clasificación tripartita del suelo, que establecía tres categorías fundamentales: rústico, urbanizable y urbano. Este esquema fue la base de la ordenación territorial durante décadas, sirviendo de referencia a múltiples generaciones de planes urbanísticos.

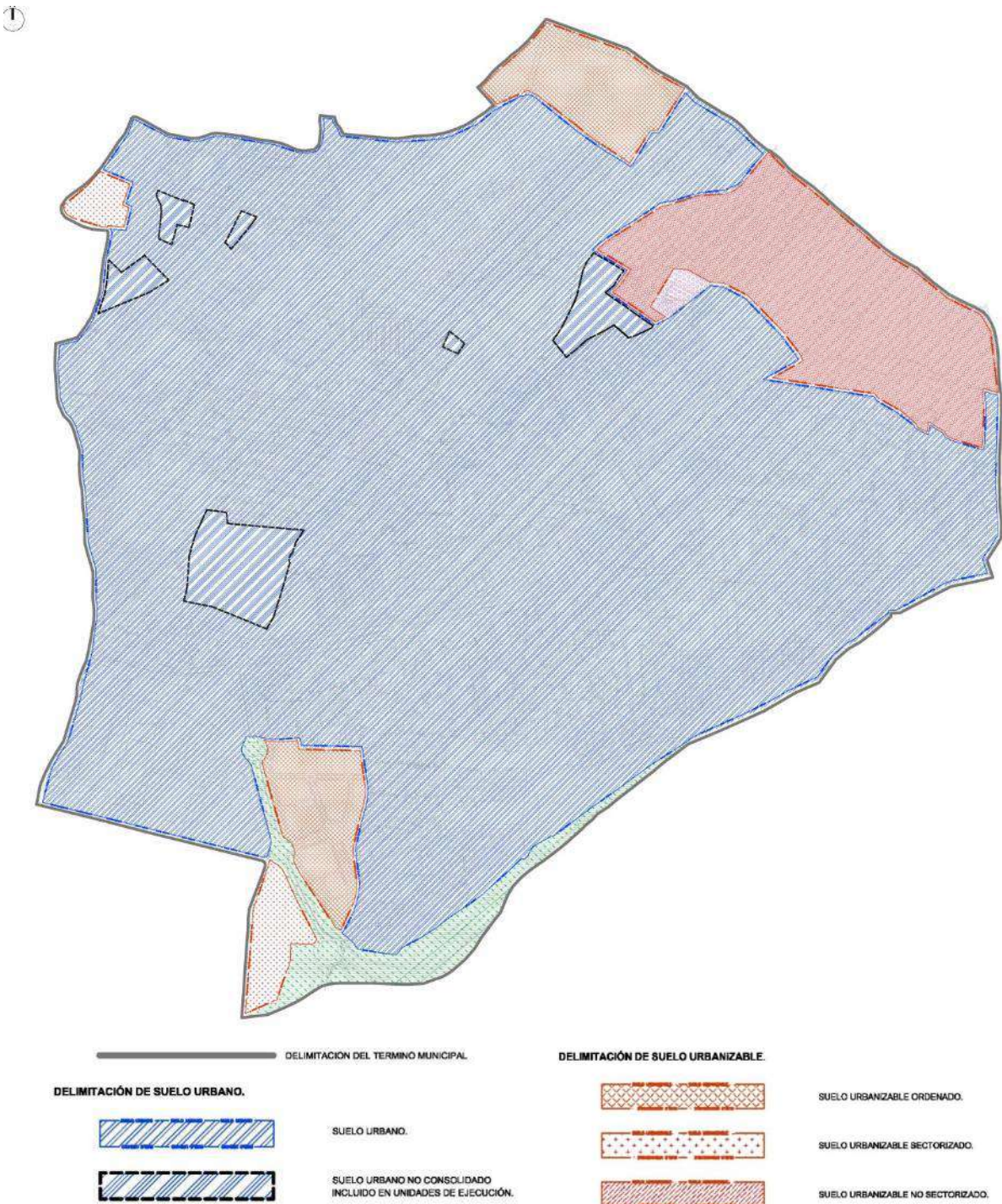
La Ley del Suelo estatal de 2007 introdujo un cambio significativo en la conceptualización del suelo, al desistir de su clasificación directa y dejar esta competencia a las comunidades autónomas, con el fin de reconocer la diversidad territorial del país y la necesidad de aplicar una gestión más descentralizada y adaptada a las peculiaridades locales. Esta tendencia fue continuada en el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana de 2015, que no estableció nuevas clases de suelo, sino que propuso el concepto de **"situación básica del suelo", reconociendo dos situaciones fundamentales: suelo rural y suelo urbanizado.**

En este contexto, la Ley 7/2021 de Impulso de la Sostenibilidad de Andalucía introduce un enfoque renovado hacia la clasificación del suelo, adaptando la legislación autonómica a los principios de sostenibilidad, eficiencia en el uso del suelo, y protección de los valores medioambientales y paisajísticos. La ley pone un énfasis particular en la integración de los principios del desarrollo sostenible, buscando evitar el consumo excesivo de suelo y promoviendo la regeneración de áreas ya urbanizadas. Esta perspectiva está alineada con las directrices europeas que priorizan la gestión racional del territorio y el fomento del desarrollo urbano compacto y sostenible.



D.4.1. LA CLASIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL VIGENTE

El término municipal de Gines se rige por su Plan General de Ordenación Urbanística aprobado en 2013, y sus posteriores modificaciones, contemplando la siguiente clasificación de suelo:



Detalle del Plano de Clasificación – PGOU 2013

CLASIFICACIÓN PGOU 2013	Superficie M2	%
SUELO URBANO CONSOLIDADO	2.359.400	80,92 %
SUELO URBANO NO CONSOLIDADO	84.020	2,88 %
SUELO URBANIZABLE ORDENADO	138.180	4,73 %
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO	41.530	1,42 %
SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO	240.220	8,23 %
SUELO NO URBANIZABLE LEGISLACIÓN ESPECÍFICA *	52.142	1,78 %
	2.915.492	

* El planeamiento vigente no identifica específicamente suelo dentro de la clasificación de No Urbanizable. Sin embargo, los sistemas generales se entienden incluidos en dicha clasificación.

El cómputo total de superficie quedaría de la siguiente forma:

PGOU 2013	Superficie M2	%
SUELO URBANO	2.443.420	83,80 %
SUELO URBANIZABLE	419.930	14,40 %
SUELO NO URBANIZABLE - SISTEMAS GENERALES	52.142	1,78 %



D.4.2. ANÁLISIS DEL SUELO EN EL CONTEXTO ACTUAL

En el contexto de la nueva ley autonómica, donde a través del título I desarrolla el régimen del suelo, estableciendo una nueva regulación mucho más sencilla y ajustada a la realidad sobre las distintas clases, categorías y situaciones en las que pueden encontrarse los terrenos. **Se distinguen dos clases de suelo; suelo rústico y suelo urbano**, desapareciendo el suelo urbanizable y la categorización del suelo urbano como consolidado y no consolidado, y se revisan las categorías del suelo rústico dentro del marco de la legislación estatal básica.

En el **suelo rústico** se establece la categoría de **especialmente protegido** para aquellos terrenos que requieren de tal condición por aplicación de la **legislación y planificación sectorial**. En general, la cláusula de «práctica de irreversibilidad» que establece la legislación estatal debe quedar reducida, en su aplicación, a aquellos terrenos cuyos valores aconsejen una protección permanente. Por eso, la ley incluye como suelos preservados, y no como protegidos, aquellos que el propio planeamiento territorial o urbanístico, atendiendo a sus valores o circunstancias, considera necesario preservar temporalmente de su transformación y los que presentan riesgos ciertos mientras estos subsistan. Por último, se regula el **suelo rústico**, sus usos y actividades.

Teniendo en cuenta los nuevos condicionantes jurídicos que permiten delimitar el suelo urbano respecto al suelo rústico, en base al art. 13 y 14 junto con las Disposición Transitoria de la ley, como del Reglamento, se analiza el nuevo escenario respecto a clasificación de suelo en el término municipal de Gines.

En primer lugar, **todo el suelo urbano, tanto consolidado como no consolidado**, definido en el PGOU vigente, mantendrá la **clasificación de suelo urbano** en este PGOM.

Además del suelo urbano que definía el PGOU vigente, en el núcleo se definen varios ámbitos de **suelo urbanizable**. Se trata de los sectores:

- **El Cortijuelo.** SUO
- **La Cerca El Pino.** SUO
- **Biedma Norte.** SUS
- **Marchalomar.** SUS
- **Tabladilla-Estacada del Barbero.** SUNS

De todos estos sectores, **no se han desarrollado completamente** los correspondientes a Suelo urbanizable sectorizado del Plan Parcial **“Biedma Norte”** y el Suelo urbanizable ordenado API-01-EC **“El Cortijuelo”** y el Suelo urbanizable no sectorizado correspondiente a sector **“Estacada del Barbero-Tabladilla”**.

Los sectores **Biedma Norte y Estacada del Barbero** de suelo urbanizable ordenado y no sectorizado, se encuentran en la actualidad incluidos en una revisión parcial del PGOU para la relocalización de la edificabilidad destinada a Vivienda Protegida, cuya tramitación está inconclusa. Por tanto, en este PGOM serán **considerados como suelo rústico**, en aplicación del art. 14 de la LISTA.



El **resto de sectores clasificados en el PGOU vigente como suelo urbanizable quedarían clasificados** en el PGOM **como suelo urbano**, debido a su grado de desarrollo o situación actual en la trama urbana, y en aplicación del art. 13 de la LISTA.

Por otra parte, en cuanto al **suelo no urbanizable**, ya hemos comentado que en el PGOU vigente no se identifica específicamente dicha categoría. Sin embargo, los sistemas generales se entienden incluidos en dicha clasificación, por lo que, en este PGOM, pasarán a tener la **clasificación de Suelo Rústico Especialmente Protegido Por Legislación Sectorial**.

2.1. SECTORES QUE CAMBIAN DE CLASIFICACIÓN. SUELO URBANIZABLE SEGÚN PGOU

Describimos, a continuación, aquellos sectores de suelo urbanizable según el Plan General vigente, que cambian de categoría de suelo o cuya situación debe ser analizada.

BIEDMA NORTE

El sector original contemplado en el Plan General como un Suelo urbanizable sectorizado sin ordenación, en base a la disposición transitoria primera de la ley se contemplaría como un ámbito de **suelo rústico**, por lo que podrá desarrollarse mediante una **Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización** en suelo rústico (ATU-NU).



ESTACADA DEL BARBERO

Este sector, denominado SUS-A, situado en el límite noreste del término municipal con las localidades de Castilleja al este y de Valencina de la Concepción al norte, cuenta con una superficie de 240.227,21 m2.

En la actualidad no cuenta con sectorización, ni consecuentemente con planeamiento de desarrollo aprobado, por tanto, en el nuevo PGOM se clasificaría como **suelo rústico** cuya definición para su desarrollo será de **Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización** en suelo rústico (ATU-NU), debiendo definir su delimitación, usos y ordenación.



Este sector aparece en el POTAUS dentro del sistema de protección territorial como un espacio Agrario de Interés, pero por sus características y en base al artículo 77.2 del POTAUS, se ha podido ajustar la vocación natural de este suelo.

MARCHALOMAR Y LA CERCA DEL PINO II

El planeamiento vigente designaba el sector de Suelo Urbanizable Sectorizado “Marchalomar”, de uso global terciario-industrial, y el sector de Suelo Urbanizable Ordenado “La Cerca del Pino II”, de uso global terciario. Ambos sectores están desarrollados y consolidados casi al completo, en la actualidad, por lo que serán considerados como **Suelo Urbano**, a todos los efectos, en este PGOM.

EL CORTIJUELO

El sector residencial de suelo urbanizable ordenado “El Cortijuelo”, Área de Planeamiento Incorporado API-01-EC, se encuentra en la actualidad desarrollado y en ejecución de la edificación,

habiendo culminado el proceso de urbanización, por lo que se encuentra integrado en la malla urbana y considerado **Suelo Urbano** a todos los efectos en aplicación del art. 13 de la LISTA.

D.4.3. AVANCE SITUACIÓN BÁSICA DEL SUELO

En este documento, en grado de Avance, se hace la asignación de terrenos a las diferentes categorías de suelo rústico, apoyada en los datos de la información urbanística recabada hasta la fecha, y tenido presente los objetivos y criterios del presente PGOM.

Como se ha visto en el anterior apartado, el Avance del Nuevo Plan divide el territorio del término municipal, a efectos de su clasificación y acorde a la nueva ley, en **Suelo Urbano y Suelo Rústico**.



• SUELO URBANO

Una vez analizado el suelo y su clasificación acorde a lo establecido en el artículo 13, disposición transitoria de la Ley y su reglamento, el avance de suelo urbano se establecería tal que: Donde **se incorpora el suelo urbano**, consolidado y no consolidado del PGOU, **así como los sectores** de suelo urbanizable antes mencionados, **El Cortijuelo, La Cerca del Pino II y Marchalomar**.

CLASIFICACIÓN LISTA	Superficie M2	%
SUELO URBANO PGOU	2.443.420	83,81 %
SUELO URBANO INCORPORADO	174.239,20	5,98%
TOTAL	2.617.659,20	89,78 %

• SUELO RÚSTICO

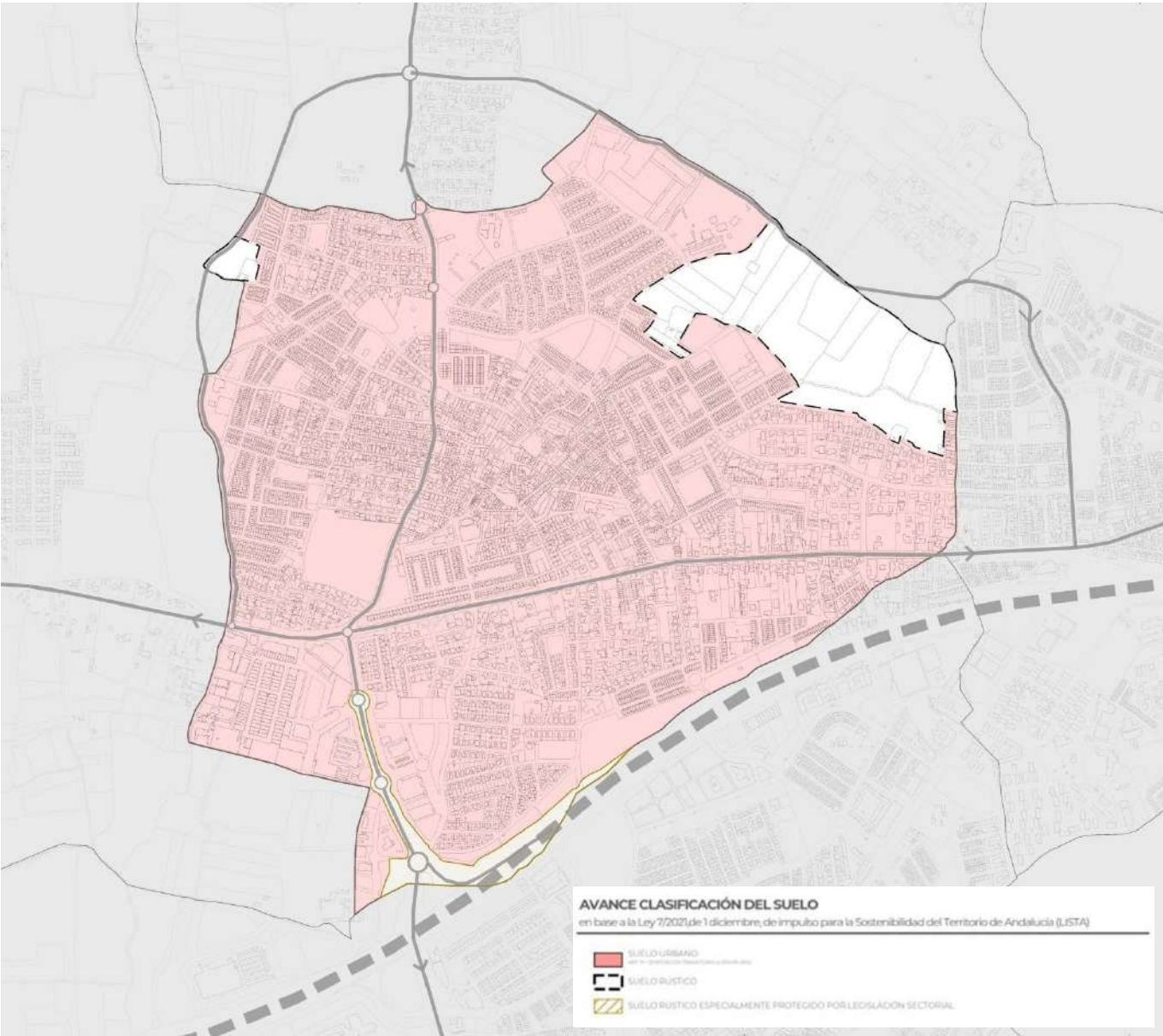
Una vez analizado el suelo y su clasificación acorde a lo establecido en el artículo 14, disposición transitoria de la LISTA y su reglamento, en este primer **avance de la situación básica del suelo se identifican** dentro de esta categoría:

SECTOR	Superficie M2	%
BIEDMA NORTE	12.375,60	0,42 %
ESTACADA DEL BARBERO-TABLADILLA	240.227,20	8,24%
AUTOVÍA A-49, EL VIARIO DE ENLACE Y LOS SUELOS COLINDANTES	45.230,00	1,55%
TOTAL	297.832,80	10,22 %



D.4.4. CONCLUSIÓN

Por tanto, en el caso de la aplicación de la nueva ley andaluza, tendríamos una nueva situación básica del suelo para el municipio de Gines, clasificándose tal y como se refleja en el esquema siguiente:



Clasificación del suelo. PGOM

CLASIFICACIÓN LISTA	Superficie M2	%
SUELO URBANO	2.617.659,20	89,78 %
SUELO RÚSTICO	297.832,80	10,22 %
	2.915.492,00	100,00 %



D.5. DIRECTRICES DE PROTECCIÓN

DIRECTRICES DE PROTECCIÓN Gines es un municipio eminentemente urbano, no presentando territorios con valores ambientales destacables, por lo que las estrategias ambientales se pueden plantear a dos niveles, por un lado, a nivel global, en relación a la mitigación y prevención de los potenciales efectos globales del cambio climático en medio urbano, y por otro, a un nivel local, protegiendo los elementos destacables dentro del patrimonio histórico y cultural del municipio.

Las principales directrices planteadas son las siguientes:

- D.5.1 DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORA DEL RESILENCIA.
- D.5.2. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA EFICIENCIA ENÉRGÉTICA Y USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS
- D.5.3. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO PARA DIFERENCIAR GINES COMO REFERENTE EN CALIDAD DE VIDA
- D.5.4. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GINES
- D.5.5. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE GINES.

Estas estrategias se integran en las líneas estratégicas generales empleadas en la definición de alternativas.



D.5.1. DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MITIGACIÓN Y ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y MEJORA DEL RESILENCIA.

En un contexto caracterizado por el **calentamiento del clima a nivel global**, originado por las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de origen antrópico, los fenómenos meteorológicos adverso tienden a presentarse con mayor frecuencia y mayor virulencia. Sequías, inundaciones, incendios forestales, pérdida del suelo fértil, temporales, elevación del nivel del mar o las olas de calor comprometen a los recursos naturales, tensionan los ecosistemas y a los sistemas urbanos, tanto a la población como a infraestructuras críticas, cuya prevención y adaptación desde el planeamiento urbanístico se hace prioritaria ante la mayor recurrencia de las catástrofes naturales.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN:

- El nuevo PGOM asumirá las **medidas de mitigación y adaptación al cambio climático conforme la Ley 8/2018**, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, así como su coherencia del plan con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.

D.5.2.EA2 DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA EFICIENCIA ENÉRGICA Y USO SOSTENIBLE DE LOS RECURSOS HÍDRICOS.

La población que habita en las ciudades y las actividades económicas que en ellas se desarrollan consumen una gran cantidad de recursos naturales (75%), emiten entre el 60% y el 80% de los GEI y generan el 50% de los residuos a nivel global, según cálculos del informe *“Resource Efficiency as Key Issue in the New Urban Agenda”* de la ONU. El municipio de Gines está localizado en la corona de un gran centro urbano como es Sevilla, e importa desde otros territorios toda la energía que consume, ya se trate de derivados del petróleo, gas natural o energía eléctrica. Las políticas energéticas buscan reducir la intensidad energética de la economía (descarbonizar) y aumentar la **participación de las energías renovables en la generación**, a la vez que se avanza hacia la generación distribuida y el autoconsumo. En Gines la disponibilidad de suelo rústico para la implantación de aprovechamiento de recursos energéticos es muy limitada, siendo únicamente posible los aprovechamientos energéticos urbanos.

El uso sostenible del agua y la correcta gestión de los recursos hídricos adquiere cada vez más protagonismo en Andalucía, como consecuencia del cambio climático, pues los escenarios climáticos pronostican una merma de las precipitaciones, aumento de las lluvias torrenciales y de las inundaciones, ampliación de los periodos de sequía, así como la intensidad de estas y, en general, disminución de los recursos hídricos disponibles. Ante estos escenarios, Gines se enfrenta al reto de una mayor escasez hídrica y, a la vez, ha de gestionar el agua de forma más eficaz que en la actualidad, sin generar efectos negativos sobre la salud humana, los usos productivos y el medioambiente.

El ciclo urbano del agua, gestionado actualmente por la empresa pública ALJARAFESA, debe ser abordado desde un enfoque integral que contemple todas sus fases. Esto incluye el diseño de los sistemas de recogida y retención de aguas pluviales, el almacenamiento adecuado, el uso eficiente del recurso, con especial énfasis en la reducción de pérdidas, y la reutilización del agua regenerada

tras su depuración en la estación de tratamiento E21 de la EDAR Guadalquivir-Aljarafe, ubicada en el término municipal de Palomares del Río. Además, se debe priorizar la eliminación o reducción de vertidos, adoptando criterios que favorezcan la recuperación de la función ecológica del agua, cuando sea posible. Este enfoque reconoce que el agua desempeña funciones esenciales en los ecosistemas naturales, siendo fundamental para la supervivencia de las especies y la conservación de los ecosistemas, que a su vez proporcionan servicios ecosistémicos clave para la sociedad.

Sobre el recurso hídrico el municipio tres depósitos de agua, depósito CASTILLEJA I y II, el depósito GINES I y el depósito GINES II. En el *“Plan de Actuaciones para el incremento de la garantía y la presión disponible en el abastecimiento a los municipios de Gines, Castilleja de la Cuesta y Bormujos de ALJARAFESA”* (con fecha junio de 2021), se habla de la ejecución de un nuevo depósito, a mayor cota de los actuales, por problemas de presión. Se prevé su futura ejecución en el término de Valencina, que dará suministros a dos tercias partes del municipio, por lo que desencadenará el cierre de dos de los depósitos actuales. Posteriormente a esta ejecución, se propone una nueva sectorización de la red de abastecimiento, con nuevos cinturones, para aprovechar el incremento de presión, así como la intervención en la red actual para renovar las redes más antiguas que tienen mayor riesgo de averías junto con la implantación de VPR (válvulas reductoras de presión) que ayuden a evitar posibles fugas.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN:

- Se **favorecerá e impulsará el uso de energías renovables** a través del fomento del autoconsumo, residencial, terciario o industrial. Así mismo, se promueve la eficiencia energética y la generación de energía renovables en proximidad, estableciendo zonas para el fomento de pequeñas instalaciones de autoconsumo, individuales o comunitarias, que se podrá completar con equipamientos privados y aparcamientos que reúnan las condiciones adecuadas de localización y exposición. También se prevén delimitar ámbitos para la mejora del aislamiento térmico de edificios y viviendas (Zonas de viviendas antiguas, casco histórico, zonas con edificios en bloque degradados o con falta de mantenimiento y zonas con poblaciones vulnerables)

D.5.3.EA3 DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL MEDIO AMBIENTE URBANO PARA DIFERENCIAR GINES COMO REFERENTE EN CALIDAD DE VIDA.

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente la **contaminación del aire** es el mayor riesgo medioambiental para la salud en Europa. La OMS indica que son muchos los efectos a corto y a largo plazo que la contaminación atmosférica puede ejercer sobre la salud de las personas. En efecto, la contaminación atmosférica urbana aumenta el riesgo de padecer enfermedades respiratorias agudas, como la neumonía, y crónicas, como el cáncer del pulmón y las enfermedades cardiovasculares.

La contaminación acústica conlleva una serie de efectos nocivos para la salud, desde deficiencia auditiva, efectos sobre el sueño, sobre las funciones fisiológicas, sobre la salud mental, sociales y sobre la conducta.



Para mejorar la calidad del ambiente sonoro y atmosférico y bajar la exposición a la contaminación de la población afectada se precisa que desde el planeamiento urbanístico general se adopten una serie de medidas tendentes a **disminuir las fuentes de ruido y emisiones, que son específicamente en Gines, originadas por el tráfico rodado.**

En este sentido, **los principales focos de contaminación por el elevado volumen de tráfico rodado son la autovía A-49 y la carretera A-8062** (Bormujos- Valencina de la Concepción).

La autovía limita al sur el municipio y soporta un tráfico intenso al ser la entrada a Sevilla de la corona metropolitana y es una importante fuente de ruido y contaminación atmosférica, así como de riesgos para la población del entorno por accidentes de vehículos, especialmente si transportan mercancías peligrosas.

La A-8062, que atraviesa norte sur el municipio, es el elemento que produce más problemas de contaminación acústica, alcanzándose un nivel acústico de >75dB en numerosos puntos y una media de entre 65 y 75 dB en el entorno de la misma, según estudio del Plan de Acción contra el Ruido de la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía.

Además de esta vía, en segundo grado, la Avda./ de Europa , se traza como elemento vertebrador del término , generando problemas de congestión de tráfico, atascos y retenciones. Con ello, la contaminación acústica es consecuencia de esta situación.

La planificación urbana y la gestión y determinación de los usos del suelo es uno de los medios más eficaces para prevenir y evitar la aparición, en el futuro de nuevos problemas de contaminación acústica en las áreas urbanas.

La **movilidad sostenible** ha supuesto un pilar clave en la reducción de emisiones. De hecho, las Smart Cities han provocado una revolución en cuanto a la concepción de la movilidad en la ciudad. La manera de desplazarse por la urbe adquiere nuevas formas que van más allá del uso del transporte público. El uso de la bicicleta y de nuevos vehículos eléctricos (patinetes, motos y coches) ha llevado, en muchos lugares, a un replanteamiento en la planificación urbanística.

El protagonismo actual del vehículo privado y su excesiva ocupación ha reducido la calidad y habitabilidad urbana creando congestión y contaminación e incrementado los costes sociales, ambientales y económicos. La movilidad constituye uno de los aspectos clave y básicos en la creación de ciudades más habitables y accesibles, siendo una de los principales sistemas de generación de calidad y sostenibilidad en una ciudad.

Una movilidad que potencia los beneficios en salud es aquella en la que priman las formas activas de movilidad y el uso del transporte colectivo frente al vehículo privado. La movilidad activa promueve la salud de cuatro maneras diferentes: se practica ejercicio, se reduce el índice de accidentes mortales, se amplía el contacto social y se reduce el índice de contaminación atmosférica.

La relación entre movilidad y la red de servicios y equipamientos públicos debe estar enfocada a lograr una adecuada cobertura y distribución espacial de estos servicios minimizando las barreras de accesibilidad a los mismos (es decir, que sea posible acceder a ellos sin depender de vehículo propio).

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- El Avance del PGOM apuesta, en un municipio tan conurbado, por un cambio hacia la **movilidad sostenible** de modo que la mayoría de los viajes se puedan realizar a pie, bicicleta o transporte público. Se debe favorecer una mayor accesibilidad y proximidad con objeto de disminuir el número de desplazamientos obligados de la población, limitando las emisiones sonoras y atmosféricas del transporte motorizado como una de las líneas de actuación principales para mejorar la calidad del aire. En esta línea, se prevén una serie de actuaciones para impulsar la movilidad sostenible, particularmente mediante la implantación y refuerzo del transporte público, la configuración de una red para desplazamientos en bici, peatonales o vehículos de movilidad personal y políticas para calmar el tráfico.
- Para aminorar las molestias acústicas que genera el tráfico dentro del núcleo, el PGOM propone el desvío del mismo hacia el exterior del núcleo, para que el paso a través del término de vehículos para acceder a otros municipios colindantes, se traslade y se mejore las condiciones acústicas y atmosféricas.

D.5.4. EA4 DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PAISAJE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE GINES.

La actual normativa andaluza reconoce el paisaje como cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales, humanos o de ambos. Y establece la necesidad formular estrategias y directrices que permitan la adopción de medidas específicas dirigidas a la protección, gestión y ordenación de los paisajes. El paisaje es un recurso holístico, imagen de los procesos que fluyen en los ecosistemas urbanos o rurales, siendo un elemento del territorio fácilmente percibido e interpretable por los ciudadanos, y por tanto evaluable, repercutiendo directamente en su bienestar.

El paisaje se integra en el planeamiento en aras de la consecución de una identidad paisajística municipal, que conduce a la determinación de unos objetivos de calidad paisajística.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Establecer **medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano**, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.

D.5.5.EA5 DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO Y CULTURAL DE GINES.

El Patrimonio Cultural es el conjunto de expresiones y manifestaciones que, generadas a través de la historia, conforman el elemento fundamental y básico para comprender una comunidad.

Mediante la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, de Patrimonio Histórico de Andalucía se persigue una mejor coordinación con la normativa urbanística, de modo que ambas legislaciones se refuercen mutuamente y permitan aprovechar la virtualidad ordenadora de los instrumentos de planificación urbanística. Para alcanzar los fines de esta ley, se acude al planeamiento urbanístico, con el fin de



objetivar los parámetros de actuación sobre el patrimonio inmueble y fijarse el marco más amplio para la intervención sobre los bienes inmuebles.

En las determinaciones de la estrategia sobre la protección del paisaje municipal intervienen de forma determinante los elementos del patrimonio histórico y cultural, encontrándose estrechamente vinculados.

Por un lado, el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, dentro de su guía digital del Patrimonio Cultural de Andalucía, recoge 8 bienes inmuebles y 97 bienes muebles, pero ninguno está catalogado como BIC.

Y, por otro lado, el PGOU actual cuenta con un Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos, así como las ordenanzas específicas para la protección del patrimonio arquitectónico, histórico y cultural de interés municipal (Título X de las Normas Urbanísticas).

BIENES ARQUEOLÓGICOS

Los bienes arqueológicos de la base de datos del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico que se encuentran en el término municipal de Gines son:

- Hacienda de Marchalomar
- Las Tres Marías
- Las Botantas (“El Cortijuelo”) referencia 729 del Catálogo Provincial, situado en suelo clasificado como no urbanizable
- “Gines” (“Hacienda del Santo Ángel”), referencia 728 del Catálogo Provincial, ubicado en suelo urbanizable.



Hacienda de Marchalomar Fuente: www.turismosevilla.org



Ermita de Santa Rosalía de Palermo. Fuente: www.ayuntamientodegines.es

PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO

En lo que se refiere a la protección del Patrimonio Arquitectónico, según el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del PGOU vigente, se establecen tres grados de catalogación:

CATÁLOGO PGOU

INMUEBLE	ELEMENTO A PROTEGER	NIVEL DE CATALOGACIÓN
Hacienda de Santo Ángel		
Ermita de Santa Rosalía de Palermo		
Iglesia Parroquial Nuestra Señora de Belén		1 conservación de edificio en su totalidad
Hacienda de la Concepción	Portón de entrada, Torre y Señorío	1 conservación de edificio
Hacienda de Torregines	Torre de Torregines, Señorío	1 conservación de edificio
Hacienda del Marqués de Torrenueva	Señorío y torre	1 conservación de edificio
Hacienda del de Santa Rosalía	naves y fachada a la c/Conde de Ofalia	1 conservación de edificio
Chalet nº38, Avenida de Europa		2 ambiental
Chalet nº43, Avenida de Europa		2 ambiental
Chalet nº55, Avenida de Europa		2 ambiental
Chalet nº63, Avenida de Europa		2 ambiental
Círculo Recreativo Cultural en Plaza de España		2 ambiental
Casa calle Juan de Dios Soto, nº13		2 ambiental
Según planimetría (“O.6. Afecciones y Protecciones de planeamiento. Catálogo de Edificaciones y Bienes protegidos.”)		3 parcial de conjunto

GRADO DE CATALOGACIÓN I: CONSERVACIÓN DE EDIFICIOS.

Son aquellas edificaciones y elementos por cuyas características histórico-artísticas, se considera que deben mantener su estado original, y en consecuencia la puesta en práctica de las medidas para prolongar su vida sin alterar sus características principales.

Bajo este grado se comprenden los siguientes edificios y elementos:

- **Hacienda del Santo Ángel**
Situada en la calle Conde de Ofalia. Cabe destacar el amplio patio de labor, la vivienda del capataz con una torre mirador, las cuadras, el pajar, el apeadero, la cancela del patio, el molino aceitero con una torre contrapeso terminada en terraza mirador y, el señorío con su patio porticado y un excelente jardín.
- **Hacienda de la Concepción.**
El portón de entrada, la torre y el caserío son los elementos a proteger. Está ubicada en la calle Dr. Galnares.
- **Hacienda de Torregines**
Fundada por el Conde de Baños en 1699 y ejemplo de la arquitectura culta del siglo XVII. Situada en la calle Ntra. Sra. Del Rocío nº 1 y, está sometido a conservación la torre de Torregines y el Señorío, salvo la fachada a calle Ntra. Sra. Del Rocío y construcciones auxiliares.
- **Hacienda del Marqués de Torrenueva**
Situada en la calle Real, en donde el señorío con su fachada barroca posiblemente del siglo XVIII está sometida a grado de catalogación I.
- **Parroquia de Nuestra Señora de Belén**
De origen mudéjar y reformada en el renacimiento. Está ubicada en la Plaza de España. El Templo se compone de tres naves cubiertas por columnas dóricas que sostienen arcos de medio punto. En su interior destacan el retablo mayor de estilo rococó, esculturas tales como un crucificado del siglo XVI y Nuestra Señora de Belén del siglo XVIII y, pinturas como el cuadro del “Entierro de Santa Catalina”.
- **Ermita de Santa Rosalía**
Construida en 1723, en la que destacan tres naves separadas por arcos de medio punto sobre columnas marmóreas con bóvedas de aristas por cubierta.
- **Hacienda de Santa Rosalía**
Naves y portada de la calle Conde de Ofalia están sometidas a conservación.



Parroquia de Nuestra Señora de Belén Fuente: www.turismosevilla.org



Hacienda del Santo Ángel Fuente: www.turismosevilla.org



GRADO DE CATALOGACIÓN II: PROTECCIÓN AMBIENTAL.

Aquellas edificaciones de carácter residencial y valor tipológico-ambiental que han contribuido a determinar la morfología urbana y paisajística de Gines. Con este grado de catalogación se encuentran las siguientes edificaciones y elementos:

- Chalet nº 38 ubicado en la Avda. de Europa.
- Chalet nº 43 ubicado en la Avda. de Europa. 43
- Chalet nº 55 ubicado en la Avda. de Europa.
- Chalet nº 63 ubicado en la Avda. de Europa.
- Círculo Recreativo Cultural en Plaza de España.
- Casa con domicilio en la calle Juan de Dios Soto nº 3.



Avenida de Europa, 38,43,55,64 Fuente: Elaboración propia



Círculo Recreativo Cultural en Plaza de España. Fuente: www.turismosevilla.org

GRADO DE CATALOGACIÓN III: PROTECCIÓN PARCIAL DEL CONJUNTO.

Aquellas edificaciones de carácter residencial cuyo valor arquitectónico monumental o artístico no alcanza el carácter singular que contienen los calificados anteriormente en los niveles de protección integral y protección global, pero que por su valor tipológico-ambiental deben ser objeto de protección además de estar incluidas en el plano de Protecciones.

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- Actualizar el Catálogo de Patrimonio histórico y cultural municipal.
- Determinar las actuaciones de intervención en el Patrimonio histórico y cultural municipal que influyen en la identidad paisajística municipal.



D.6. CRITERIOS DE URBANISMO INCLUSIVO

En el marco del Plan General de Ordenación Municipal de Gines, se aborda de manera global la integración de criterios de urbanismo inclusivo, con especial énfasis en aspectos clave como la accesibilidad, diversidad, género, seguridad y uso equitativo de la ciudad. El reconocimiento de que la actividad urbanística tiene un impacto sustancial en las dinámicas de género constituye un principio rector de este enfoque contemporáneo.

“La Agenda 2030 reconoce la relación entre igualdad de género y el desarrollo sostenible urbano. La visión del ODS 11, que insta a lograr ciudades y asentamientos urbanos que sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles, está estrechamente vinculada con el ODS 5 sobre la igualdad de género, y no puede alcanzarse sin considerar la vivienda, el transporte, los espacios públicos y los servicios públicos seguros, inclusivos y asequibles para las mujeres y las niñas.”
(ONU Mujeres. Hábitat III, octubre 2016)

Como se lee, la Agenda 2030 incluye como un objetivo de desarrollo sostenible lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Eso no significa únicamente que deben disponer de rampas de acceso y de baños adaptados. Se trata de un reto de mayor envergadura, ya que el objetivo es entender las necesidades de una humanidad diversa, dinámica e interactiva en evolución.

Por tanto, es preciso tomar consciencia de que un objetivo, que no está escrito en la agenda, es el diseño universal y la accesibilidad de las ciudades y los asentamientos humanos, de forma integral, no tan solo respecto al espacio físico y a los medios de transporte, sino también a la información, las comunicaciones, la tecnología, los procedimientos, los productos y los servicios. Esto también incluye una reconstrucción inclusiva y con facilidad de accesos tras una catástrofe natural.

La planificación y el diseño urbano son herramientas estratégicas para moldear la vida de las personas de manera diferencial, y la perspectiva de género emerge como un factor esencial en la creación de entornos urbanos más inclusivos, seguros y equitativos. Este enfoque implica una profunda consideración de las necesidades, experiencias y roles de género en el desarrollo y diseño de los espacios urbanos, desafiando así las estructuras tradicionales que han marginado a ciertos colectivos.

La ciudad inclusiva que se propone en este contexto no solo coloca la vida cotidiana en el centro de su atención, sino que también reconoce la diversidad de percepciones y necesidades, extendiendo su alcance para abarcar a colectivos invisibles. No se trata únicamente de satisfacer las demandas del trabajo productivo, sino de integrar y atender las esferas del trabajo reproductivo y los cuidados no remunerados.

La visión de una ciudad inclusiva se manifiesta a través de diversas facetas, destacando, por ejemplo, la implementación de una red de transporte público accesible y frecuente. Es esencial que los trayectos de este transporte se adapten a las necesidades de trabajos no remunerados, como el crucial rol de los cuidados, garantizando así una movilidad equitativa para toda la comunidad.

Asimismo, la creación de entornos urbanos con diversidad y proximidad de usos y horarios, fomenta los llamados "usos mixtos". En esta concepción, se busca que las ciudades no solo sean funcionales

para el tránsito vehicular, sino que coloquen a las personas en el centro de los espacios públicos, diseñados para promover el descanso, el juego y la construcción de redes de solidaridad.

El urbanismo inclusivo además de reconocer el valor del patrimonio y la memoria de un lugar, resalta las cualidades de los edificios y espacios con relevancia artística e histórica. Además, considera los tejidos urbanos y conjuntos que delinean un estilo de vida específico en un barrio o una red social determinada, así como el uso de recursos naturales como el agua o tipos particulares de vegetación.

También aboga por la preservación de espacios simbólicos, aquellos que poseen un significado especial para un grupo de personas, lo que contribuye a forjar una identidad colectiva y fomenta las relaciones sociales y los intercambios culturales.



Un urbanismo inclusivo se basa en:

- Un urbanismo **sostenible**, es decir, que ponga en el centro el cuidado de los ecosistemas en los que vivimos y que propongan un modelo urbano compatible y respetuoso con los recursos naturales existentes. Un urbanismo que fomente la regeneración de los barrios y la rehabilitación de los edificios.
- Un urbanismo **interdisciplinario**, que trate de incorporar áreas con diferentes competencias a la hora de planificar y proyectar, aprovechar la diversidad de conocimientos para acercarse a una sociedad compleja.
- Un urbanismo **participativo**, donde la ciudadanía ha de ser parte de la toma de decisiones de cualquier proyecto sobre su espacio cotidiano. Esta participación tiene una doble vertiente: por un lado, permite recoger el conocimiento acumulado por el vecindario, y por otro, permite la implicación y la negociación colectiva (cogestión) sobre el proyecto.
- Un urbanismo **transversal**, que supone que todos los proyectos han de incorporar el género, es decir, tener presentes las diferencias y las desigualdades entre hombres y mujeres y garantizar el acceso a todos los bienes y recursos en igualdad de condiciones.
- Un urbanismo **abierto y compartido**, donde todo proceso urbanístico ha de ser transparente; esto implica claridad y acceso a toda la información durante el proceso. También ha de ser compartido, es decir, toda la información ha de ser accesible, para poder comparar y analizar en el ámbito global.
- Un urbanismo **interescalar**, donde cualquier proyecto urbano, cuando se analiza desde diferentes escalas, ofrezca muchas lecturas, todas complementarias e importantes a la hora de crear espacios inclusivos.
- Un urbanismo **flexible**, que aborde nuevos conceptos para la mejora de la vida cotidiana y ensaya nuevos modelos urbanos desde las pequeñas intervenciones y los usos temporales del espacio urbano. Prevé las necesidades y requerimientos cambiantes al largo de la vida del proyecto y, por tanto, lo piensa de manera abierta y modificable.

D.6.1. CONTEXTO LEGISLATIVO ACTUAL

A nivel estatal, hace diecisiete años que se promulgó la Ley Orgánica 3/2007 de Igualdad efectiva entre Hombres y Mujeres en España. En su artículo 31.3 recoge que “Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el **diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia**”.

Pero es a nivel autonómico donde se acotan las actuaciones a contemplar respecto a la aplicación de la igualdad de género. En el caso de Andalucía respecto a estas cuestiones:

- La Ley de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA):

Artículo 3. Actividades y fines de la ordenación territorial y urbanística.

2. Son fines de la ordenación urbanística:

- e) Integrar el principio de igualdad de género, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística.

- Reglamento General de la Ley:

Artículo 79. Criterios generales para la ordenación urbanística.

5. Los instrumentos de ordenación urbanística, conforme al artículo 3.2 de la Ley, integrarán los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades y de accesibilidad universal, incorporando en los mismos el interés superior del menor, la perspectiva de la familia y las necesidades de la tercera edad. A estos efectos, conforme al alcance del instrumento de ordenación, incluirán:

- a) La identificación de los puntos del espacio público urbano con condiciones de accesibilidad deficientes o que representan un riesgo y las propuestas para su corrección.
- b) La identificación de las necesidades de la población con perspectiva de género y por franjas de edad, al objeto de establecer los usos de las dotaciones que ésta demande.

Artículo 85. Contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística.

Los procesos participativos se diseñarán y analizarán teniendo en consideración los principios de igualdad de género, de igualdad de oportunidades, protección de la familia y de la tercera edad, y de accesibilidad universal al objeto de integrar en los instrumentos de ordenación los fines que se establecen en el artículo 3.2 de la Ley.



D.6.2. CRITERIOS GENERALES

Los criterios generales serán el punto de partida para la propuesta del nuevo PGOM y modelo de pueblo en el desarrollo de Gines, en el contexto de un urbanismo inclusivo, identificándose cinco aspectos que consideramos importantes para afrontar la realidad urbanística actual.

- Diseñar **espacios urbanos accesibles** para todos los ciudadanos, incluyendo personas con discapacidades y personas mayores.
- Fomentar la creación de **viviendas asequibles y accesibles** para todas las personas, independientemente de su situación socioeconómica.
- **Promover la diversidad y la inclusión en la planificación urbana**, involucrando a las comunidades locales en el proceso de diseño y toma de decisiones.
- Implementar **espacios verdes y recreativos accesibles** para todos los ciudadanos, promoviendo un estilo de vida activo y saludable.
- Crear una **red de itinerarios peatonales** y espacios accesibles, inclusivos y seguros para los peatones, introduciendo elementos como plataformas únicas y pasos peatonales elevados, y reduciendo calzadas destinadas a la movilidad motorizada, promoviendo así un ambiente más seguro y equitativo.

D.6.3. PERSPECTIVA DE GÉNERO

El desarrollo de un urbanismo inclusivo con perspectiva de género requiere la adopción de criterios generales que permeen todas las fases del proceso de planificación y diseño urbano. Estos criterios son fundamentales para garantizar que las ciudades sean espacios equitativos, seguros y accesibles para todas las personas, independientemente de su género.

Tradicionalmente, nuestra sociedad ha asociado la productividad y la economía de mercado con el ámbito público, mientras que las labores domésticas y de cuidado, típicamente asignadas a las mujeres, han sido menospreciadas, invisibilizadas y relegadas al ámbito privado. La perspectiva de género busca hacer visibles estas desigualdades y aportar una nueva perspectiva al concebir las ciudades.

El urbanismo con perspectiva de género pone el foco de atención en el conocimiento de los procesos de vida de los diferentes colectivos, y busca formas de apoyar y satisfacer sus necesidades cotidianas, al mismo tiempo que respeta los ecosistemas.

Cuando tenemos en cuenta el género en el modo de pensar, planificar, gestionar y gobernar el territorio y los municipios se priorizan las necesidades cotidianas de la mayoría de la población, no sólo de las mujeres. Esto se debe a que, a través del enfoque de género, se reconocen todas aquellas actividades que quedan fuera de la esfera productiva y que, tradicionalmente, han sido realizadas por mujeres.

El planeamiento con perspectiva de género pone a las personas en el centro. Es decir, se trata de una manera de planificar el territorio y las ciudades considerando la diversidad de realidades cotidianas de la población, especialmente las necesidades de aquellos que dependen más de las condiciones del entorno para llevar a cabo su día a día.

La perspectiva de género se ha consolidado como una herramienta necesaria para lograr un desarrollo sostenible del territorio y las ciudades no solo en términos sociales, sino también económicos y ambientales. En ocasiones, los enfoques del urbanismo con perspectiva de género se alinean con los propuestos desde la mirada ecologista y desde el punto de vista de un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.

Objetivos:

Participación activa y diversa

Fomentar la participación activa y diversa de mujeres en todas las etapas del proceso de planificación urbana, desde la identificación de necesidades hasta la toma de decisiones. Garantizar que los espacios de participación sean inclusivos y accesibles para todas las voces.

La vida urbana no es el resultado de un proyecto urbanístico, sino una dialéctica entre lo físico y lo social. Cada sociedad dará un significado y un uso diferente al espacio que habita. Asumir la diversidad social, la diferencia de opiniones y la posibilidad de conflicto es parte de la vida urbana.

Por eso, la participación de la ciudadanía en la definición y la apropiación de su espacio cotidiano es crucial. Una gobernanza compartida permite la negociación entre los diferentes actores (Administración, ciudadanía, sector privado...) y resitúa las responsabilidades como colectivas.



Análisis de género en diagnósticos urbanos

Es importante integrar análisis de género en los diagnósticos urbanos para así comprender las dinámicas específicas que afectan a mujeres y otros grupos de género. De esta manera poder identificar áreas donde se requieran intervenciones para abordar desigualdades existentes.

Accesibilidad y seguridad en el transporte

Diseñar una red de transporte público que sea accesible, segura y que atienda las necesidades específicas de mujeres en cuanto a rutas, horarios y paradas. Incorporar iluminación adecuada y espacios seguros en las infraestructuras de transporte.

La movilidad de la vida cotidiana prioriza los movimientos a pie y tiene presentes los recorridos que hacen las personas para llevar a cabo las tareas cotidianas, tanto laborales como reproductivas, es decir, recorridos completos y diversos en contra del análisis bidireccional casa-trabajo-casa). Una movilidad integrada en la trama urbana de la cotidianidad que conecte los espacios de cuidados, educación o juego, tanto a pie como en transporte público y en diferentes horarios según las necesidades. Esta trama, además de conectada, también es permeable, accesible, segura y agradable.

Diseño de espacios públicos inclusivos

Configurar espacios públicos que promuevan la diversidad de usos y actividades, asegurando que sean seguros y acogedores para mujeres y personas de diversos géneros. Considerar elementos como mobiliario urbano, iluminación y áreas de descanso.

Los espacios públicos inclusivos compatibilizan las tareas de cuidados y reproductivos y reúnen una mezcla de funciones (jugar, comprar, hacer vida social o cuidar) y servicios (la plaza del museo, el patio de la escuela, el jardín de la biblioteca, la tienda local o la residencia de personas mayores). El espacio público desde esta perspectiva es acogedor, leíble, continuo, seguro y accesible.

La red verde urbana genera espacios saludables y de mejora de la calidad de vida. Este tipo de redes se interconectan con las redes de viandantes y recogen las diversas escalas de espacio libre: parques, jardines, plazas, calles, avenidas. El juego al aire libre tiene un papel destacado en la salud y el desarrollo de las criaturas y adolescentes y para la mejora de la vida comunitaria del conjunto de la ciudadanía. La ciudad “jugable” amplía la mirada respecto a los lugares de juego y concibe también el abanico de posibilidades que se abren en los entornos y accesos de las áreas designadas para el juego, así como al entorno urbano del conjunto de la ciudad.

Vivienda y planificación residencial

Planificar desarrollos residenciales que atiendan las necesidades específicas de mujeres, considerando la seguridad, accesibilidad, y proximidad a servicios y transporte público. Fomentar la vivienda asequible y adaptable a diferentes estructuras familiares.

El diseño de la vivienda permite la flexibilidad de las distribuciones interiores (evoluciona con las unidades de convivencia) y sin jerarquías (facilita la diversidad de funciones). Es una edificación con diversidad de tipologías, que incluye espacios comunitarios e intermedios donde las personas se pueden encontrar (como la sala de estar, la cocina compartida, la terraza, el patio, etc.). También

prevé espacio de almacenamiento comunitario (para carritos de la compra, cochecitos, etc.) y aparcamiento de bicicletas.

Finalmente, cuida los espacios de paso para no crear lugares oscuros, con poca visibilidad, pasillos largos, muros opacos o espacios aislados que aumenten la percepción de inseguridad.

Promoción de usos mixtos

Favorecer el diseño de entornos urbanos con usos mixtos, donde vivienda, trabajo y servicios estén integrados de manera equitativa. Esto reduce las distancias entre actividades diarias, promoviendo la movilidad sostenible y la participación activa de mujeres en la vida urbana.

Prevención de la violencia de género

Integrar estrategias para prevenir la violencia de género en espacios urbanos, considerando la ubicación segura de espacios públicos y la visibilidad en áreas vulnerables. Colaborar con organizaciones especializadas en seguridad y género.

Equipamientos y servicios adecuados

Garantizar la equidad en el acceso a equipamientos y servicios urbanos, como centros de salud, educación, cultura y recreación. Considerar la distribución equitativa de estos servicios para atender las necesidades específicas de mujeres y otros grupos de género.

Los equipamientos son una pieza clave en el sostenimiento de la vida (escuelas, centros cívicos, etc.) y su integración en el territorio es crucial. La red de equipamientos debe estar planificada de manera que refuerce y alimente la vida cotidiana; por tanto, responde a una buena diagnosis plurisectorial y social, regulando las piezas de manera flexible (en forma y uso, en el espacio y el tiempo), permite la mixtura de usos en una misma parcela. También tiene que incluir una evaluación y seguimiento de la inversión pública realizada.

Comunicación y señalización inclusiva

Implementar una comunicación visual y señalización que sea inclusiva y comprensible para todas las personas, considerando diferentes perspectivas de género y posibles barreras lingüísticas o culturales.



D.6.4. SEGURIDAD. CONSEGUIR ENTORNOS MÁS SEGUROS.

Las mujeres tienen una percepción de inseguridad mayor que lleva a dificultar su acceso a los bienes y servicios que ofrece el territorio.

Son muchos los estudios que muestran cómo las mujeres limitan su movilidad y el uso que hacen del espacio urbano por percepción de inseguridad ante el riesgo de ataques sexuales y otras formas de violencia contra las mujeres.

Por tanto, es necesario atender a la seguridad desde la perspectiva de género, ya que las mujeres, en general, perciben el espacio público como más inseguro.

Las explicaciones que limitan la autonomía de las mujeres en el espacio público se pueden dividir en tres:

- Primero, el riesgo de sufrir agresiones en el espacio público es más grande por parte de este colectivo.
- Segundo, la seguridad se ha definido de acuerdo con las vivencias y necesidades de seguridad de los hombres.
- En tercer lugar, las mujeres perciben el espacio como inseguro en más situaciones debido a la diferente socialización por sexos.

La inseguridad es un obstáculo para que las mujeres sean ciudadanas totalmente activas, ya que impide que participen de la vida pública cuando el lugar y la hora no son las “convenientes”. El derecho al uso completo de la ciudad es un derecho irrenunciable. Trabajar por lugares seguros, que garanticen un acceso y uso igualitario del espacio público, es trabajar por una sociedad más igualitaria.

En el ámbito de la seguridad urbana, la consideración de amenazas reales y la percepción subjetiva de riesgos son elementos igualmente relevantes. En el contexto de la intervención en el espacio urbano con enfoque en la seguridad, se identifican dos líneas de acción fundamentales, ambas esenciales y complementarias para abordar la problemática en su total complejidad.

Dimensión Física:

Se hace referencia al componente constructivo, englobando aspectos de carácter físico como la morfología, el diseño, la accesibilidad y la iluminación, factores que inciden directamente en la capacidad de control visual de un determinado espacio. Este abordaje se fundamenta en un enfoque técnico que contempla desde la planificación hasta la ejecución de proyectos urbanísticos. Además, abarca factores de gestión, tales como la redacción de proyectos de obra, la implementación de medidas de limpieza y mantenimiento, la formulación de políticas para un transporte público eficiente y la definición de criterios de iluminación.

Dimensión Social:

La seguridad ciudadana, siendo un tema que concierne a toda la sociedad, destaca especialmente por el impacto en las mujeres, quienes son las principales afectadas por el temor a agresiones sexuales. En este sentido, se reconoce y visibiliza el conocimiento experto de las mujeres sobre la ciudad, siendo usuarias mayoritarias de la misma. Abordar la dimensión social implica implementar

estrategias de género que visibilicen esta realidad, promoviendo la concienciación general sobre los problemas de seguridad y sus soluciones. La participación activa de toda la ciudadanía es crucial para lograr este objetivo.

No basta con realizar intervenciones puntuales; es esencial obtener un reconocimiento social de esta realidad. La sensibilización debe extenderse a todas las esferas, ya que la internalización de la información lleva a su asimilación y comprensión, convirtiéndola en parte intrínseca de nuestra forma de trabajar. Este proceso busca agregar un conocimiento cualitativo al conocimiento técnico, aspirando a que la seguridad urbana se integre de manera inherente en la dinámica y funcionamiento de la sociedad.

Cada uno de estos factores aporta muchas pistas a la hora de tratar esta materia en toda su profundidad. Pensando en ellos por separado, podemos elaborar una serie de criterios generales para un urbanismo inclusivo desde una perspectiva de la Seguridad considerando aspectos físicos, sociales y ambientales en la configuración y gestión del espacio urbano.

CRITERIOS GENERALES

Señalética accesible y visible

- Implementar una señalética clara, comprensible y visible en el entorno urbano.
- Indicar de manera explícita la ubicación, rutas disponibles, salidas y zonas sin salida.

Optimización de la visibilidad "Ver y ser vista"

- Evitar elementos contruados o vegetación que obstaculicen las visuales principales.
- Eliminar recovecos propensos a posibles escondites, garantizando una visión clara del entorno.

Favorecer la mezcla de usos para estimular la actividad

- Propiciar la diversidad de usos en el espacio urbano para mantener la actividad durante todas las horas del día.
- Vincular las viviendas al espacio colectivo, asegurando la presencia constante de personas en la calle.

Garantizar la visión de salidas y puntos de ayuda

- Mejorar la visibilidad y actividad en la calle para facilitar la solicitud de ayuda en caso necesario.
- Proporcionar múltiples recorridos y accesos a lugares, evitando dependencia de una única entrada o salida.

Mantenimiento y cuidado del entorno colectivo

- Establecer prácticas de limpieza y mantenimiento del espacio colectivo.
- Asegurar que el entorno se perciba como limpio y bien cuidado para fomentar la sensación de seguridad.



Acción colectiva en el espacio público

- Fomentar la participación colectiva en el espacio público para fortalecer el sentimiento de comunidad.
- Desarrollar actividades que generen interacción y conocimiento mutuo entre los residentes del área.

Iluminación adecuada y orientada al peatón

- Diseñar sistemas de iluminación que se adapten al flujo peatonal, no limitándose exclusivamente a la calzada.
- Garantizar una iluminación adecuada que contribuya al control visual y promueva la percepción de seguridad.

D.6.5. ACCESIBILIDAD

El urbanismo inclusivo busca crear entornos urbanos que sean accesibles y acogedores para todas las personas, independientemente de sus habilidades, edades, géneros o condiciones socioeconómicas. La accesibilidad es un componente clave de este enfoque.

Se debe garantizar y promover la presencia y el movimiento de las personas de manera autónoma en las ciudades y los pueblos. No solo se hace referencia a la accesibilidad, sino que, además, al cuidado comunitario, al mantenimiento y a la limpieza, la capacidad de cubrir necesidades básicas y, finalmente, la seguridad.

Una ciudad que promueve la autonomía es una ciudad accesible para todos los colectivos, las criaturas, las personas con diversidad funcional o la gente mayor. Esto permite que todos los colectivos se puedan mover de manera independiente en la realización de las tareas cotidianas.

La proximidad a los servicios y equipamientos es fundamental para garantizar su accesibilidad, especialmente para aquellos con movilidad reducida. La proximidad a varios servicios públicos al mismo tiempo también indica el nivel de densidad urbana y la diversidad de usos en la ciudad. Una distribución equitativa de las dotaciones en todo el territorio no solo reduce la necesidad de desplazamientos en vehículos motorizados, sino que también promueve una distribución más eficiente de los servicios públicos.

Diseño universal

Promover el diseño universal para garantizar que los entornos urbanos sean accesibles para todas las personas, independientemente de sus habilidades físicas, sensoriales o cognitivas.

Esto implica considerar una amplia gama de necesidades y habilidades desde el principio del proceso de diseño, con el objetivo de eliminar barreras y garantizar la inclusión de todos los ciudadanos en la vida urbana.

Espacios públicos accesibles

Asegurar que los espacios públicos, como parques, plazas y calles, sean accesibles para personas con movilidad reducida, mediante la eliminación de barreras arquitectónicas y la instalación de rampas, pasarelas y pavimentos táctiles.

Los espacios públicos limpios y con un buen mantenimiento, con buena calidad y diversidad de materiales, aumentan la apropiación y el uso del espacio y, por tanto, la percepción de seguridad. Los elementos urbanos para atender las necesidades básicas y de bienestar, como lavabo cercano, fuente de agua, lugar para sentarse o estirarse, fomentan la autonomía.

Cuando un espacio es accesible, seguro y conocido, los/as niños/as y las personas con movilidad reducida pueden transitar por ella y estar de manera autónoma. Esto también significa que no necesitan personas cuidadoras que los acompañen en sus recorridos cotidianos y, por tanto, supone más tiempo y autonomía para las personas cuidadoras en su día a día.



Transporte inclusivo

Desarrollar sistemas de transporte público accesibles, con vehículos adaptados, estaciones accesibles y rutas diseñadas pensando en las necesidades de todas las personas, incluyendo aquellas con discapacidades.

Infraestructura peatonal

Fomentar la creación de aceras amplias, bien iluminadas y libres de obstáculos para facilitar la movilidad peatonal, especialmente para personas con discapacidades visuales o de movilidad.

La movilidad de la vida cotidiana debe priorizar los movimientos a pie y estudiar los recorridos que hacen las personas para llevar a cabo sus tareas cotidianas. Son recorridos completos y diversos (en contra del análisis bidireccional casa-trabajo- casa), que conecta los espacios de cuidados, educación o juego, tanto a pie como en transporte público y en diferentes horarios según las necesidades. Esta trama, además de conectada, también es permeable, accesible, segura y agradable.

Poner la vida en el centro significa repartir el espacio público teniendo en cuenta que los pasos de viandantes sean seguros, abundantes, coherentes con la movilidad a pie y con tiempo suficiente para cruzar para las personas con velocidades diferentes. Además de un diseño de los cruces, claro y de fácil lectura, que propicia una reducción efectiva de la movilidad de vehículos y reserva en el entorno de los pasos de viandantes, un espacio libre de obstáculos que favorece la visibilidad y, por tanto, la seguridad.

Viales y pavimentos

Se debe garantizar la accesibilidad a los espacios públicos como las zonas de paso, acerados o plazas, mediante anchos suficientes, y la utilización de materiales, que hace que los usuarios puedan hacer uso de estos sin problema aun teniendo alguna diversidad funcional, ser ancianos, ser peatones con carritos, utilización de silla de ruedas...etc.

Por tanto, se puede decir que la calidad del espacio viario se puede calificar teniendo en cuenta:

- la accesibilidad peatonal, evaluada a través de las características físicas de las aceras (presencia, continuidad y amplitud).
- la pendiente de las calles, que también afecta la accesibilidad para peatones
- la presencia y extensión de áreas arboladas en la zona urbana, que influyen en el confort térmico y fomentan el uso de medios de transporte no motorizados
- la disponibilidad de estacionamientos en la vía pública, con una doble implicación: por un lado, la presencia de un abundante estacionamiento en superficie facilita la accesibilidad para vehículos, pero, por otro lado, una distribución excesiva del espacio viario para vehículos puede afectar negativamente la accesibilidad peatonal.

Accesibilidad en edificaciones

Establecer normativas para que las edificaciones cumplan con estándares de accesibilidad, incluyendo la instalación de rampas, ascensores, sanitarios accesibles y otras adaptaciones necesarias.

Información accesible

Garantizar que la información sobre servicios públicos, eventos y actividades en la ciudad sea accesible para todas las personas, incluyendo formatos accesibles para personas con discapacidades visuales o auditivas.

Participación ciudadana

Incluir a personas con diversidad funcional y otros grupos marginados en el proceso de toma de decisiones en la planificación urbana, asegurando que sus necesidades y perspectivas sean tenidas en cuenta.

Vivienda inclusiva

Fomentar la construcción de viviendas accesibles y adaptables para todas las personas, considerando la diversidad de necesidades a lo largo del tiempo, incluyendo las relacionadas con la movilidad y la salud.

Incluir en la normativa del planeamiento directrices, normas o recomendaciones para la localización de estas viviendas protegidas en emplazamientos con buena accesibilidad a los equipamientos, zonas verdes y redes de transporte público, así como un reparto homogéneo de las mismas con el fin de fomentar las relaciones de vecindad entre grupos diversos.

Desarrollo sostenible

Integrar prácticas de desarrollo sostenible que promuevan la accesibilidad y la inclusión, teniendo en cuenta la conservación del medio ambiente y la equidad social.

Elementos urbanos

La dotación de los elementos urbanos proporciona criterios de calidad que pueden influir en cómo las personas que son usuarios de un espacio tengan una u otra apreciación, tales como el arbolado o la iluminación, o que simplemente faciliten su empleo y disfrute como, por ejemplo, los espacios de juego, de descanso o de conversación.

El alumbrado público debe garantizar una distribución uniforme de la luz en las calles, especialmente en las aceras y en el espacio peatonal, para garantizar que no se produzcan rincones oscuros y obstrucciones, tales como árboles o carteles publicitarios, promueve una percepción de mayor seguridad y una mejor accesibilidad.

Elementos de estancia y descanso, como son los elementos para sentarse, propician actividades de estancia, descanso y socialización. Los parques infantiles accesibles y sin barreras se convierten en lugares de inclusión y espacios saludables ya que el juego promueve la convivencia y la vida comunitaria.

Aquellos elementos que proporcionen una protección térmica, ante el clima, ante las épocas de calor, o de lluvias y vientos, hacen que los lugares sean amables y accesibles.



D.6.6. DIVERSIDAD

La vida urbana no es el resultado de un proyecto urbanístico, sino una dialéctica entre lo físico y lo social. Cada sociedad da un significado y un uso diferente al espacio que habita. Asumir la diversidad social, la diferencia de opiniones y la posibilidad de conflicto es parte de la vida urbana.

Por eso, la participación de la ciudadanía en la definición y la apropiación de su espacio cotidiano es crucial. Una gobernanza compartida permite la negociación entre los diferentes actores (Administración, ciudadanía, sector privado...) y resitúa las responsabilidades como colectivas.

Para incentivar el principio de diversidad en la composición social de los residentes, es importante que los nuevos procesos urbanísticos se adecuen los programas habitacionales a las características sociales de la población destinataria y a la tipología existente en los tejidos adyacentes. Por ello, proponer la construcción de viviendas asequibles promueve la diversidad socioeconómica en diferentes áreas de la ciudad

Las ciudades compactas y diversas (mezcla de residencia, oficinas, industrias y servicios) funcionan mejor para la ciudadanía que las ciudades dispersas, zonificadas por actividades, dependientes de automóviles y consumidoras de recursos y tiempo. La vida urbana rica y diversa exige una densidad mínima, diversidad de usos y mixtura de habitantes.

Un espacio que pueda ser usado por el máximo número de perfiles de personas. ya sea por edad, culturas y orígenes o autonomía/dependencia, será un espacio más inclusivo, con más capacidad de acogida y, por tanto, de sostenimiento de la vida cotidiana.

Observar el tejido social muestra la gran la diversidad de perfiles de las personas que viven en los territorios. Un buen predictor de un espacio inclusivo es la diversidad de edades que lo ocupan. Una plaza con niños/as. personas adultas y mayores permitirá el intercambio generacional.

Evitar la concentración de viviendas de un mismo perfil familiar y económico, fomentando la distribución equitativa de equipamientos y servicios, impulsando la creación de viviendas que faciliten la presencia y relación de la diversidad familiar.

El propósito del urbanismo debería centrarse en la creación de barrios inclusivos que reflejen la diversidad genuina presente en los entornos urbanos, permitiendo que el acceso a la ciudad sea un derecho humano fundamental para todos. Concebir el espacio urbano para todas y para todos implica considerar las distintas perspectivas y necesidades de las personas, sin reproducir desigualdades basadas en género, clase social, origen étnico, cultura, religión, u otros aspectos.

D.6.7. USO EQUITATIVO DE LA CIUDAD

El uso equitativo de la ciudad se basa en garantizar que todos los individuos y grupos tengan igualdad de oportunidades para acceder y disfrutar de los recursos, servicios y espacios urbanos disponibles.

Esto implica eliminar barreras físicas, sociales, económicas y culturales que puedan limitar el acceso y la participación de ciertos grupos en la vida urbana. Además, se enfoca en promover la inclusión, la diversidad y el respeto a los derechos humanos, reconociendo y valorando las diferentes necesidades, experiencias y perspectivas de las personas que habitan y utilizan la ciudad.

El derecho al uso completo por lugares seguros, que garanticen un acceso y uso igualitario del espacio público, es trabajar por una sociedad más igualitaria. La perspectiva de género es un factor determinante cuando nos proponemos proyectar una ciudad en la que todos y todas tengan igualdad de oportunidades y derechos.

La Seguridad Ciudadana es uno de los temas primordiales a la hora de que esta igualdad de oportunidades sea efectiva, ya que lugares seguros son lugares que generan un acceso y uso igualitario.

Es necesario cambiar no solamente el punto de vista patriarcal, sino también el punto de partida para re-dibujar un escenario que garantice un acceso igualitario en el uso y disfrute de la ciudad.

Frente a la falsa objetividad del modelo hombre como neutro y universal, se ha de valorar la pluralidad de modelos, la diferencia y el matiz, la subjetividad. Esto traspasado al espacio urbano conlleva que frente a la sobrevaloración del trabajo remunerado se debe revalorizar la vida cotidiana.

Para re-dibujar un escenario que garantice un acceso igualitario en el uso y disfrute de la ciudad. Frente a la falsa objetividad del modelo hombre como neutro y universal, se ha de valorar la pluralidad de modelos, la diferencia y el matiz, la subjetividad. Esto traspasado al espacio urbano conlleva que frente a la sobrevaloración del trabajo remunerado se debe revalorizar la vida cotidiana.



D.6.8. LA INCORPORACIÓN DEL URBANISMO INCLUSIVO EN EL NUEVO MODELO URBANO Y TERRITORIAL DE GINES.

La incorporación de los criterios generales del urbanismo inclusivo en el nuevo modelo urbano y territorial de Gines representa un paso crucial hacia la construcción de una comunidad más equitativa y accesible. En este contexto, es esencial reconocer la diversidad de la población y garantizar que la planificación urbana refleje las necesidades de todos los ciudadanos. La participación activa de la comunidad se erige como un pilar fundamental, estableciendo canales de diálogo que aseguren la representación de distintos sectores en la toma de decisiones. La accesibilidad universal se convierte en un principio rector, permeando el diseño de aceras, edificaciones y servicios públicos. La diversificación de la oferta de viviendas, desde opciones asequibles hasta aquellas adaptadas a necesidades específicas, se postula como un elemento clave. Los espacios públicos, concebidos bajo el paradigma de la inclusividad, deben ser accesibles para todas las personas, independientemente de su edad o habilidades. La promoción de la movilidad sostenible, a través de rutas seguras y transporte público accesible, contribuirá a la creación de un entorno urbano más inclusivo y consciente de la diversidad. La red peatonal deberá articular los elementos singulares del territorio, conectando de manera efectiva los espacios públicos, los colegios, los equipamientos deportivos y culturales, así como las áreas estanciales, para crear un sistema continuo y accesible para todos los ciudadanos, con especial énfasis en la accesibilidad para personas mayores y niños, asegurando itinerarios sin barreras arquitectónicas, con aceras amplias y sin obstáculos que dificulten la movilidad.

El urbanismo juega un papel fundamental en la creación de espacios urbanos que no solo expresen la identidad cultural y socioeconómica de una comunidad, sino que también fomenten la igualdad y el bienestar para todos sus residentes. En el contexto del desarrollo del nuevo modelo urbano y territorial de Gines, es imperativo incorporar los principios del urbanismo inclusivo para garantizar que el diseño y la planificación del pueblo respondan a las necesidades específicas de diversos grupos sociales.

El actual paradigma urbano a menudo ha excluido consideraciones cruciales, como las perspectivas de género y las necesidades de personas con diversidad funcional, menores y personas mayores. Este enfoque tradicional ha generado desigualdades en el acceso y uso del espacio urbano, perpetuando situaciones de exclusión. Es por ello que la integración de los criterios del urbanismo inclusivo en el nuevo modelo territorial de Gines se presenta como una oportunidad para transformar y mejorar la calidad de vida de sus residentes.

El urbanismo inclusivo se basa en la premisa de diseñar ciudades y pueblos que atiendan a la diversidad de la población, independientemente de su edad, género, situación económica o habilidades físicas. En este sentido, el nuevo modelo territorial de Gines puede abrazar esta perspectiva ética y práctica, enfocándose en aspectos fundamentales del urbanismo inclusivo, tales como entornos autosuficientes, revitalización de espacios públicos, desarrollo participativo y planificación verde.

La participación activa de la comunidad, en especial de grupos históricamente marginados, se convierte en un componente esencial. Fomentar la inclusión de las mujeres, personas mayores, personas con diversidad funcional y otros sectores de la población en los procesos de planificación

urbana garantizará una representación equitativa de las necesidades y aspiraciones de todos los residentes.

Superar los desafíos que enfrenta el urbanismo inclusivo requiere una coordinación efectiva entre entidades locales y nacionales, el establecimiento de indicadores específicos para evaluar la inclusión, así como la sensibilización y formación continua de los responsables de políticas, urbanistas y diseñadores. Asimismo, la asignación de presupuestos inclusivos y la generación de datos desagregados serán fundamentales para identificar y abordar las barreras específicas que enfrentan los grupos vulnerables.

Como objetivos generales, por tanto, a recoger desde la redacción del Nuevo Plan:

- Diseñar **espacios urbanos accesibles** para todos los ciudadanos y ciudadanas, incluyendo personas con discapacidades y personas mayores, igualando las oportunidades sin discriminación por género, edad o diversidad.
 - Incrementar la accesibilidad y la peatonalización.
 - Mantener y mejorar la seguridad y el equilibrio social.
- Fomentar la **creación de viviendas asequibles y accesibles** para todas las personas, independientemente de su situación socioeconómica.
 - Mediante la reserva de viviendas de promoción pública en las áreas de nuevos crecimientos.
- **Promover la diversidad y la inclusión en la planificación urbana**, involucrando a las comunidades locales en el proceso de diseño y toma de decisiones.
 - Mediante la participación ciudadana.
 - Enfoque plural e integrador del pueblo, mediante el diseño y la planificación de este desde el enfoque de género.
 - Fomentando la implantación de formas urbanas y edificatorias amables con las personas, en especial en cuanto a su accesibilidad y permeabilidad, en aras de una mayor usabilidad, inclusión y para favorecer la sensación de seguridad en las calles.
- Crear un sistema de **movilidad y transporte público, accesible y sostenible**, con opciones para todos los ciudadanos.
 - Potenciando la movilidad a través del transporte alternativo en base a la bicicleta para desbancar el predominio del vehículo privado actual, adaptando las vías existentes y las nuevas rutas peatonales al viandante y medios de movilidad alternativos, de manera segura y completamente accesible.
- Facilitar el uso de los **espacios verdes, libres y recreativos accesibles** para todos los vecinos y vecinas, promoviendo un estilo de vida activo y saludable, garantizando la calidad y la accesibilidad universal a estos espacios.
 - Rehabilitando los espacios públicos libres y verdes existentes en Gines.
 - Incrementar la accesibilidad y la peatonalización en los recorridos a estos espacios.
 - Mantener y mejorar la seguridad y el equilibrio social.



- Diseñar una **red de itinerarios peatonales**, creando espacios accesibles, inclusivos y seguros para los peatones y fomentando una ciudad compacta y densa, que reduzca las distancias y promueva la movilidad a pie.
 - Priorizando la movilidad a pie y favoreciendo trayectos cortos y accesibles para todos los ciudadanos y ciudadanas.
 - Reforzando las conexiones peatonales interurbanas entre Gines y los municipios cercanos, mediante sendas peatonales seguras que permitan a los habitantes moverse a pie entre los distintos núcleos de la conurbación.
 - Conectando los espacios públicos y equipamientos con áreas estanciales a lo largo de los recorridos, e incluyendo la implementación de itinerarios verdes.



D.7. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COLINDANTES

La planificación territorial y urbanística es una herramienta clave para el desarrollo equilibrado y sostenible del territorio, especialmente en un contexto de creciente complejidad territorial y ambiental. En el marco de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), se establece la obligación de garantizar la coherencia y coordinación entre los diferentes instrumentos de planificación territorial y urbanística, con especial énfasis en la interacción entre los municipios colindantes.

La LISTA introduce un enfoque que promueve la cohesión territorial, la sostenibilidad ambiental y la eficiencia en la gestión del suelo, basándose en principios como la cooperación interadministrativa (Art. 8) y la ordenación supramunicipal para evitar desequilibrios entre municipios y áreas metropolitanas. En este sentido, los planes generales de ordenación municipal deben integrarse y ser compatibles con los instrumentos de ordenación de mayor escala, como los planes subregionales y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), tal y como recoge el **artículo 33** de la ley, que define la ordenación territorial como una función pública de ámbito supralocal, orientada a la cohesión social, económica y ambiental del territorio

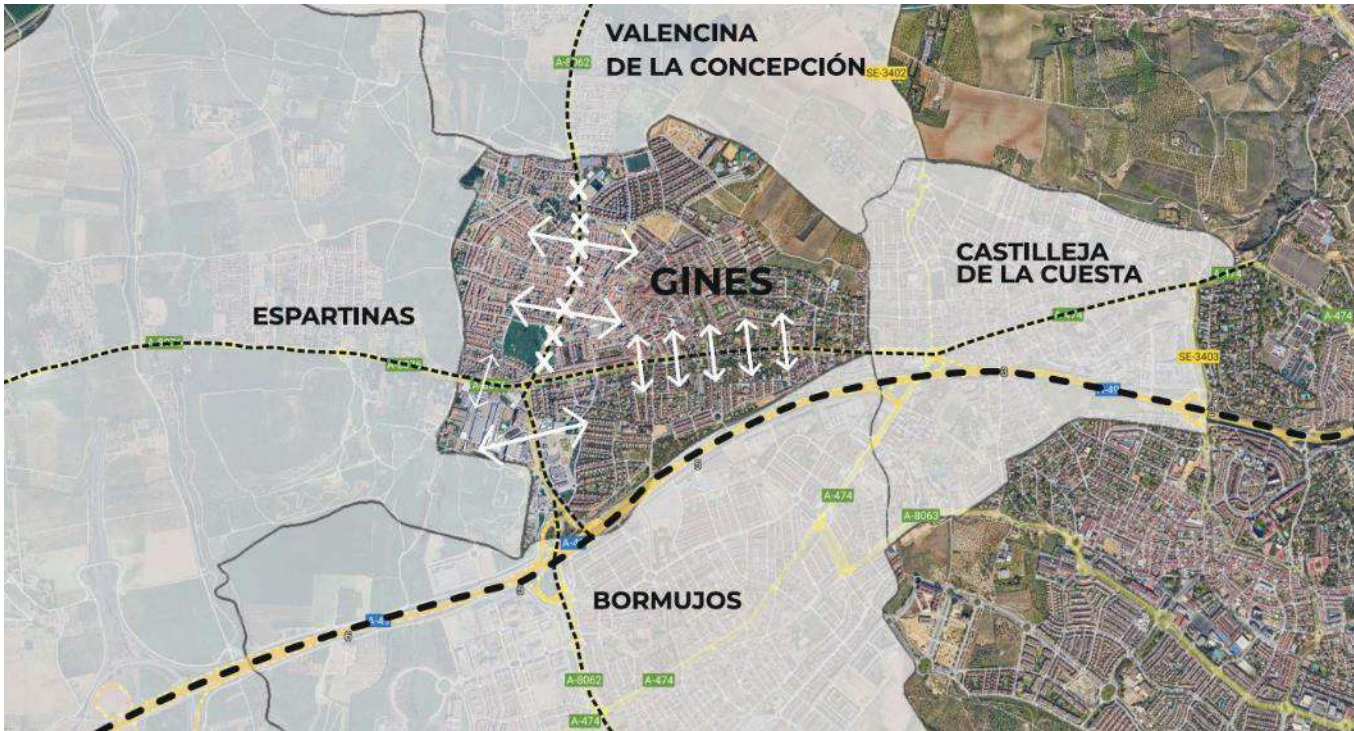
El cumplimiento de estas obligaciones es esencial para evitar la fragmentación del territorio, asegurar la conectividad entre municipios y optimizar el uso de los recursos territoriales compartidos, como infraestructuras, equipamientos y espacios naturales. El **artículo 64** de la LISTA, que establece la figura del Plan de Ordenación Intermunicipal, subraya la necesidad de coordinar las actuaciones urbanísticas en municipios colindantes para garantizar la continuidad en el desarrollo urbano y la adecuada prestación de servicios públicos.

CONTEXTO TERRITORIAL

El municipio de Gines se encuentra situado en el área metropolitana de Sevilla, lo que le otorga una importancia estratégica en términos de conectividad tanto con la capital andaluza como con los municipios cercanos. Esta proximidad facilita el acceso a una amplia red de infraestructuras que conectan al municipio con Sevilla y el resto de la comarca del Aljarafe. La relación directa con Sevilla y una de la de las principales vías de comunicación, la A-49, sitúan a Castilleja en una posición clave para el desarrollo urbano y económico de la región.

Debido a esta ubicación, la planificación territorial de Gines debe garantizar la coherencia y la coordinación con los municipios colindantes, ya que el desarrollo del municipio tiene un impacto directo sobre la trama urbana y los servicios compartidos con otras localidades. La conurbación que se genera en esta área produce una interrelación continua entre los municipios de Valencina de la Concepción, Castilleja de la Cuesta, Bormujos y Espartinas, dando lugar a un sistema urbano integrado. Esto implica no solo la necesidad de compartir servicios públicos, infraestructuras de transporte y equipamientos, sino también de gestionar los flujos de población que se desplazan a diario entre estos municipios.

La configuración de esta conurbación requiere de un enfoque conjunto en la planificación del territorio para abordar de manera eficiente el crecimiento urbano y las necesidades de la población, manteniendo un desarrollo sostenible.



En el contexto del municipio de Gines, la propuesta de ordenación territorial seleccionada en este Avance de PGOM se sustenta en un modelo que promueve un desarrollo urbanístico sostenible, centrado en la regeneración y consolidación del territorio. Este enfoque subraya la importancia de garantizar la resiliencia urbana y fomentar una movilidad sostenible.

El modelo territorial propuesto para Gines incorpora una serie de factores clave que constituyen la base para el desarrollo urbanístico integral del término municipal. Entre estos factores se destacan la optimización de la ocupación del suelo, la mejora de la movilidad, la planificación de nuevos crecimientos en bolsas de suelo vacantes, el impulso de la actividad económica, y la priorización de la sostenibilidad.

Estos elementos trascienden los límites del municipio, estableciendo una sinergia con los municipios colindantes y contribuyendo a la regeneración de todo el territorio metropolitano. La configuración de este modelo territorial contempla propuestas dirigidas a consolidar un Gines bien conectado tanto a nivel interno como con los municipios cercanos, posicionándola como una alternativa residencial atractiva para nuevos habitantes de áreas circundantes. Además, se plantea un impulso a la actividad económica centrada principalmente en el sector terciario, junto con una adecuada dotación de sistemas generales que priorizan la conservación y valorización de su dotación existente reajustándola y requilibrando.

Las directrices planteadas están estrechamente vinculadas con la ordenación urbanística y el desarrollo territorial de los municipios limítrofes, en una visión que trasciende las fronteras municipales y apuesta por un enfoque integral del territorio, promoviendo la conexión y mejora de todo el entorno, y garantizando la coherencia entre las distintas actuaciones urbanísticas en el ámbito de la comarca. De esta manera, las propuestas estudiadas se alinean armónicamente con las políticas de los municipios vecinos y con el entorno urbano en su conjunto.



La compatibilidad de la propuesta del Avance de PGOM para Gines con la ordenación urbanística de los municipios colindantes se manifiesta a través de varias líneas estratégicas de actuación territorial, destacando las siguientes:

- Movilidad
- Nuevos Desarrollos
- Impulso de las actividades económicas



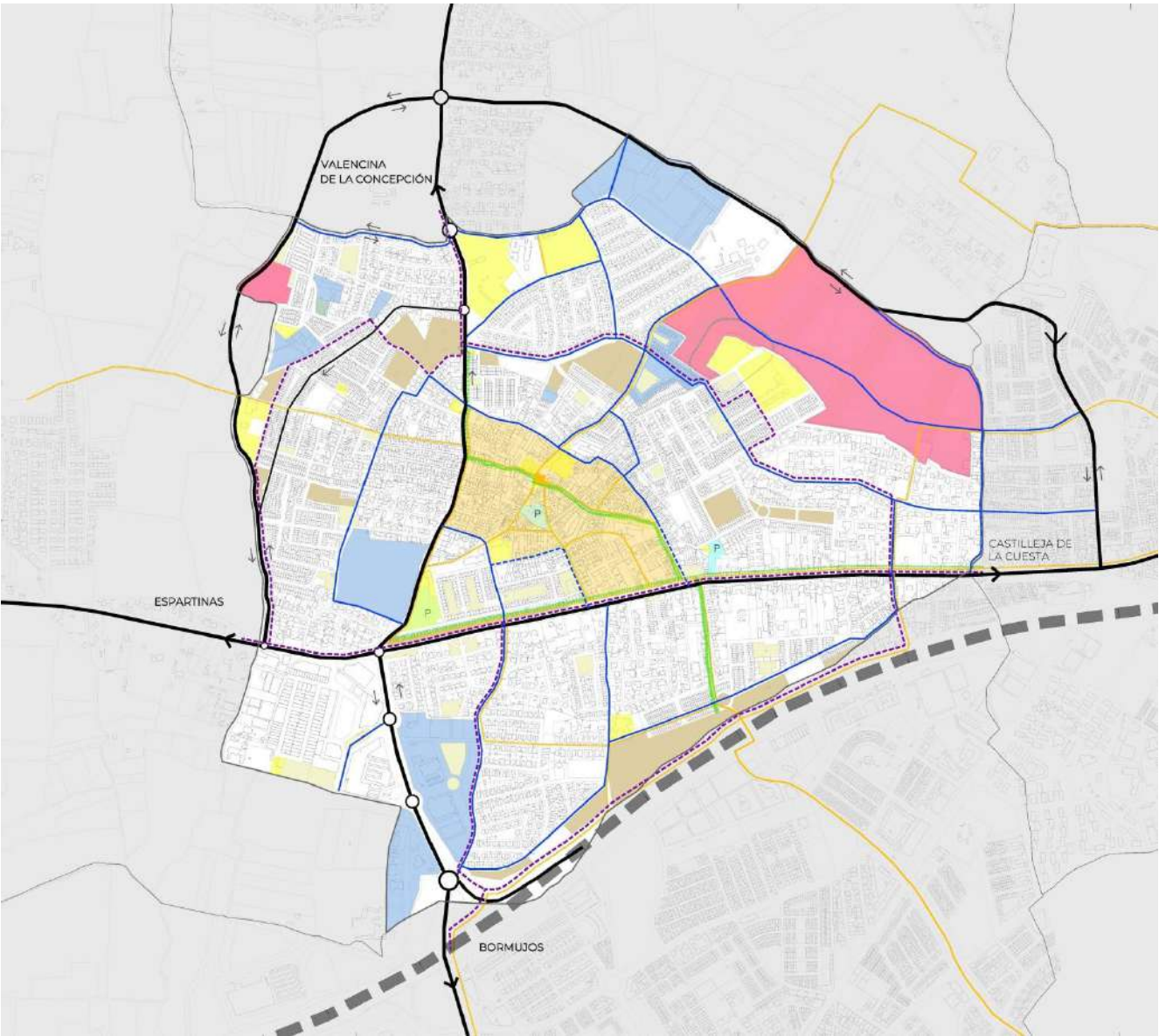
D.7.1. MUNICIPIOS COLINDANTES. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Como hemos indicado, la planificación territorial de los municipios colindantes con Gines se enmarca en un contexto metropolitano que exige una coordinación intermunicipal rigurosa para asegurar un desarrollo urbano coherente y sostenible. En este sentido, la compatibilización de las propuestas urbanísticas con la ordenación vigente en los términos municipales vecinos se convierte en un factor crucial para garantizar la integración funcional del territorio, respetando las dinámicas de cada municipio y promoviendo la cohesión territorial.

Los municipios colindantes— Valencina de la Concepción, Castilleja de la Cuesta, Bormujos y Espartinas —presentan características urbanas y territoriales diversas, cada uno con un instrumento urbanístico propio que regula su crecimiento y define sus áreas de desarrollo prioritario. La proximidad física entre estos municipios y su conexión mediante infraestructuras de primer nivel, como la autovía A-49 y diversas vías intermunicipales, refuerzan la necesidad de una planificación conjunta, que pueda articular la conurbación y garantizar la integración de los sistemas urbanos, rurales y metropolitanos.

Cada municipio cuenta con un marco de planeamiento urbanístico aprobado que, si bien está alineado con los objetivos regionales y metropolitanos establecidos por la normativa urbanística que se unifica en referencia al POTAUS, requiere ajustes y compatibilización en función de las propuestas específicas contenidas en el Avance del PGOM de Gines. Estos ajustes buscan optimizar la relación entre usos del suelo, infraestructuras y dotaciones, así como fortalecer la conectividad y la movilidad sostenible entre los términos municipales.

La relación entre los municipios colindantes y Gines se basa en factores como la proximidad de suelos urbanos consolidados, áreas de expansión residencial, sectores terciarios de carácter metropolitano y la presencia de infraestructuras de movilidad clave. A lo largo de los siguientes puntos, se desarrollará en detalle la compatibilización de las propuestas urbanísticas de este Avance para cada municipio vecino, abordando tanto los retos territoriales como las oportunidades que ofrece la planificación conjunta para asegurar un crecimiento armónico y sostenible en el área metropolitana del Aljarafe.



BORMUJOS

BREVE DESCRIPCIÓN

Al sur de Gines, Bormujos ha experimentado un rápido crecimiento urbano y es conocido por su gran desarrollo de viviendas y áreas comerciales. Al igual que Castilleja, Bormujos se conecta mediante la A-49, formando parte del continuo urbanístico de la comarca del Aljarafe.

INSTRUMENTO URBANÍSTICO GENERAL VIGENTE:

- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – APROBADO 01.12.1993
- ADAPTACIÓN PARCIAL A LOUA – 07.07.2010

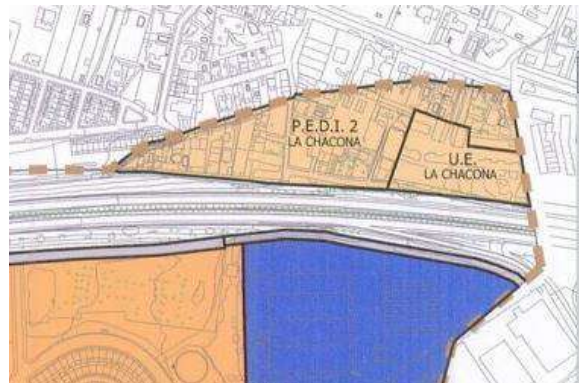
COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

El desarrollo del Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) en el límite con Bormujos tiene una frontera física importante, ya que ambos municipios se ubican a un lado y al otro de la autovía A-49.

La conexión se realiza por el paso elevado, sobre la A-49, de la A-8062, vía que recorre ambos municipios de norte a sur y que comunica Bormujos con Valencina de la Concepción atravesando Gines.

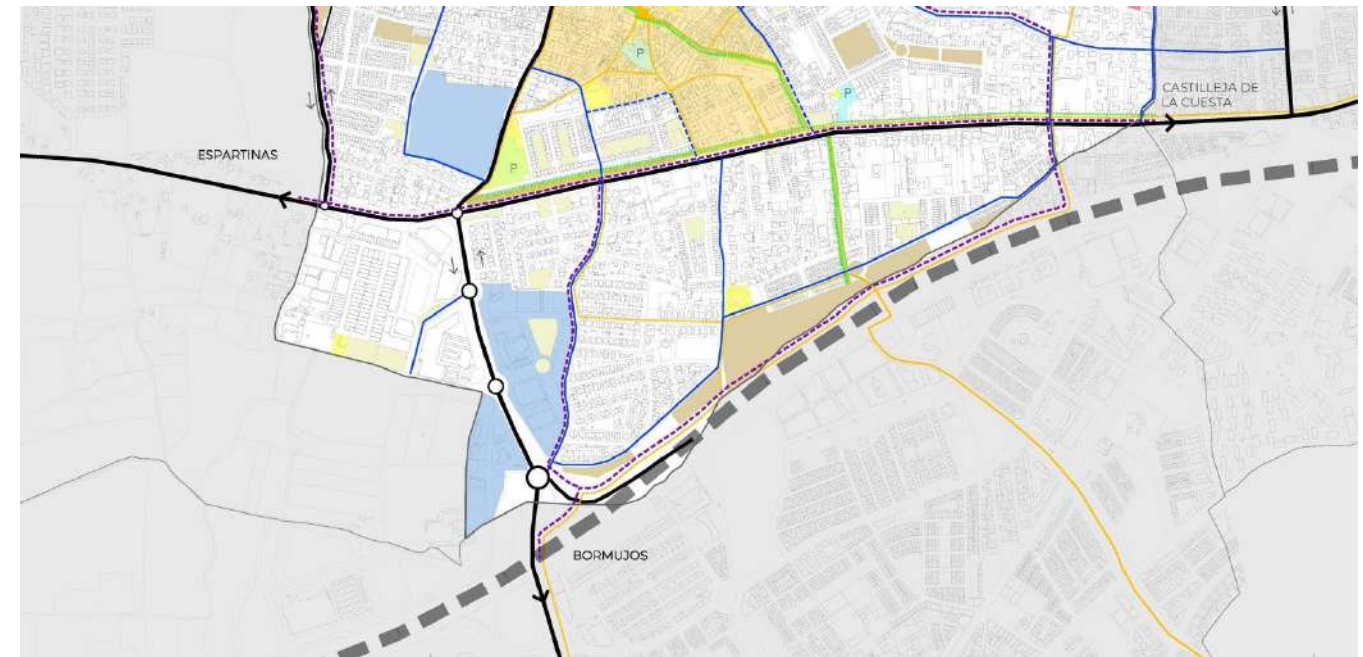
La propuesta del PGOM de una ronda de circunvalación que reduzca los problemas acarreados por el tráfico que se genera a lo largo de la A-8062, desviaría el tráfico entre Valencina y Bormujos que, además de dotar de mejor confortabilidad para los residentes de Gines, facilitaría este recorrido y lo hará más sencillo y acortará los tiempos de los trayectos.

La única zona de contacto directo entre la trama urbana de Bormujos y de Gines es la del ámbito del término de Bormujos ubicado en su esquina noreste, en el lado de Gines respecto de la A-49, denominado La Chacona.

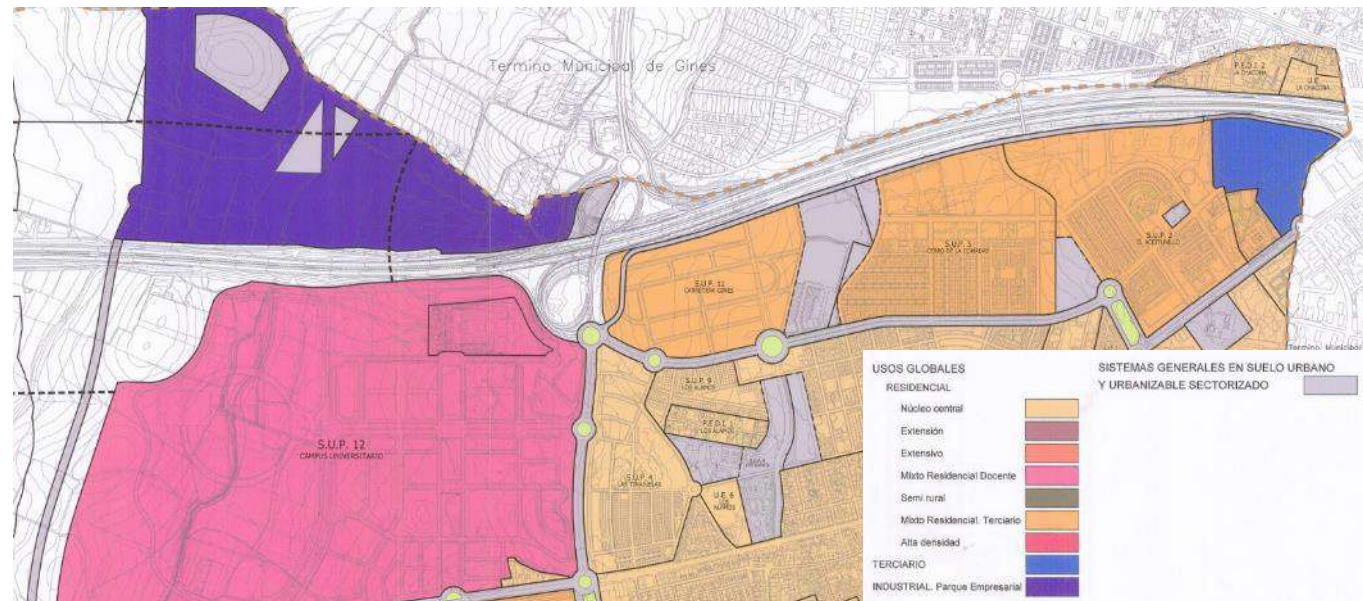


El límite entre los dos municipios es completamente difuso y la trama urbana no diferencia un término de otro. El uso es mayoritariamente residencial y no entran en conflicto.

La propuesta del nuevo carril bici al sur de municipio de Gines, aprovechando el trazado actual de la vía de servicio paralela a la A-49, necesitaría pasar por este sector de La Chacona, para comunicar esta vía con la red propuesta a través de la calle Vicario de Bormujos como continuación de la calle Venta la Marquesa de Gines, por lo que se necesitará del acuerdo entre ambos ayuntamientos.



Propuesta PGOM



PGOU actual Bormujos



CASTILLEJA DE LA CUESTA

BREVE DESCRIPCIÓN

Situado al este, Castilleja de la Cuesta es otro municipio que, como parte del Aljarafe, comparte con Gines características urbanísticas similares. La expansión residencial y el crecimiento comercial han fortalecido las relaciones entre ambos municipios, que también están bien conectados por la A-49.

INSTRUMENTO URBANÍSTICO GENERAL VIGENTE:

- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – ADAPTACIÓN PARCIAL LOUA. APROBADO 27.11.2009

COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

Gines presenta todo su frente urbano al este con Castilleja de la Cuesta, configurando un borde difuso caracterizado por la continuidad de la trama urbana. Esta conexión se manifiesta a través de la prolongación natural de la Avenida Europa en Gines que se convierte en la Avenida de Sevilla en Castilleja, garantizando una continuidad estructural entre ambos municipios.

La tipología residencial de este límite presenta diferencias notables entre ambas localidades. Por un lado, en Gines se observa un predominio de edificaciones más aisladas, rodeadas de amplias áreas verdes privadas, además de la presencia de importantes bolsas de suelo destinadas a espacios libres públicos de gran dimensión. En contraste, en el frente de Castilleja predomina una tipología residencial unifamiliar adosada, con una configuración más densa en términos urbanos.

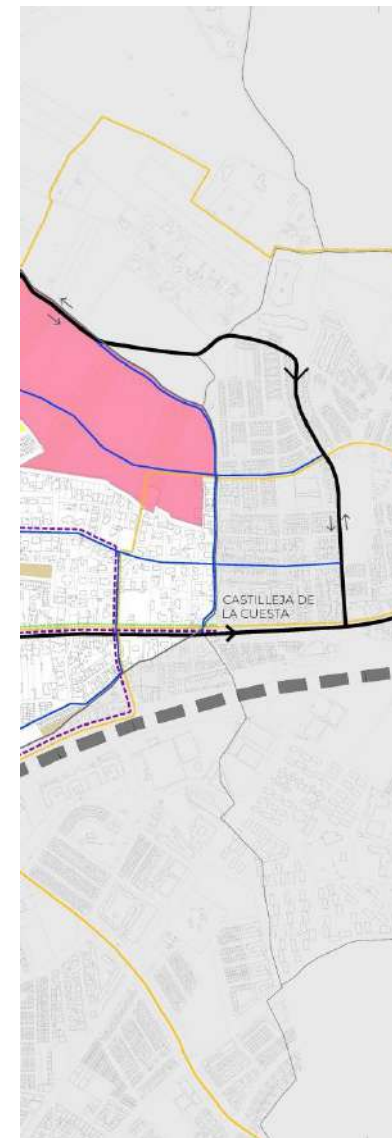
La propuesta de ordenación del futuro PGOM en esta zona, debido a su alto grado de consolidación, tiene una incidencia mínima sobre la estructura urbana existente.

Como elementos principales que pueden tener incidencia sobre el término colindante son:

- Avenida Europa: Planteándose este elemento como eje conector principal entre ambos municipios, el estudio de este se centra en garantizar la correcta continuidad de ambas vías.
- Carril bici: Desde el PGOM se potencia la ampliación del carril bici actual y la conexión con el carril bici existente en Castilleja.
- Circunvalación: como elemento vertebrador del PGOM, la propuesta de una nueva vía principal que reordene el tráfico actual en el municipio desviado la circulación viaria a los límites del mismo, en su contacto con Castilleja se ve condicionado por el grado de consolidación de ambos términos. Por ello, se propone una conexión fuera del término de Gines con la Avenida de reina Mercedes de Castilleja y desde esta con la Avenida plácido Fernández Viagas.
- Nuevo crecimiento al norte de Gines: Como se ha detallado en el presente Documento de Avance, el sector denominado "Tabladilla Estacada del Barbero", de clara vocación residencial y actualmente en fase de estudio, conllevará la consolidación de la zona con un importante aporte de nuevas viviendas. Esta expansión de suelo residencial generará un aumento considerable de residentes y de traslados. En este contexto, es necesario estudiar la creación de nuevos viarios que regulen adecuadamente el flujo de tráfico, considerando su ubicación. El desarrollo de estos viarios estará condicionado a la resolución de las infraestructuras de comunicación requeridas para garantizar su viabilidad. Asimismo, se tendrá en cuenta la conexión con la trama viaria existente en Castilleja, asegurando la continuidad entre ambos municipios. Se tendrá en cuenta las posibles conexiones con la Avda. Blas Infante y la Calle Esteban Rosales Miguez de Castilleja de la Cuesta.

Se propone la creación de una trama viaria que, en el caso de ser de nueva construcción, cuente con anchos adecuados, y en el caso de los viarios existentes, se realice el estudio de sus características actuales con el fin de mejorarlos, para así facilitar la movilidad peatonal y ciclista, promoviendo una conexión más fluida y accesible entre ambos municipios, al mismo tiempo que se fomenta la movilidad sostenible y se mejora la calidad urbana.

En definitiva, la estrategia de ordenación en este límite no busca una transformación radical del territorio, sino una mejora cualitativa de la conectividad entre los municipios. La coordinación en la planificación territorial, junto con el refuerzo de la infraestructura viaria y los corredores peatonales, permitirá una integración más fluida y sostenible entre las tramas urbanas de Castilleja de la Cuesta y Gines, respetando las particularidades residenciales de cada municipio y promoviendo un crecimiento armónico.



Propuesta PGOM



Castilleja de la Cuesta. Zonificación suelo urbano



Castilleja de la Cuesta. Red de tráfico



VALENCINA DE LA CONCEPCIÓN

BREVE DESCRIPCIÓN

A lo largo de todo el límite norte de Gines, se encuentra el municipio de Valencina, conectándose con Gines por la A-8062.

Se distingue por su importancia arqueológica y su carácter más rural en comparación con otros municipios vecinos.

INSTRUMENTO URBANÍSTICO GENERAL VIGENTE:

- NORMAS SUBSIDIARIAS – APROBADO 22.10.1987
- ADAPTACIÓN PARCIAL A LOUA – 05.03.2009

COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

En el caso del término municipal de Valencina de la Concepción, se mantiene la estructura predominante de suelo rústico en el área que colinda con la corona norte del municipio. La única excepción a esta dinámica es la urbanización de "Las Pilas", que se encuentra en contacto directo con la trama urbana de Gines, pasado el Polideportivo Municipal.

La intervención propuesta en el Avance del PGOM tiene como objetivo fortalecer la cohesión territorial entre los municipios colindantes.

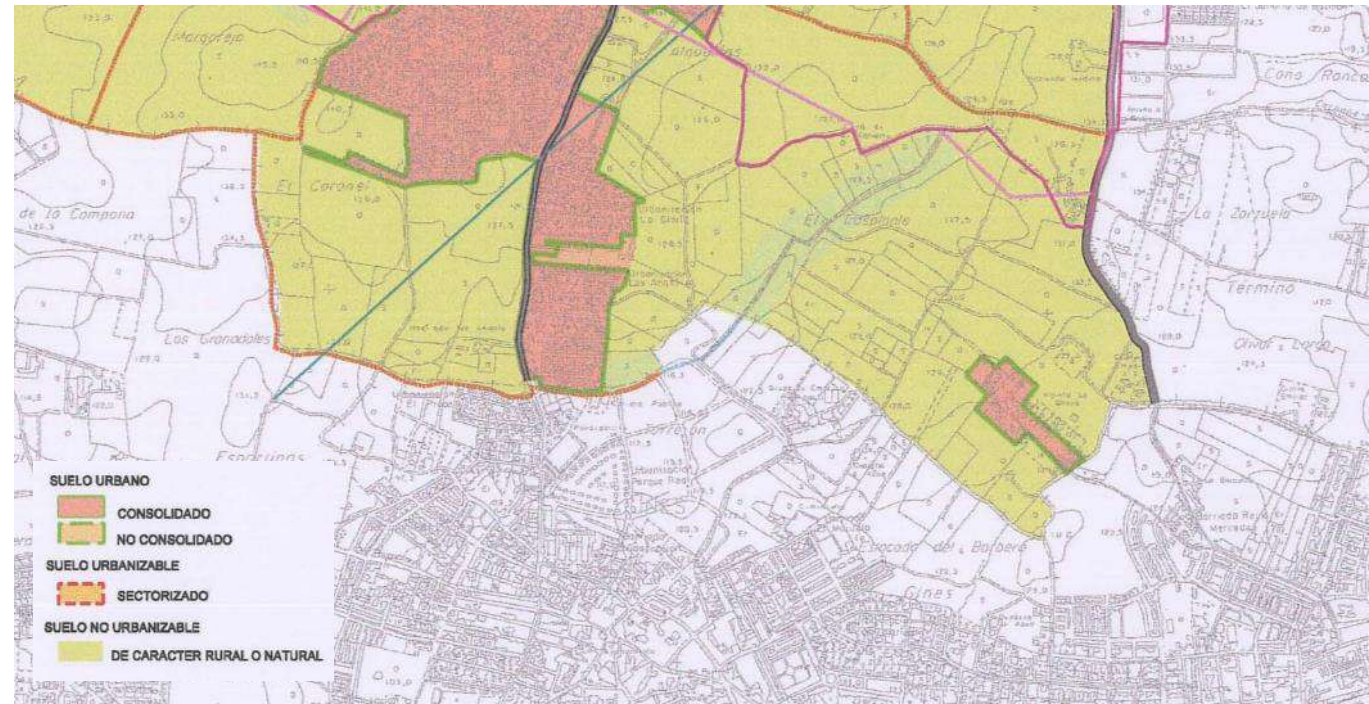
La vinculación del PGOM con Valencina es importante ya que la propuesta de circunvalación exterior traslada su recorrido, en parte, por este municipio. Así, al norte y para garantizar su correcto recorrido y sección adecuada, esta vía se propone por la zona no construida dentro de la urbanización "Las Pilas" para que la intervención sea lo menos invasiva posible. El espacio no edificado alcanza un ancho de 30m por lo que podría estudiarse minuciosamente para, además de albergar el recorrido propio de la vía, se tenga en cuenta el contacto con las parcelas residenciales linderas y se garantice que no se vea perjudicadas por la nueva infraestructura.

La propuesta de circunvalación del término municipal de Gines adquiere una relevancia especial ya que se proyecta como un importante eje conector de los núcleos urbanos colindantes. Así, el principal acceso a Valenciana de la Concepción desde Espartinas, Bormujos y Castilleja de la Cuesta se realizará por esta nueva vía.

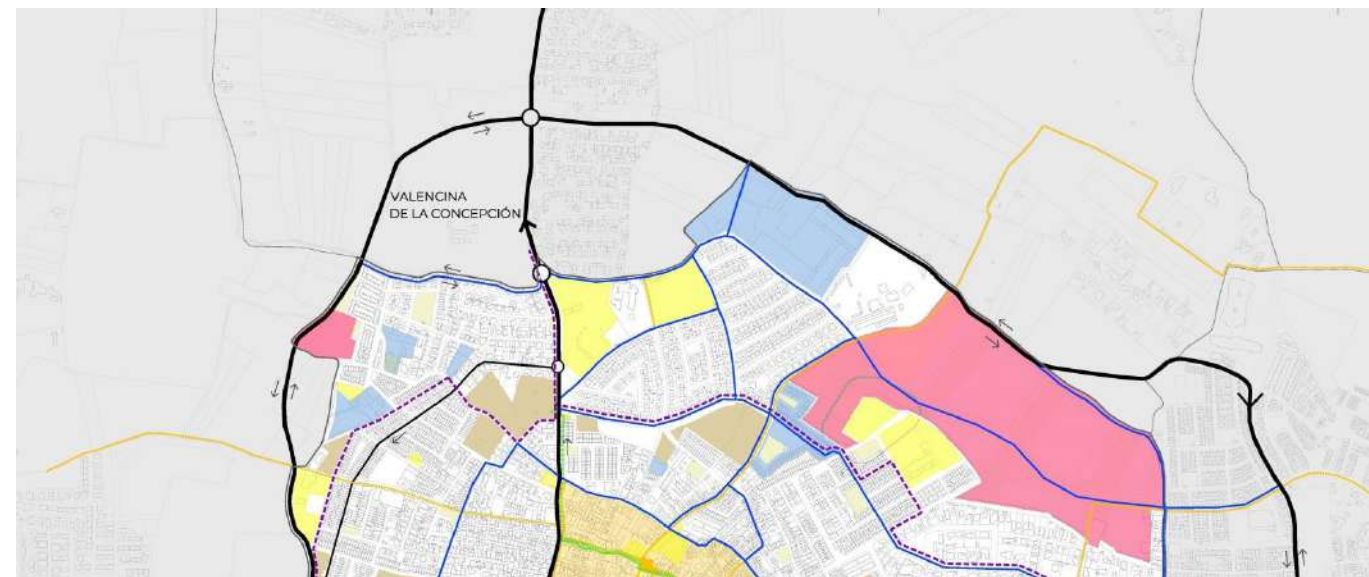
Esta infraestructura mejorará la conectividad entre cuatro municipios y permitirá una mayor fluidez en el tránsito intermunicipal, además de contribuir a la integración funcional de estas localidades, facilitando la movilidad y el acceso a equipamientos de carácter metropolitano, como el Hospital San Juan de Dios del Aljarafe perteneciente a Bormujos o el Hospital NISA ubicado en Castilleja de la Cuesta.

La actuación viaria propuesta, en conjunto con las medidas de ordenación del suelo rústico y urbano, refuerza el enfoque estratégico de coordinación intermunicipal. Al mejorar la conectividad y promover una planificación conjunta, se busca crear un entorno urbano más cohesionado, equilibrado y funcional. En este sentido, el avance del PGOM de Gines se alinea con las estrategias territoriales de los municipios vecinos, garantizando un desarrollo urbano sostenible que respete las

dinámicas rurales y fortalezca las infraestructuras metropolitanas, todo ello en un marco de crecimiento armónico y coordinado.



Valencina de la Concepción
Ordenación estructural del término municipal.



Propuesta PGOM

ESPARTINAS

BREVE DESCRIPCIÓN

Espartinas se sitúa al oeste de Gines, siendo el límite más extenso del término. Es un municipio de gran extensión territorial, con un núcleo residencial rodeado suelo rústico de carácter agrícola.

Por Espartinas discurre parte del trazado de la SE-40, el tramo Espartinas-Valencina-Salteras, que cuenta con proyecto en fase de redacción, y que enlazará con la A-49.

INSTRUMENTO URBANÍSTICO GENERAL VIGENTE:

- PGOU. ADAPTACIÓN PARCIAL DE LAS NNSS MUNICIPALES. APROBADO 30.07.2009

COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA

En el contacto entre ambos municipios el plan general actual plantea varios sectores con diferentes usos.

Por un lado, al sur, al encontrarse en el entorno de polígono industrial Servialsa de Gines, se ubica los sectores de suelo urbanizable ordenado destinados al parque empresarial tecnológico PETALO A, con planeamiento de desarrollo aprobado pero sin ejecutar.

En la zona a lo largo de la A-8076, al oeste del P.I. Servialsa, existe una zona residencial consolidada de parcelas con viviendas unifamiliares aisladas, la Urbanización Roalcao.

Al otro lado del camino el Algarrobilllo que bordean las zonas residenciales del borde oeste de Gines, el barrio Los Linares, Espartinas plantea ámbitos de uso terciarios. Y en la zona del Club Jardines de Andalucía, se propone un ámbito de suelo urbanizable ordenado de uso residencial.

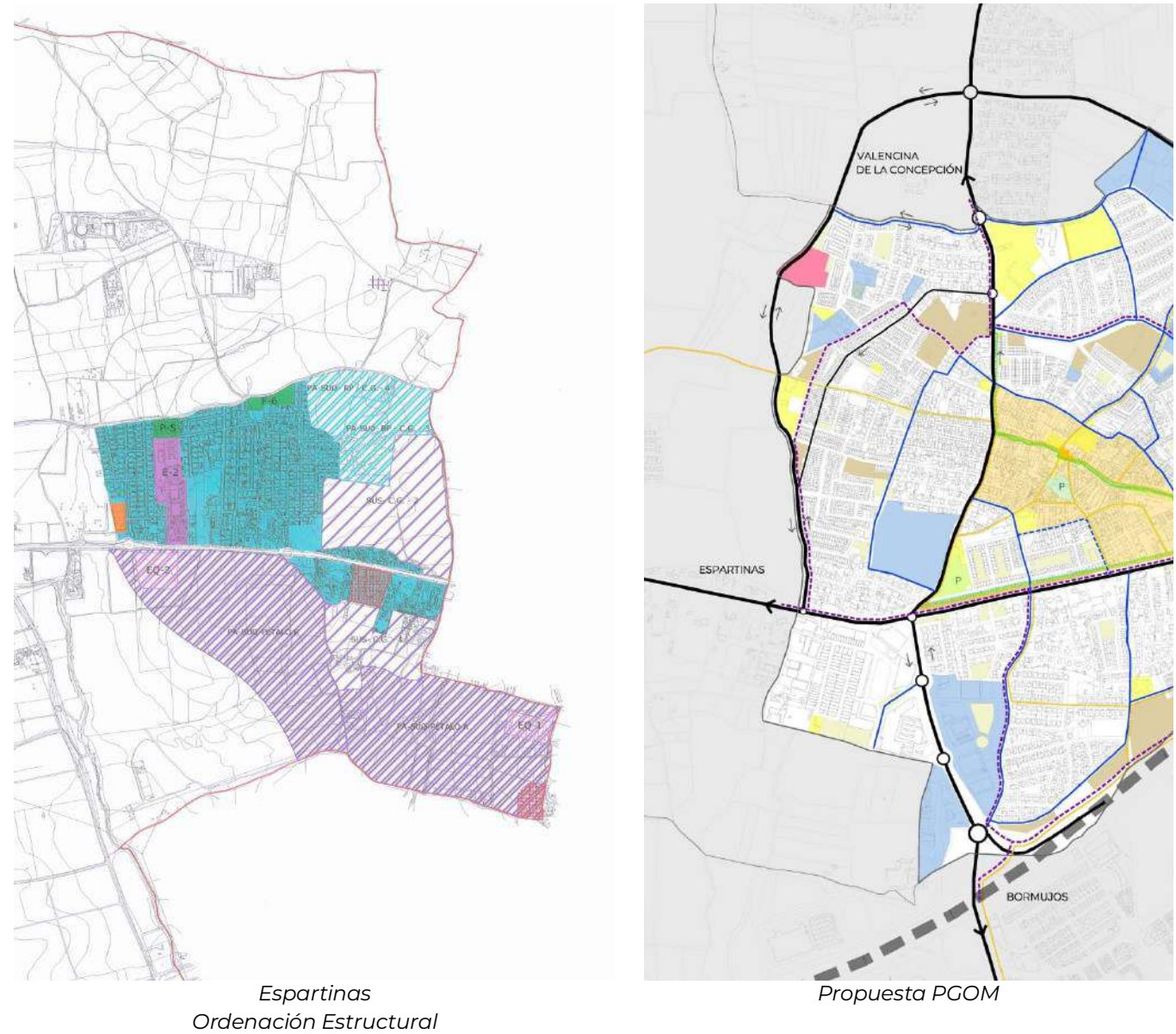
El resto de los ámbitos colindante con Gines, el suelo se mantenía como suelo rústico.

Con la propuesta del PGOM de la ejecución de una ronda de circunvalación alrededor del núcleo, el tramo occidental se propone por el camino el Algarrobilllo. Al presentarse en la actualidad la mayoría de las zonas limítrofes de Espartinas con Gines sin ejecución, parece presentarse como la oportunidad idónea para su planteamiento. Con ello, la comunicación de Espartinas con Valencina no tendría que pasar por el núcleo de Gines. Además, la actuación sobre la infraestructura viaria resulta fundamental, ya que facilitaría la canalización del tráfico generado en la A-8062.

En Avda. Europa con su prolongación en la A-8076, en el tramo que comunica ambos municipios, actualmente existe un tramo de carril bici, que pasa a ser acerado como zona de uso compartido con peatones y llega hasta el centro urbano. Este trazado se comunica con la red actual de carriles bici de Gines y su futura ampliación.

Dada la naturaleza intermunicipal de esta intervención, la infraestructura viaria proyectada debería ser abordada a través de un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI).

Finalmente, la ejecución de este nuevo vial actuará como un elemento de borde para la conurbación, permitiendo una transición ordenada entre el suelo urbano y el suelo rústico. Además, en una perspectiva de largo plazo, esta infraestructura podría servir como catalizador para un crecimiento urbano planificado y coherente en el término municipal de Espartinas, apoyando futuras intervenciones de movilidad a nivel metropolitano. Esto fortalecería la integración territorial y facilitaría la expansión de la trama urbana en un contexto de desarrollo sostenible y equilibrado.



D.7.2.LOS PLANES DE ORDENACIÓN INTERMUNICIPAL HERRAMIENTA DE ORDENACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA CONURBACIÓN

Los **planes de ordenación intermunicipal** son instrumentos clave en la planificación territorial, especialmente en el contexto de **conurbación**, donde varias áreas urbanas, que pertenecen a diferentes municipios, tienden a fusionarse en una única aglomeración. La importancia de estos planes radica en que permiten coordinar el crecimiento, uso del suelo, servicios públicos y recursos entre varios municipios, logrando una planificación más coherente y eficiente. Algunos de los aspectos más relevantes son:

1. Gestión del crecimiento urbano

En las conurbaciones, el crecimiento de las ciudades no se limita a las fronteras de un solo municipio. Sin un plan de ordenación intermunicipal, el crecimiento puede ser desordenado y causar problemas como la expansión urbana descontrolada (urban sprawl), lo que afecta la infraestructura y los servicios públicos. Estos planes permiten coordinar el desarrollo entre municipios vecinos, asegurando que la expansión se realice de manera ordenada y sostenible.

2. Optimización de la infraestructura y servicios públicos

En un contexto de conurbación, los municipios comparten recursos y servicios, como transporte, agua, electricidad, salud y educación. Un plan intermunicipal facilita la creación de infraestructuras y servicios compartidos, evitando duplicidades y asegurando que se distribuyan equitativamente en toda la aglomeración. Esto reduce costos y mejora la eficiencia en la prestación de servicios a los ciudadanos.

3. Solución de conflictos por uso del suelo

En la conurbación, puede haber tensiones entre municipios por el uso del suelo, especialmente en áreas limítrofes. Un plan de ordenación intermunicipal establece criterios comunes para el uso del suelo, evitando conflictos sobre qué tipo de actividades (industriales, residenciales, comerciales, recreativas) se deben desarrollar en determinadas áreas. Esto también ayuda a proteger zonas naturales y preservar el medio ambiente.

4. Movilidad y transporte

La movilidad es uno de los principales retos en áreas conurbadas. La planificación intermunicipal permite desarrollar redes de transporte público integradas y eficientes que conecten los diferentes municipios, facilitando el desplazamiento de los ciudadanos y reduciendo la congestión vehicular. Además, se promueve el uso de medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, bicicletas o zonas peatonales.

5. Protección del medio ambiente

En áreas conurbadas, la presión sobre el medio ambiente es mayor debido al aumento de la población y la urbanización. Los planes de ordenación intermunicipal permiten gestionar de manera conjunta áreas de protección ambiental, zonas verdes y recursos naturales, garantizando su preservación a largo plazo. También facilitan la gestión de problemas comunes, como la calidad del aire o la gestión de residuos, que afectan a toda la aglomeración.

6. Desarrollo económico y cohesión social

La planificación intermunicipal fomenta un desarrollo económico equilibrado en la región conurbada. Sin coordinación, un municipio puede atraer más inversiones y desarrollo en detrimento de los otros, generando desigualdades. Un plan conjunto permite distribuir

equitativamente las oportunidades de desarrollo, lo que contribuye a la cohesión social y económica entre los diferentes municipios.

7. Evitar duplicidades y competencia innecesaria entre municipios

La falta de coordinación entre municipios puede generar competencia desleal, como ofrecer ventajas fiscales o urbanísticas para atraer inversiones en detrimento de otras localidades cercanas. Los planes intermunicipales permiten evitar estos conflictos, promoviendo una cooperación beneficiosa para todos los actores involucrados.

8. Adaptación al cambio climático y resiliencia urbana

Los desafíos asociados con el cambio climático, como la gestión del agua, las olas de calor o la prevención de desastres naturales, requieren un enfoque integral y coordinado. Un plan intermunicipal facilita la implementación de medidas conjuntas para mitigar y adaptarse a estos desafíos, haciendo a las ciudades más resilientes

La nueva andaluza establece a través del Artículo 64. El Plan de Ordenación Intermunicipal.

1. El Plan de Ordenación Intermunicipal tiene por objeto establecer la ordenación de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, que deban ser objeto de una actuación urbanística conjunta. En todo caso, se limitará a lo estrictamente indispensable para este fin, procurando la mínima incidencia sobre la ordenación establecida en los municipios correspondientes.

2. El contenido del Plan de Ordenación Intermunicipal comprenderá las determinaciones propias de los Planes Generales de Ordenación Municipal que sean adecuadas para el cumplimiento de su objeto específico.

Que se desarrolla a través del Reglamento en su artículo 87

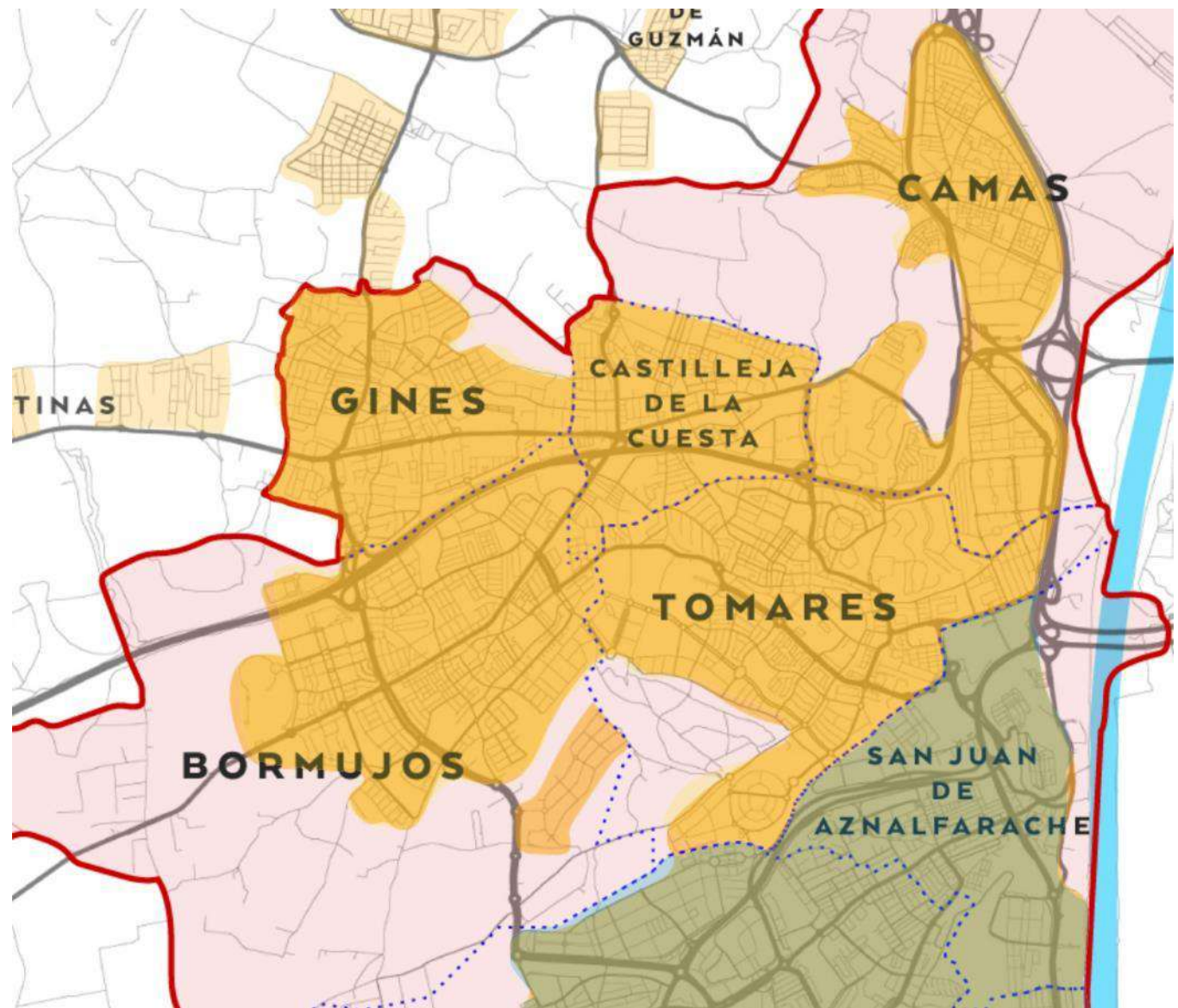
Artículo 87. El Plan de Ordenación Intermunicipal.

*1. El Plan de Ordenación Intermunicipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, **la ordenación urbanística de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, que deban ser objeto de una actuación urbanística conjunta.** En todo caso, se limitará a lo estrictamente indispensable para este fin, procurando la mínima incidencia sobre la ordenación establecida en los municipios correspondientes.*

*2. El Plan de Ordenación Intermunicipal **contendrá aquellas determinaciones de la ordenación urbanística general recogidas en los artículos 75, 76 y 77** que sean necesarias para la consecución de sus fines. De igual modo, establecerá con carácter preceptivo la delimitación y la ordenación urbanística detallada completa de las actuaciones de transformación urbanística previstas, para permitir su ejecución sin necesidad de tramitar un instrumento de ordenación detallada posteriormente. En este sentido, habrá de incorporar las determinaciones de ordenación detallada definidas en las letras b), c), d), f), g), h) y j) del artículo 78.2. [...]*



Dentro de este contexto, **Gines**, situado en la **primera corona norte** del Aljarafe y con una población aproximada de 130.000 habitantes en su área de influencia directa, juega un papel crucial en la planificación territorial de la región.



El **Aljarafe** es una de las áreas más dinámicas y con mayor crecimiento poblacional de la provincia de Sevilla. La cercanía con la capital y su atractivo como zona residencial ha impulsado su desarrollo, pero también ha traído consigo importantes retos urbanísticos, ambientales y de movilidad. **Gines**, al ser un centro urbano estratégico de la primera corona, se enfrenta a estos desafíos de manera más intensa, por lo que se ve en los **Planes de Ordenación Intermunicipal** una herramienta fundamental para afrontar el desarrollo del PGOM.

Por tanto, la implantación de un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) en Gines y su ámbito de influencia, en el contexto del futuro Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), se presenta

como una solución estratégica para enfrentar los desafíos derivados del crecimiento urbanístico y la interrelación territorial en el Aljarafe.

1. Coordinación Territorial y Urbanística

El POI permitirá abordar la planificación urbanística de áreas específicas que abarcan varios municipios colindantes. En este caso, la colaboración entre Gines y los municipios vecinos es esencial para garantizar una actuación urbanística conjunta que atienda las demandas de desarrollo y movilidad de forma integrada y eficiente, conforme a lo establecido en el Artículo 64 de la Ley Andaluza y el Artículo 87 de su Reglamento. Dicha planificación territorial intermunicipal asegura que las actuaciones urbanísticas estén alineadas con las necesidades reales de la población y eviten contradicciones en las ordenaciones particulares de cada municipio.

2. Minimización de Impactos Urbanísticos

El principio de actuación del POI se basa en una intervención lo más limitada posible para evitar distorsiones en la ordenación urbanística existente de los municipios. En el caso de Gines, que juega un papel importante como núcleo estratégico en la primera corona del Aljarafe, esto significa que el POI debe actuar sobre aspectos clave del territorio sin alterar significativamente su estructura urbana y paisajística preexistente, respetando la identidad local.

3. Determinaciones Urbanísticas Detalladas y Ejecución Directa

El POI deberá establecerse integrando las determinaciones generales del futuro PGOM, el cual deberá proporcionar una delimitación de las áreas de actuación y áreas de transformación urbanística previstas que se desarrollará de forma detallada en los futuros POU, tal como exige el artículo 87.

4. Articulación de Retos Urbanísticos y Ambientales

La presión urbanística, el crecimiento demográfico y los desafíos medioambientales requieren que Gines y sus municipios colindantes adopten soluciones conjuntas que mitiguen los impactos negativos sobre el entorno natural. El POI debe incluir mecanismos que regulen el uso del suelo y mejoren la conectividad territorial, asegurando así un crecimiento sostenible. En este sentido, el desarrollo de infraestructuras de movilidad sostenible y la protección de los corredores verdes entre municipios se tornan aspectos prioritarios.

5. Papel Estratégico de Gines en el Aljarafe

Gines, al situarse en una posición estratégica dentro del Aljarafe y ser un referente residencial y comercial de la primera corona, se beneficia de la implementación de un POI para coordinar sus nuevas áreas de ordenación con los municipios vecinos. Esta planificación conjunta se alinea con los objetivos de integración regional y cohesión territorial, permitiendo que el desarrollo de infraestructuras, la mejora de la movilidad y la gestión de los recursos sean más eficientes y equilibrados.

D.8. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

D.8.1. JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

Por el contrario, resulta esclarecedora la detallada descripción del artículo 85 del Reglamento que desarrolla la LISTA sobre el contenido documental de los Instrumentos de ordenación urbanística,

más alineada con la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, descartando el estudio económico financiero

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La STS 14-3-17 (rec casación 646/16) –EDJ 2017/18556–expone la diferencia existente entre los conceptos de Estudio Económico Financiero (EEF), vinculado a la viabilidad económica, y de Informe



o Memoria de Sostenibilidad Económica (ISE), asociada a dos aspectos distintos como son, por un lado, la justificación de la suficiencia del suelo productivo previsto y, por otro, el análisis del impacto de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

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

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

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

Se concluye así que el PGOM incluirá

- A. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
- B. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

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

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

CONCLUSIÓN

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



D.8.2. ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

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

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

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

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

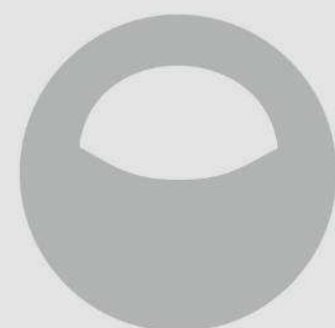
Proyecto estratégico	Prioridad	Posibles agentes de Financiación/Subvencionador
CIRCUNVALACIÓN TERRITORIAL	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
REORDENACIÓN Y PEATONALIZACIÓN ÁMBITO C/ REAL	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
INTEGRACIÓN PEATONAL AV. COLÓN	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
PLAN DE PEATONALIZACIÓN Y RED CICLISTA	X	Administración Local-Diputación
RED DE ESPACIOS VERDES	X	Administración Local-Diputación
MEJORA Y REORDENACIÓN MÁRGENES DE LA A-49		Administración Estatal-Diputación-Local
HOMOGENEIZACIÓN ESTÉTICA Y SEÑALETICA		Administración Local-Supramunicipal
REGENERACIÓN PARCELAS PARA PARKINGS PÚBLICOS		Administración Local-Supramunicipal (colaboración público-privada)
DESARROLLO NUEVOS SECTORES		Administración Local (colaboración público-privada)
PUESTA EN VALOR SENDAS VERDES		Administración Europea Administración Local-Autonómica

Además, cabe reseñar que la infraestructura territorial que supone la circunvalación debe gestionarse mediante un Planeamiento territorial, ya sea un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) u otros mecanismos.

Además, como recurso clave en el desarrollo del PGOM hay que considerar los recursos económicos derivados los desarrollos previstos por el PGOM para el Sector “Biedma Norte” y” Estacad del Barbero”, y las buenas previsiones de comercialización de las tipologías previstas ya sean residenciales o terciarias.

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

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



PGOM GINES

PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL