

FASE III DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)



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 **DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO** para el 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

DIRECCIÓN AMBIENTAL



Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor



ÍNDICE

1. LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	6
1.1 CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA	6
1.2 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	7
1.3 EJES/DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES	10
1.4 ANÁLISIS DE LA RED DE DOTACIONES PÚBLICAS, INFRAESTRUCTURAS Y SISTEMAS GENERALES	11
1.5 PROBLEMAS DETECTADOS EN EL CAMPO DE LA VIVIENDA Y A LA INTERVENCIÓN EN EL MERCADO DE SUELO	13
1.6 PROBLEMAS DETECTADOS. MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD	15
1.7 LA EFICIENCIA Y AHORRO ENERGÉTICO, EL CICLO DEL AGUA O EL CAMBIO CLIMÁTICO	16
2. EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN O PROGRAMA PROPUESTO Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES	18
2.1 ALTERNATIVAS	18
2.2 ALTERNATIVA 00	20
2.3 ALTERNATIVA 01	31
2.4 ALTERNATIVA 02	39
2.5 ALTERNATIVA 03	49
2.6 ALTERNATIVA SELECCIONADA. JUSTIFICACIÓN	67
2.7 MODELO TERRITORIAL	72
3. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA	75
3.1 TRAMITACIÓN DEL NUEVO AVANCE Y DEL PGOM	75
3.2 EFECTOS DE APROBACIÓN DEL AVANCE DEL PGOM	79
4. LOS POTENCIALES IMPACTOS	80
4.1 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO	80
4.2 PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESAE	80
5. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO	83
5.1 ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO DEL PLAN GENERALL Y SU ÁMBITO TERRITORIAL, DESDE LA PERSPECTIVA AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE LOS IMPACTOS PREVISIBLES	83
5.2 LAS DISPOSICIONES NECESARIAS PARA FOMENTAR LA BAJA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y PREVENIR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A MEDIO Y LARGO PLAZO	90
5.3 LA JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA DE SUS CONTENIDOS CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA. EN EL CASO DE QUE SE DIAGNOSTICARAN CASOS DE INCOHERENCIA O DESVIACIÓN ENTRE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS, SE PROCEDERÁ A SU AJUSTE DE MANERA QUE LOS PRIMEROS SEAN COHERENTES CON LA FINALIDAD PERSEGUIDA	90
5.4 LOS INDICADORES QUE PERMITAN EVALUAR LAS MEDIDAS ADOPTADAS, TENIENDO EN CUENTA LA INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y CARTOGRÁFICA GENERADA POR EL SISTEMA ESTADÍSTICO Y CARTOGRÁFICO DE ANDALUCÍA	93
5.5 EL ANÁLISIS POTENCIAL DEL IMPACTO DIRECTO E INDIRECTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO	98
6. LA INTEGRACIÓN DE LOS PRINCIPIOS Y OBJETIVOS EN MATERIA DE ECONOMÍA CIRCULAR	101
6.1 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PREVENCIÓN DE RESIDUOS	101

6.2 SISTEMA DE INDICADORES PARA EL CONTROL DE PROCESOS.....102

7. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES 103

8. ANEXOS..... 107

8.1 ANEXO - ESTUDIO DEL TERRITORIO.....107

8.2 ANEXO - ESTUDIO DEL PAISAJE..... 135

8.3 ANEXO - INVENTARIO AMBIENTAL.....138

8.4 ANEXO - REPERCUSIONES SECTORIALES SOBRE EL DESARROLLO URBANÍSTICO 152

8.5 ANEXO - ESTUDIO DE LAS REPERCUSIONES AMBIENTALES DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS..... 157

1. LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

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.

1.1 CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA

El planteamiento del nuevo modelo urbano-territorial de Gines, además de responder a las circunstancias concretas del municipio, debe ir encaminado a dar respuesta a los principios generales de la ordenación establecidos en el artículo 4 de la LISTA, el cual establece que tienen carácter informador para la actividad territorial y urbanística y para los instrumentos de ordenación previstos en esta Ley, sin perjuicio de su aplicación directa en defecto de estos últimos.

Viabilidad social

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

Viabilidad ambiental y paisajística

La ordenación propuesta deberá justificar el respeto y protección al medio ambiente, la biodiversidad y velar por la preservación y puesta en valor del patrimonio natural, cultural, histórico y paisajístico de 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 nuevos crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con el núcleo urbano existente y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En el caso de Gines los suelos vacantes destinados a nuevos crecimientos ya están previsto su desarrollo y en este sentido se deberá proponer optimizar a las necesidades presentes y futuras del municipio.

Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética

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

Resiliencia

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

Viabilidad económica

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

Gobernanza en la toma de decisiones

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

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

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

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

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor, en 1995, del PGOU y su posterior Adaptación a la LOUA de 2009, 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 numerosos desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente. Estos desajustes pueden implicar conflictos en las parcelas afectadas en relación con los procedimientos de concesión de licencias urbanísticas y de ámbito competencial de actuación de los servicios municipales, así como en la coordinación catastro-registro.

Teniendo en cuenta la referida competencia de delimitación del Término Municipal por el IECA, será ésta la adoptada para los documentos del PGOM y en concreto para el presente Documento de Avance.



1.2 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.



1.2.1 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.

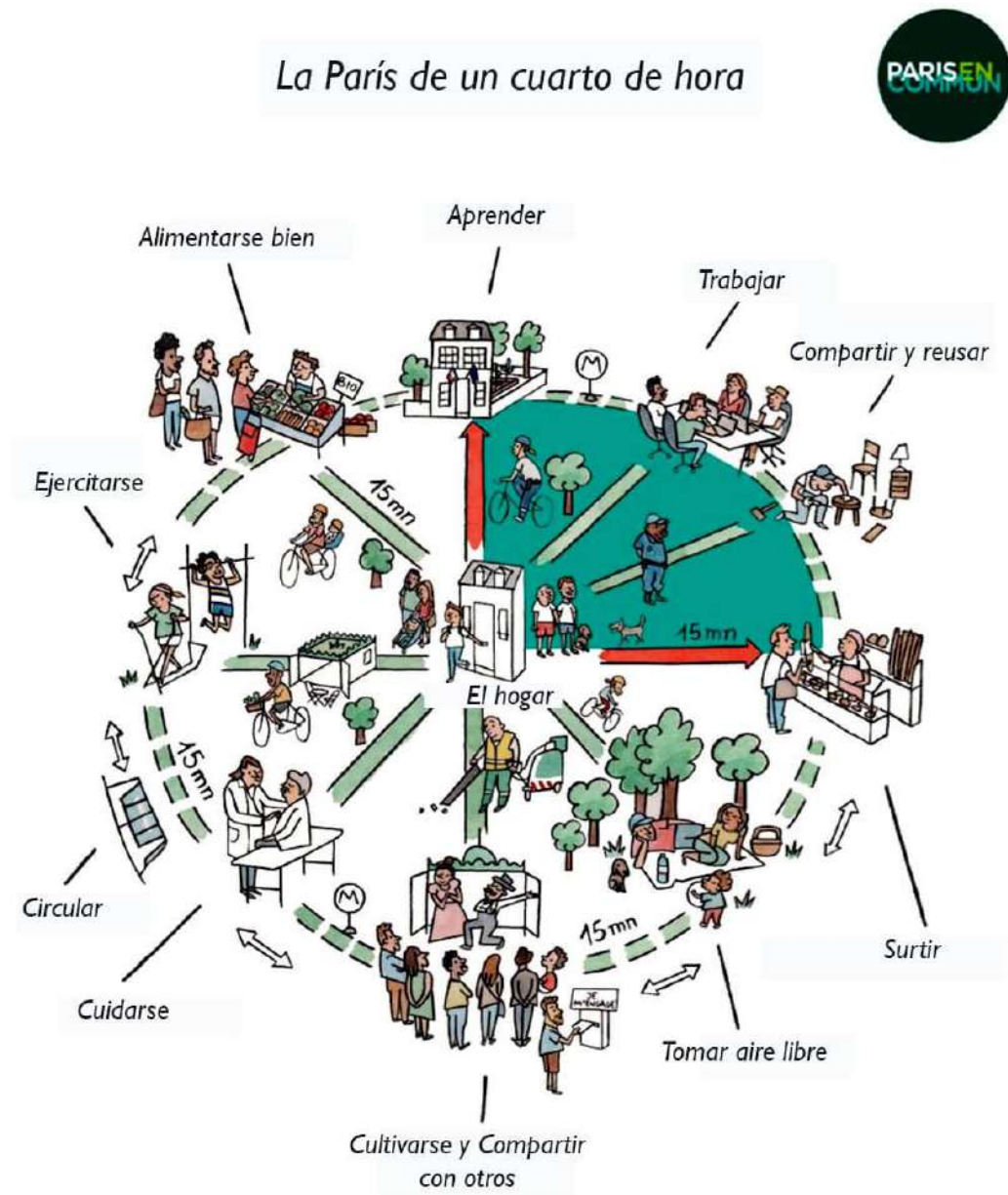
Este objetivo estratégico busca, entre otras cosas, abordar problemáticas clave como la fragmentación urbana generada por los ejes viarios principales de Gines. La ciudad de proximidad plantea soluciones para superar esta barrera física, que ha desconectado diferentes zonas del municipio, afectando tanto 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.

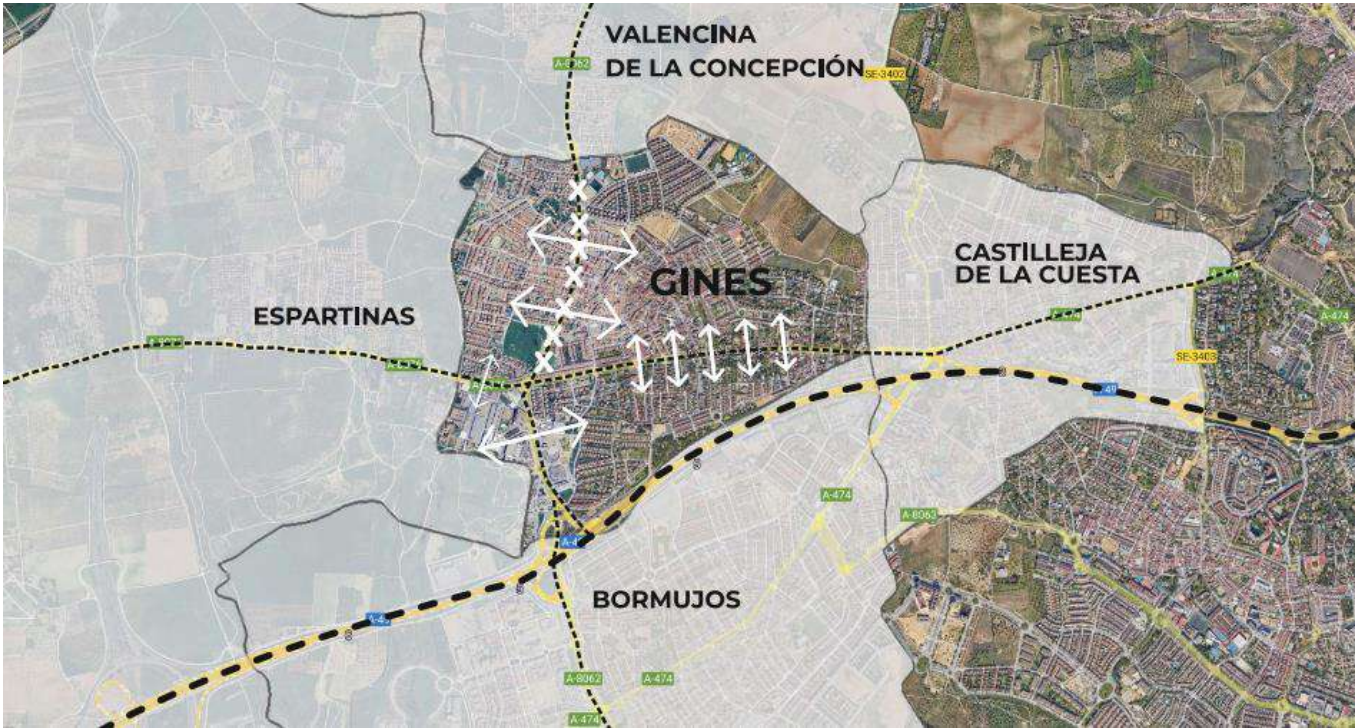


Fuente: Anne Hidalgo.

1.2.2 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.

1.2.3 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.

1.3 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 Estratégicas:

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 beneficien mutuamente.



El enfoque propuesto busca no solo aumentar la densidad urbana de manera cuantitativa, sino también mejorar la calidad de vida de sus habitantes. Al centrarse en estos ejes/directrices estratégicos, el municipio estará mejor preparado para enfrentar los desafíos del futuro, creando un entorno urbano que sea inclusivo, funcional y sustentable a largo plazo. Estos ejes estructurales no solo servirán como base para el desarrollo urbano, sino que también garantizarán que dicho desarrollo se realice de manera equilibrada, respetuosa con el medio ambiente y orientada al bienestar de todos los ciudadanos.

1.4 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.

1.5 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.

1.6 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 especial 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 infrutilización 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.

1.7 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

2. EL ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN O PROGRAMA PROPUESTO Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

El objeto del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Municipal de Gines no será otro que permitir un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística a la que asiste, incorporando criterios ambientales que posibiliten, de un lado, evaluar la sostenibilidad de las propuestas y de otro, reducir los efectos ambientales negativos o desajustes que puedan estimarse en función de los objetivos y propuestas integrantes del Plan General.

La metodología que se propone para la realización del Estudio Ambiental Estratégico se basa en la comprobación del ajuste de la Propuesta de Ordenación, una vez analizadas las alternativas y con respecto a la Alternativa seleccionada, con la Capacidad de Acogida del Territorio municipal, determinada a partir de la delimitación de las Unidades Ambientales Homogéneas que componen el término municipal y de la consideración de los riesgos y limitaciones, y en evaluaciones actuales y tendenciales que permitan estimar la evolución del territorio con o sin la aplicación del Plan, así como en realizar un seguimiento futuro de la evolución de este en su ejecución, mediante el uso de indicadores que permitan ir testeando la eficiencia del Plan General y su sostenibilidad ambiental.

El análisis de la situación actual del territorio, desde el punto de vista ambiental se aborda, por tanto, en esta caracterización mediante Unidades Ambientales Homogéneas y en el estudio de las afecciones territoriales y los riesgos inherentes al territorio. En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna del Plan desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejoría o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del municipio con mayores valores ambientales y verificando si el Plan se ajusta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servirle de referencia.

21 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.

2.1.1 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.

2.12 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.



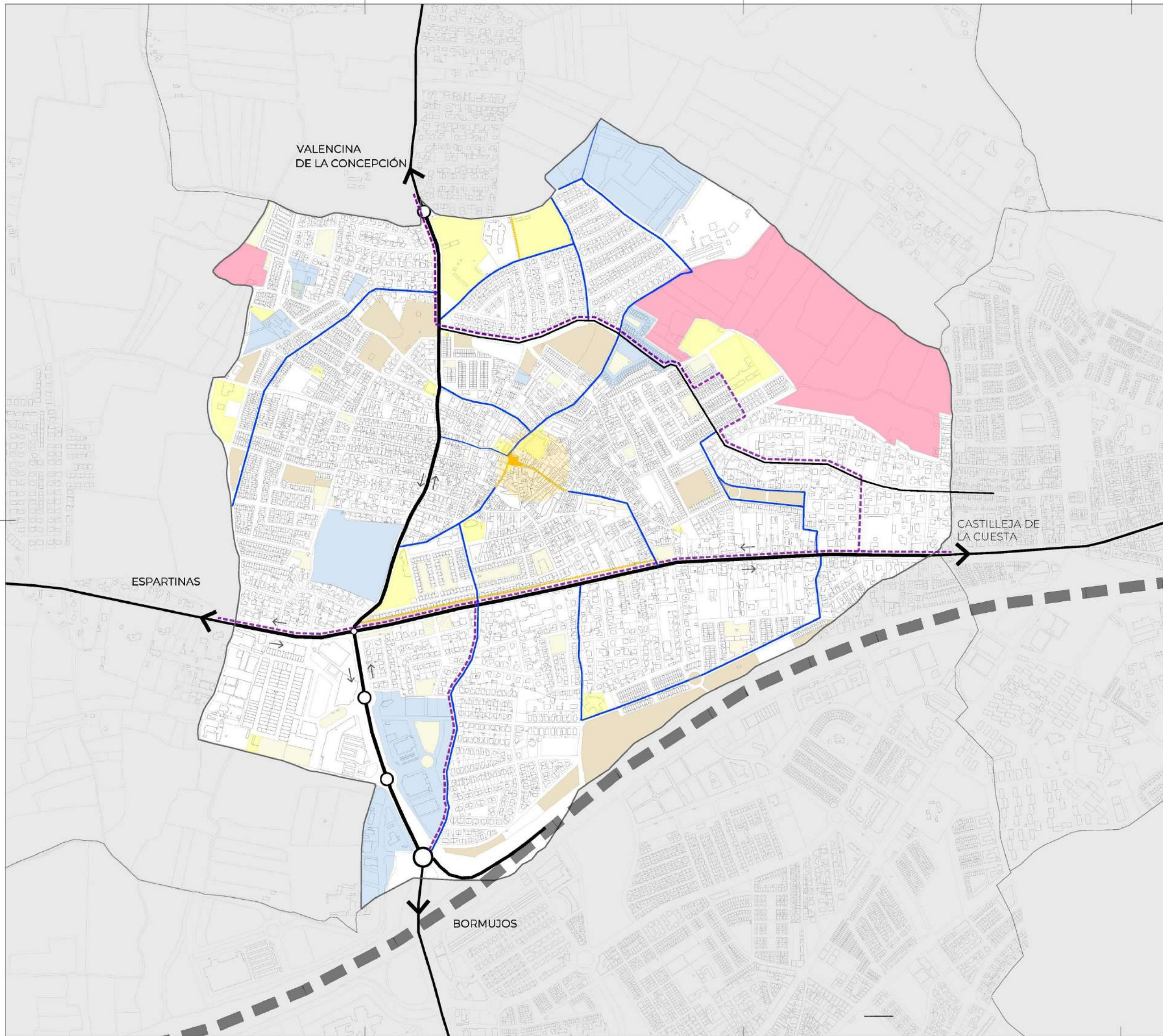
2.2 ALTERNATIVA 00

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 serían 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 SUELO URBANO ASIMILADO 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

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

SISTEMA VIARIO PRINCIPAL (NIVEL 1)

SISTEMA VIARIO SECUNDARIO (NIVEL 2)

SISTEMA VIARIO (NIVEL 3)

SISTEMA VIARIO HÍBRIDO (NIVEL 4)

A-65 AUTONOMA HUELVA-SEVILLA

ENLACE DE SISTEMA VIARIO PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

ZONA 1. DISTRITO PEATONAL

RECORRIDOS CICLISTAS

ITINERARIOS PEATONALES

OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

DETERMINACIONES GRÁFICAS

LÍMITE TERRITORIO MUNICIPAL

MUNICIPIOS COLINDANTES

221 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.

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.

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-CP11 “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.

222 SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

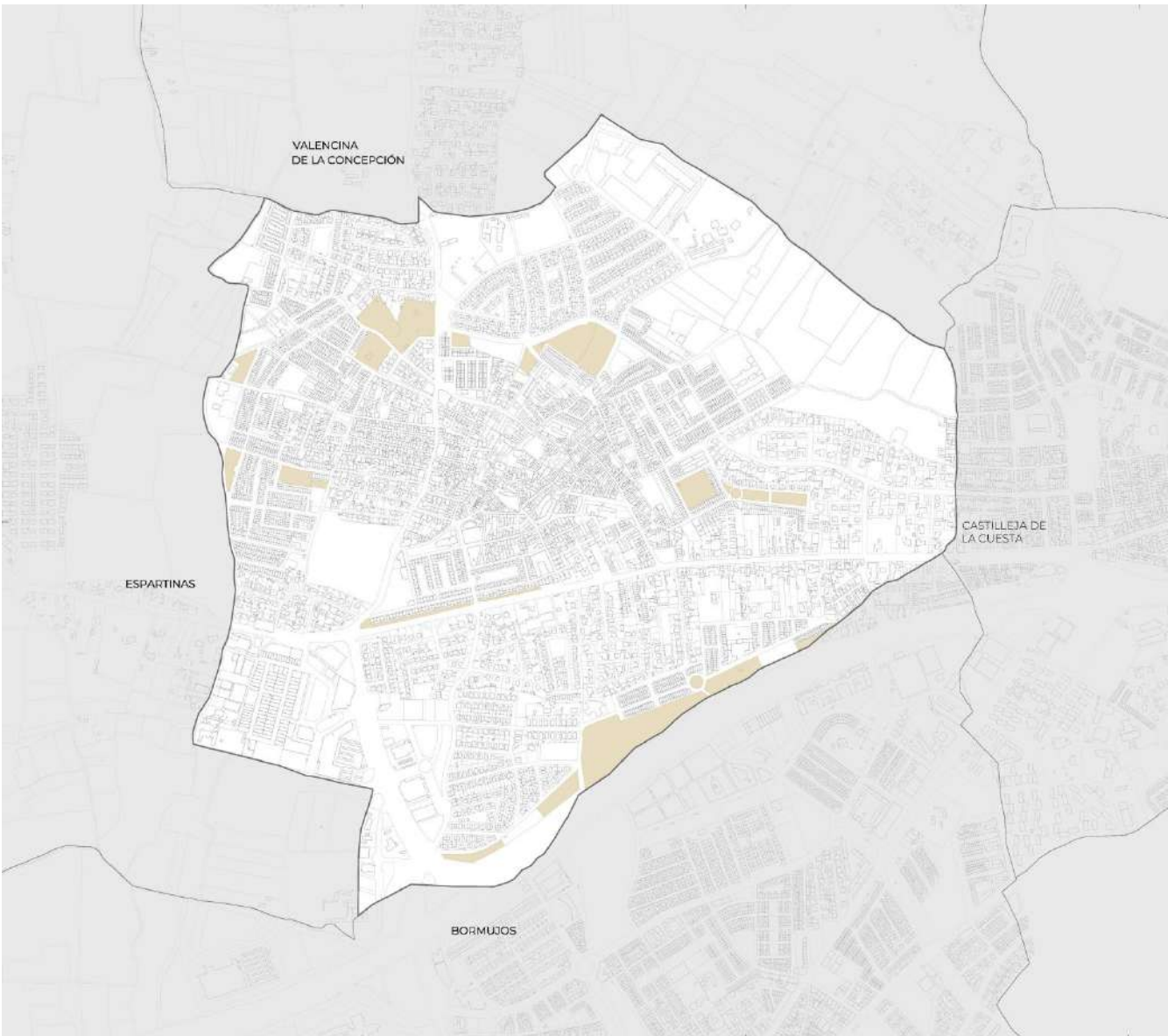
SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

En la actualidad el sistema general de espacios libres y zonas verdes del municipio cuenta con una superficie total de **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 – Elaboración propia

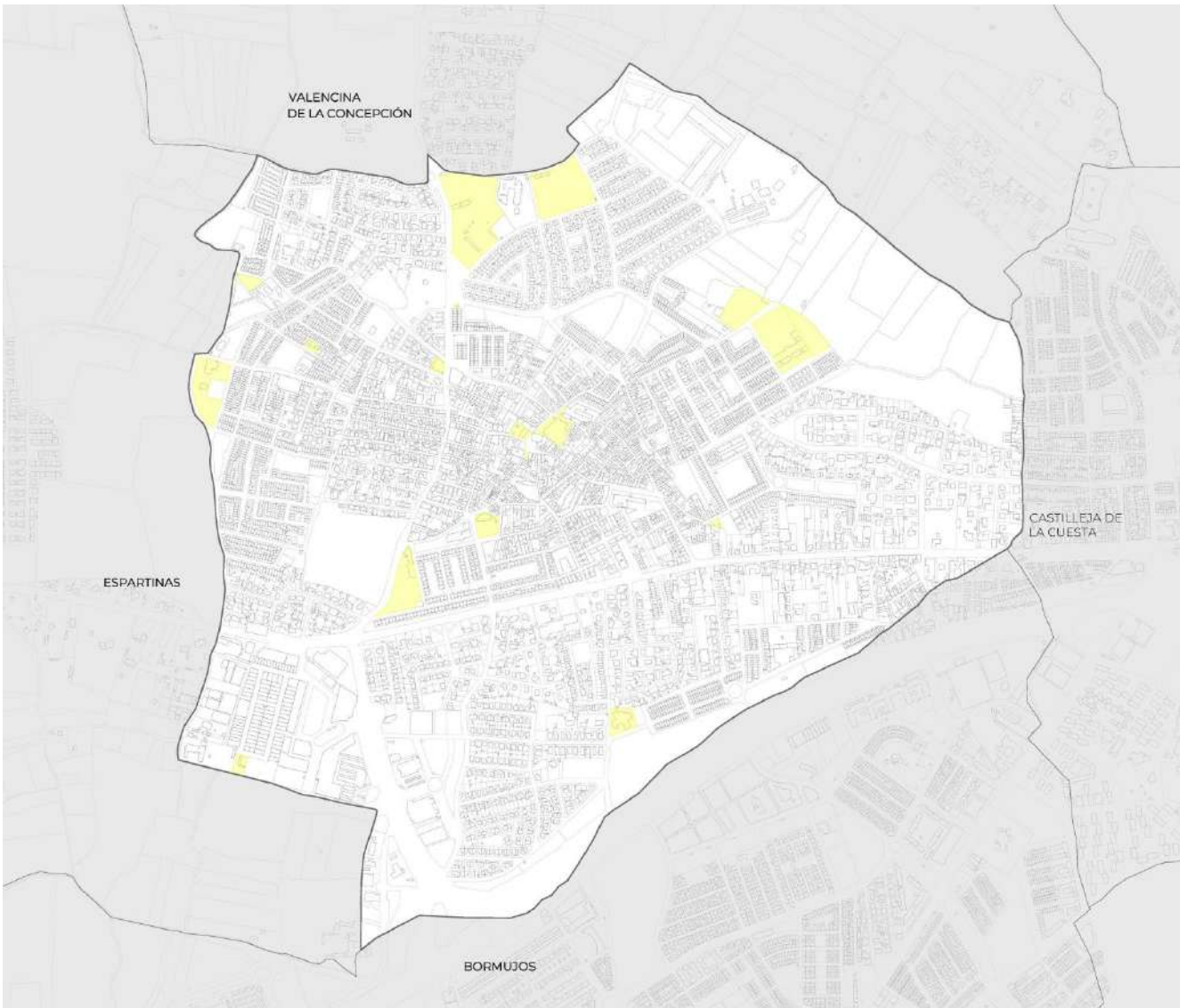
ID	ÁREAS LIBRES (SSGG)	Superficie (m2)	%
1	PARQUE MUNICIPAL	20.242	34,4%
2	P.P. MADRE DE DIOS-EL VALLE	13.017	22,1%
3	PP LAS BRISAS ESTACADA DEL CURA	58.870	100,0%
4	PP LA MOGABA	5.010	8,5%
5	PP VILLANUEVA NORTE	7.907	13,4%
6	PP VILLANUEVA SUR	8.835	15,0%
7	PP EL TORREJÓN- CORTIJUELO ALTO	14.021	23,8%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

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.



Esquema dotacional de SSGG Equipamientos Alternativa 00

223 ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

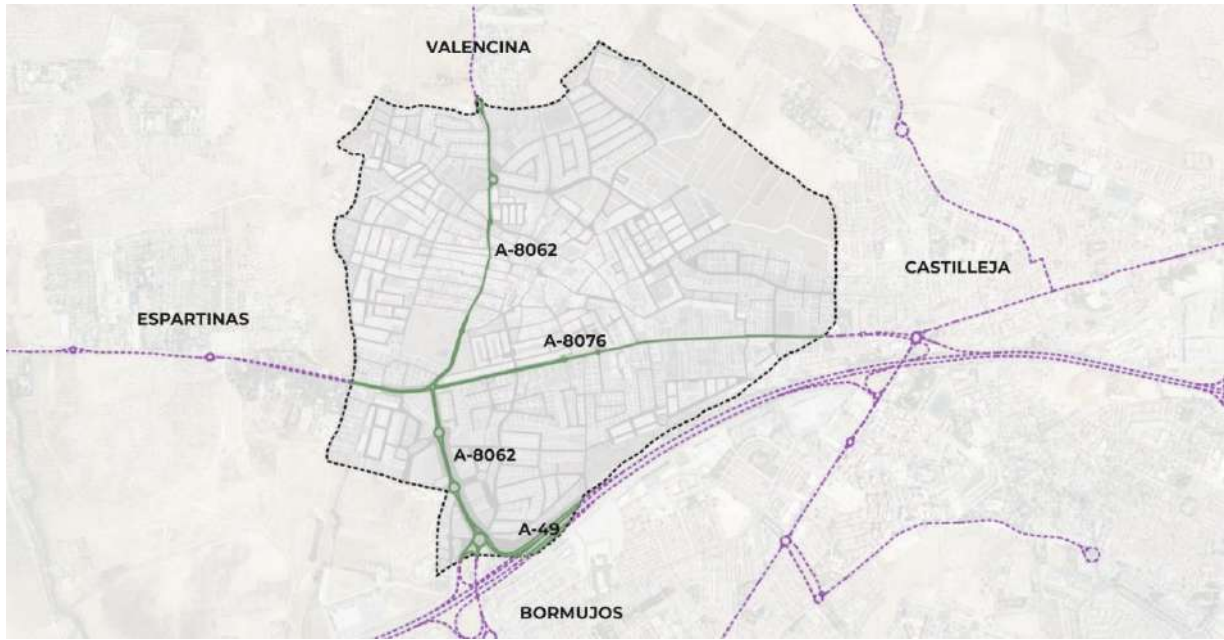
MOVILIDAD MOTORIZADA

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.

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.

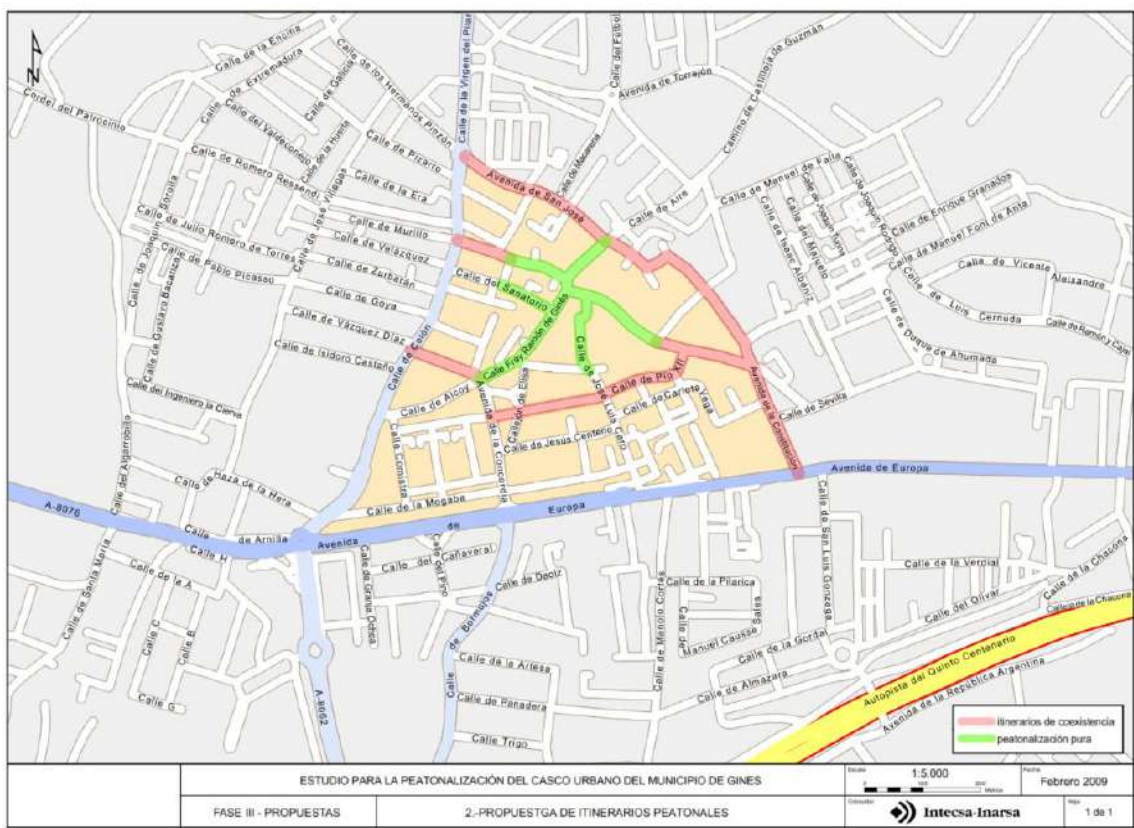
Movilidad peatonal

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 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.





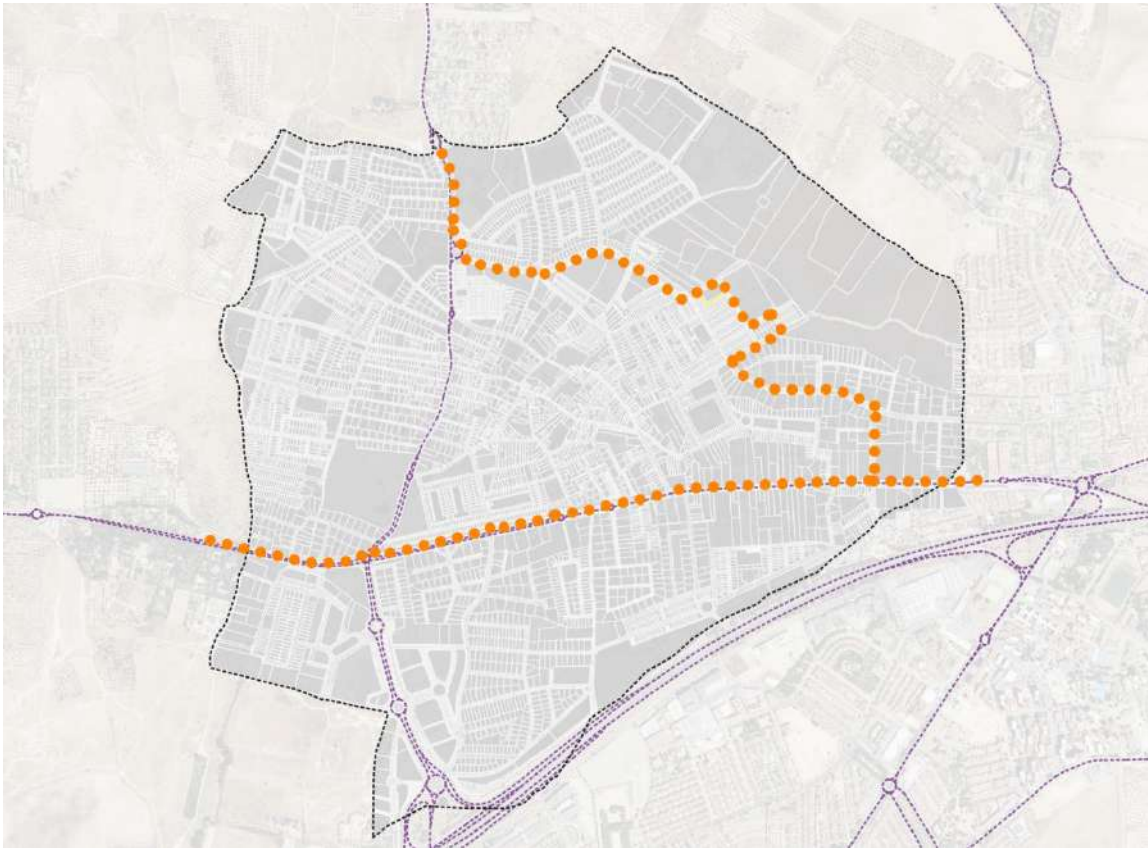
Itinerarios peatonales propuestos. Fuente: Plan de peatonalización 2009 (inconcluso).

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.

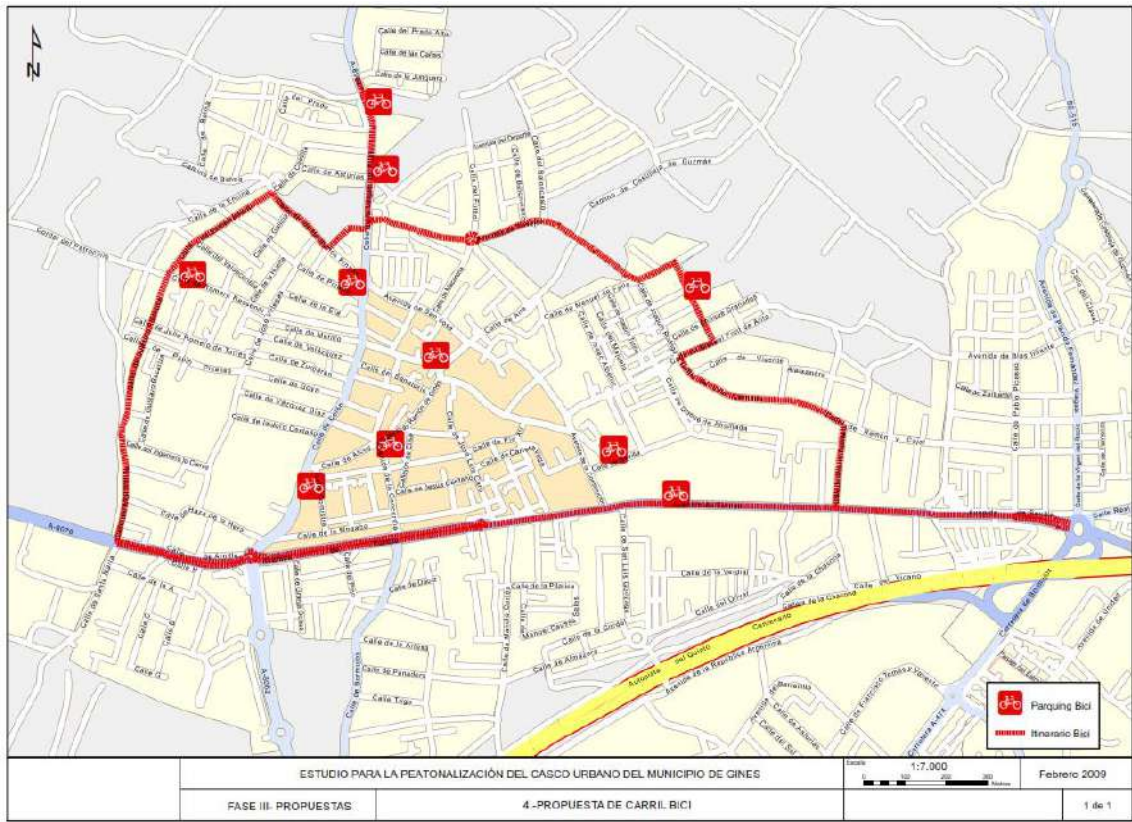
Movilidad ciclista

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)

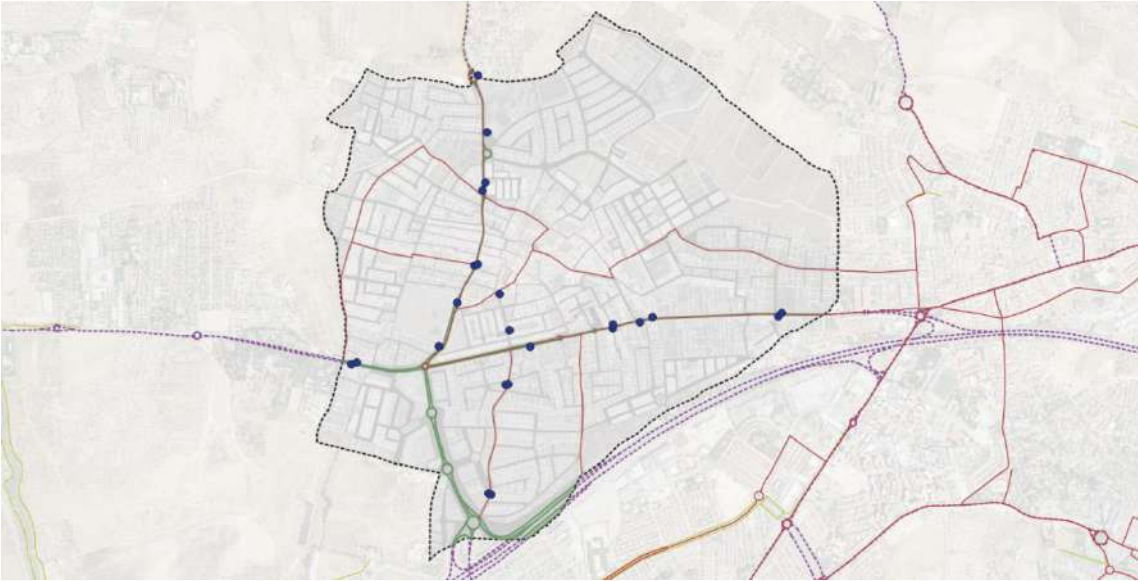
Movilidad a través del transporte público

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.

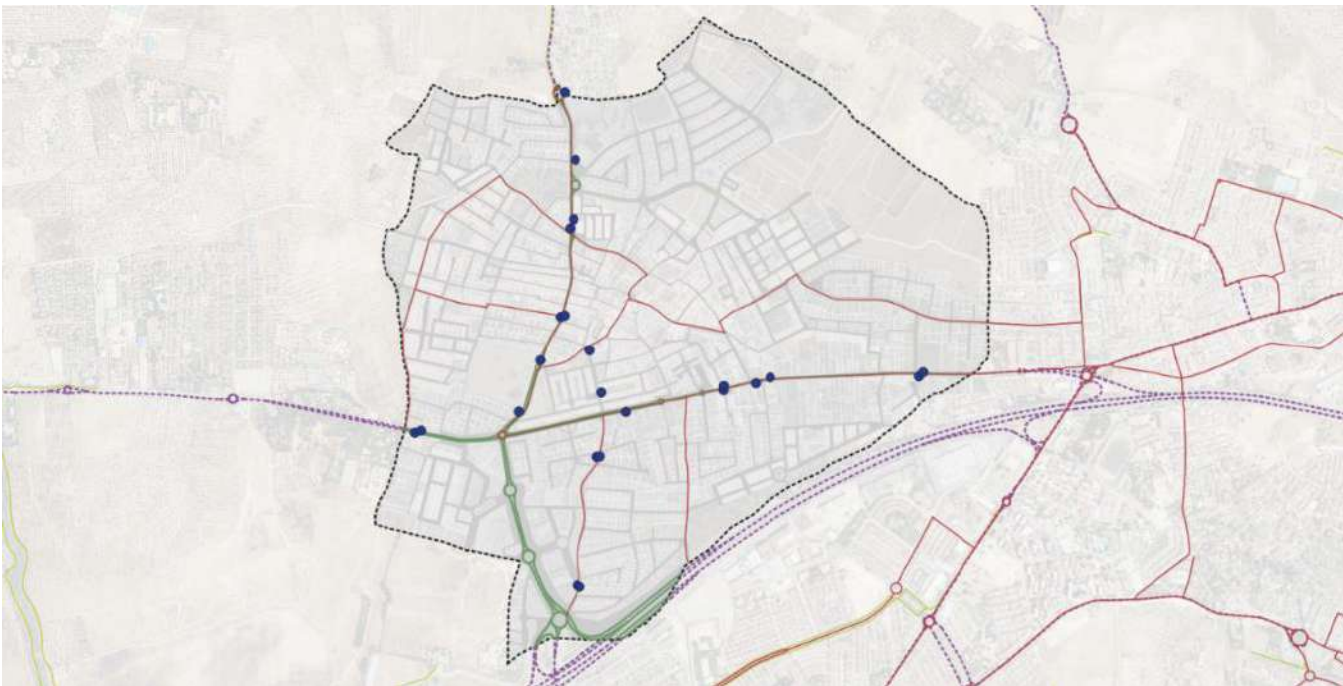
Además del autobús no existen otros medios de transporte, localizándose las paradas de ferrocarril más cercanas en Salteras y Valencina de la Concepción, sin conexión efectiva por lo que no son en la práctica utilizadas por la población de Gines.



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

224 SENSIBILIDAD AMBIENTAL

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.
 - Chalés 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.

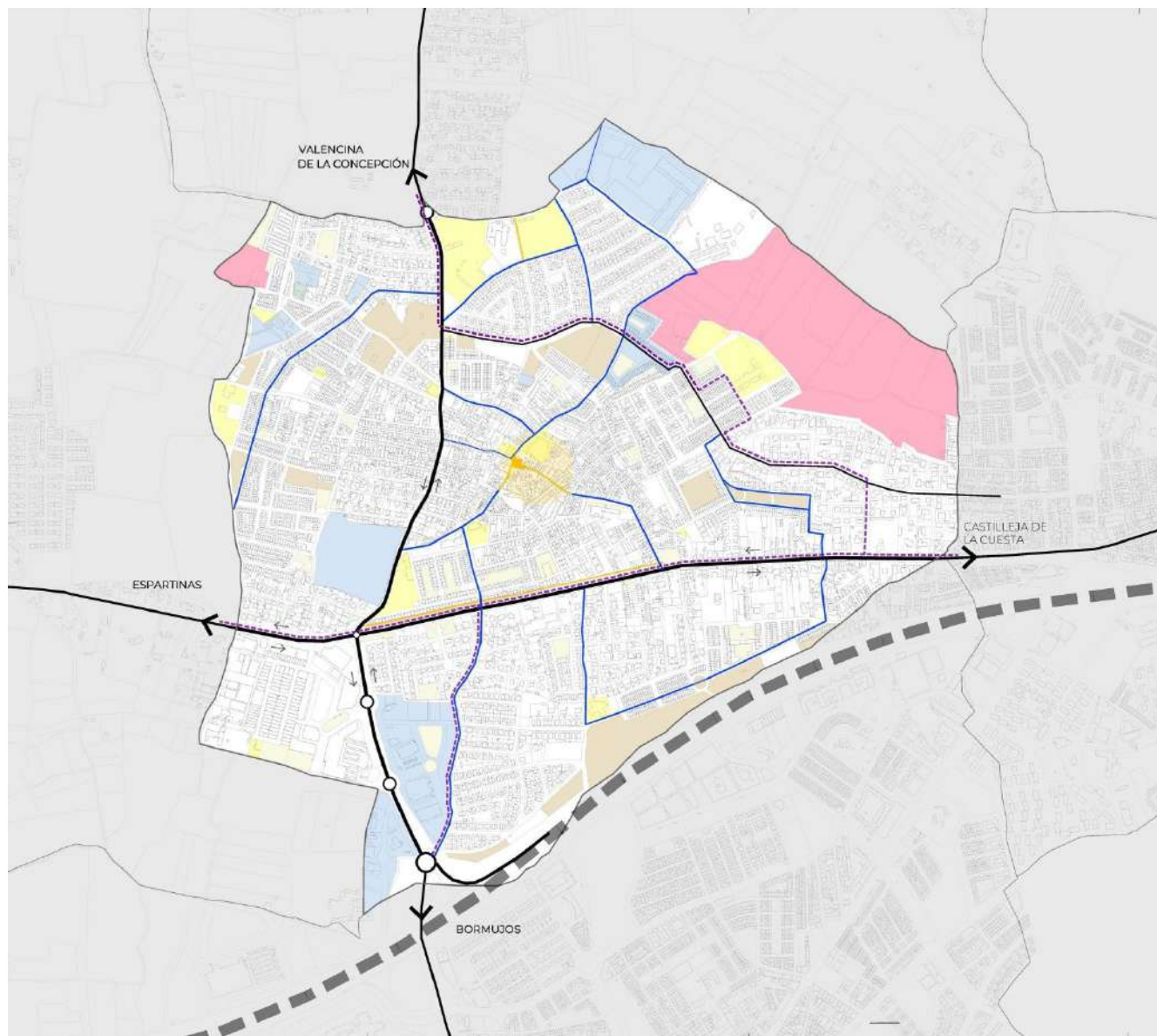
El uso de la bicicleta ofrece numerosas ventajas medioambientales en comparación con el automóvil, ya que se reducen las emisiones de gases contaminantes, y por tanto la contaminación, se reducen el tráfico y la congestión propia de la utilización del coche, es beneficioso para preservar hábitats naturales, 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

2.3 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.

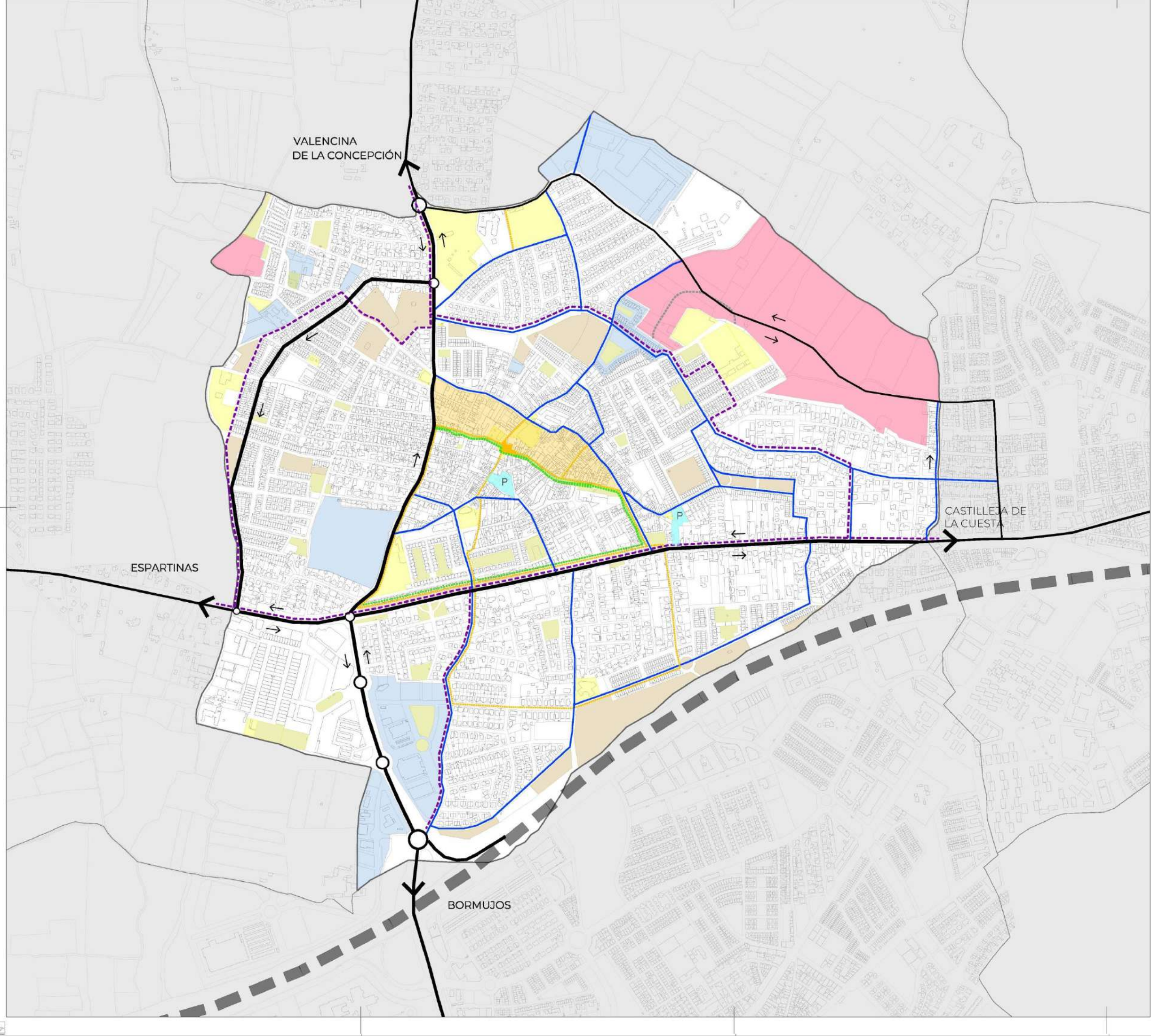
En cuanto al **crecimiento residencial, el plan se centra en el desarrollo del área estratégica de “Estacada del Barbero-Tabladilla”**, adoptando las directrices del borrador del documento en tramitación para la *Revisión parcial del PGOU de Gines para la relocalización de la edificabilidad destinada 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

- Área para nuevos edificios en suelo rústico uso residencial
- Nuevos edificios urbanos aislados por el plan

PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO

- ZONAS DISTITO PEATONAL

2- SISTEMA DOTACIONAL

DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS
- PARKING DISuasorio

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VIARIO PRINCIPAL (NIVEL 1)
- SISTEMA VIARIO SECUNDARIO (NIVEL 2)
- SISTEMA VIARIO (NIVEL 3)
- SISTEMA VIARIO HIÉRICO (NIVEL 3)
- A-18 AUTONOMA HUELVA SEVILLA
- CONEXIÓN DE SISTEMA VIARIO PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONAS DISTITO PEATONAL
- RECORRIDOS CICLISTAS
- ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN
- SEÑALES VERDES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- RECOCCIÓN CENSO DE

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TERRITORIO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES

2.3.1 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 generase 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 promenorizada					
Calificación		nº viviendas	tamaño (m²/vivi)	Coef. Aprox	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.

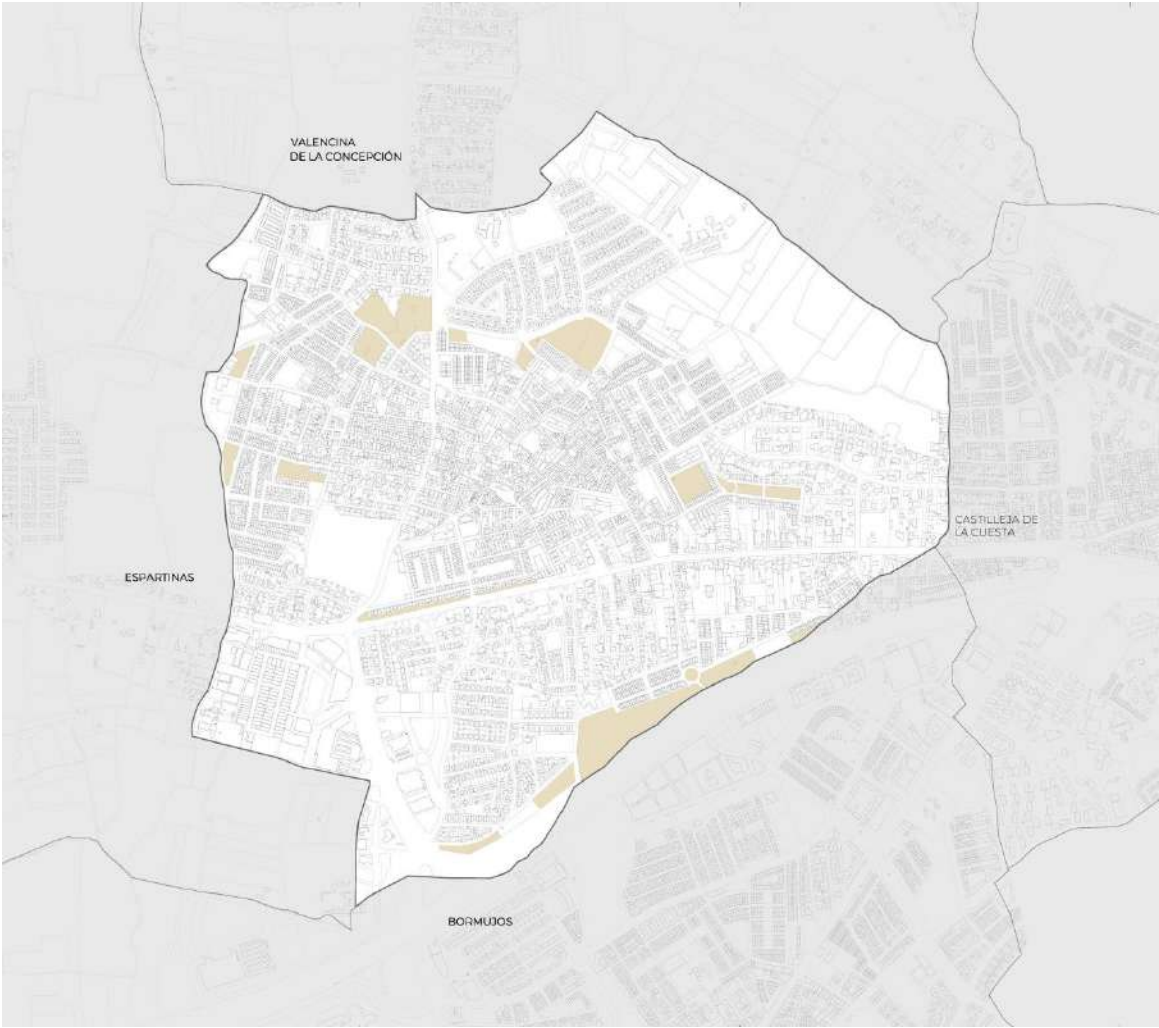
2.3.2 SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

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.



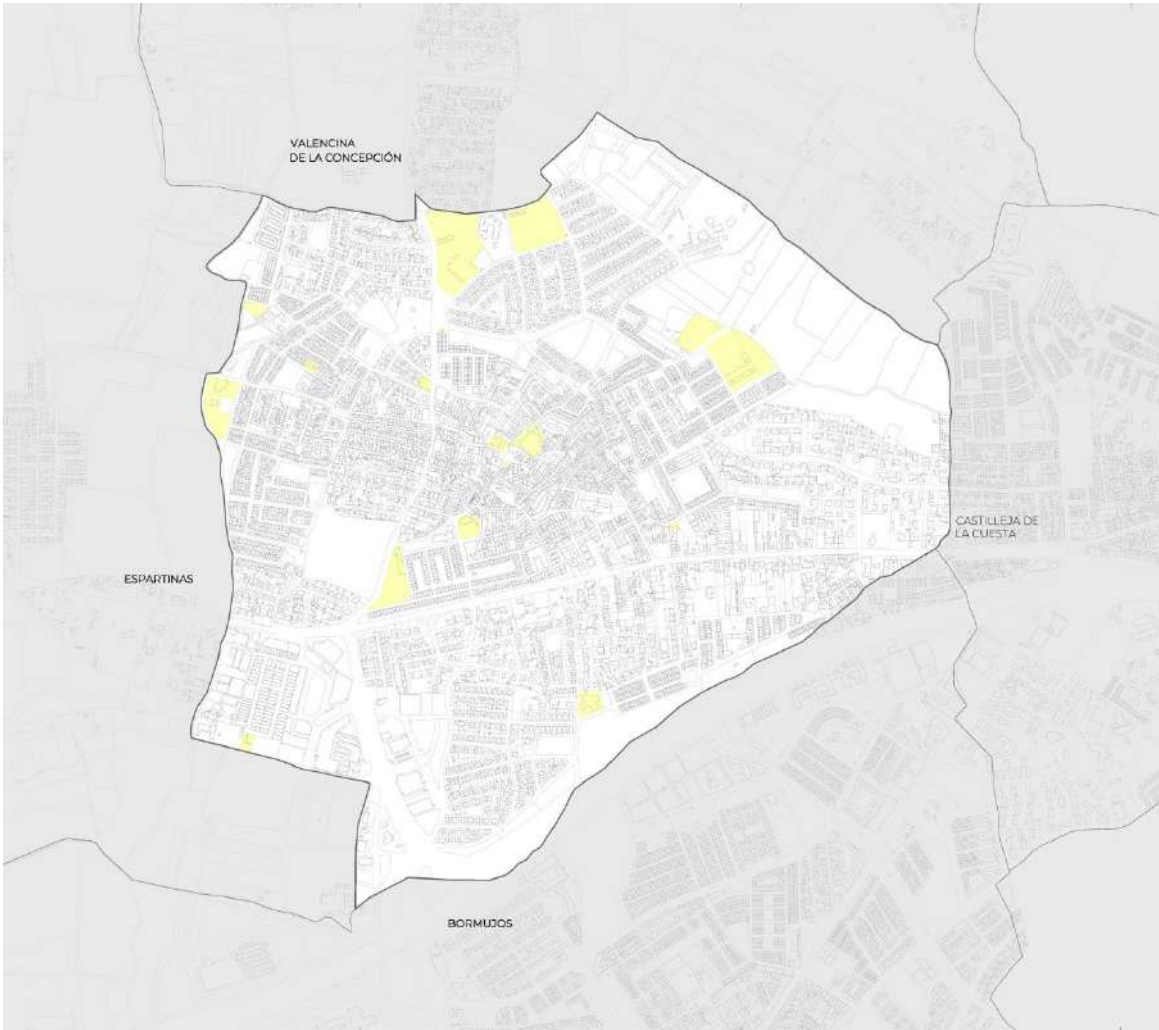
Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 01

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

2.3.3 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



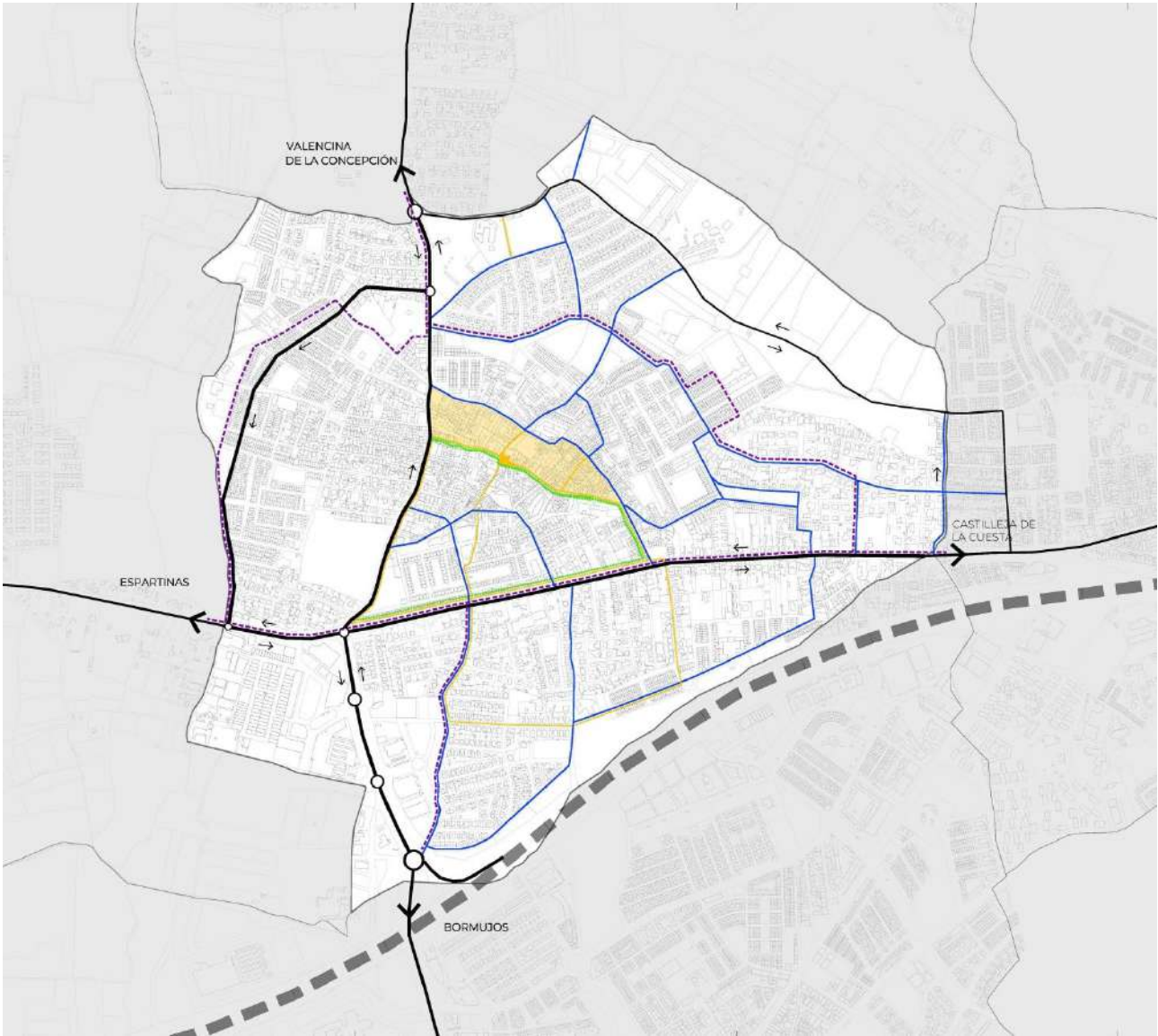
transversalmente la localidad. Esta red en cruz se encuentra, tal como se ha diagnosticado y explicado con anterioridad, totalmente congestionada, suponiendo además una barrera para el crecimiento urbano y movilidad interna de la población.

En esta 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 los 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.

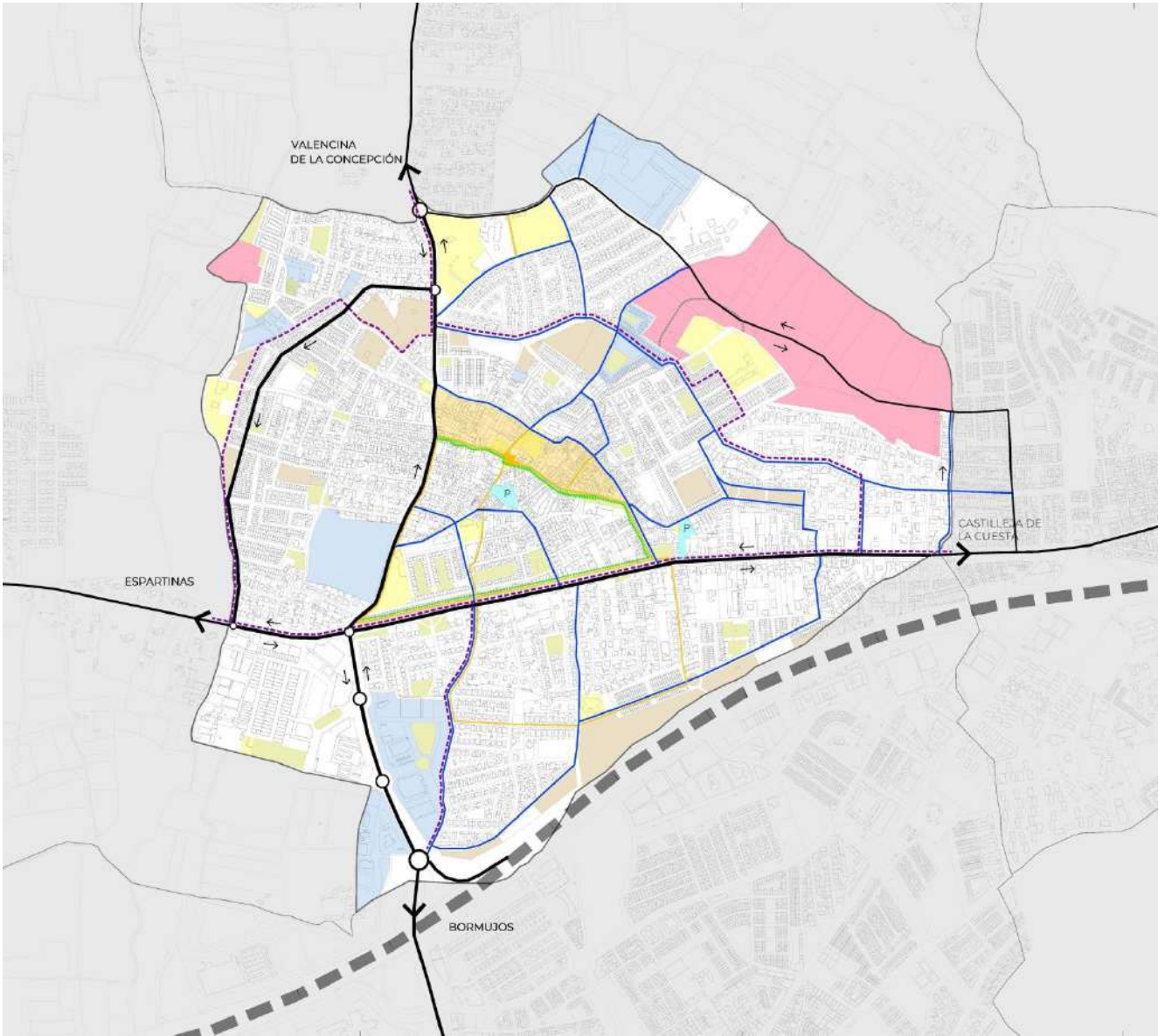
234 SENSIBILIDAD AMBIENTAL

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

2.4 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.

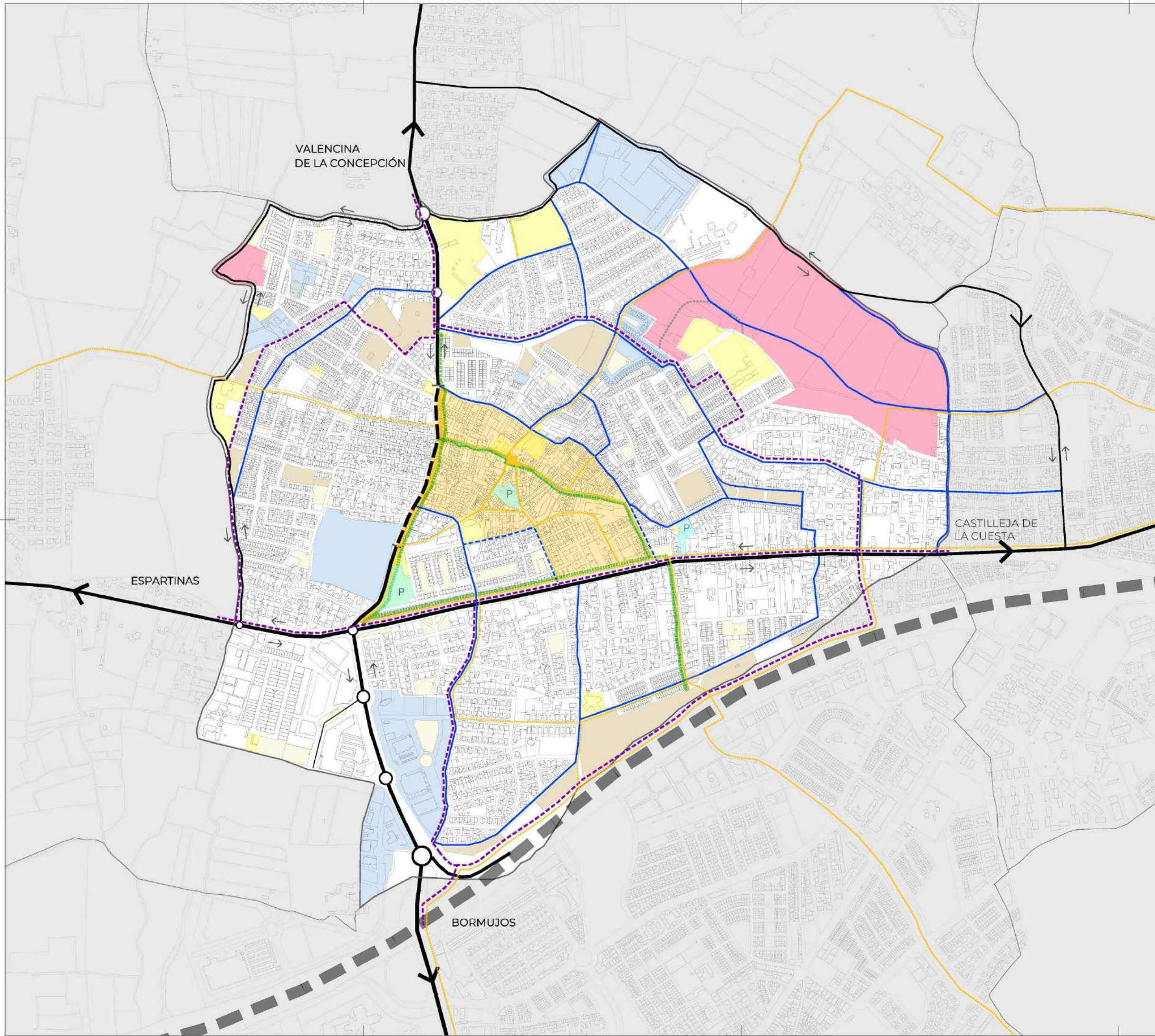
Respecto a las áreas de oportunidad de crecimiento se repite el planteamiento de la alternativa 01, considerando como **área principal de crecimiento el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”** a desarrollar como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU). 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

- ÁSTU: NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO USO RESIDENCIAL
- NUOVO: SUELO URBANO ADJACENTE POR EL PLAN

PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO

- ZONA 1: DISTRITO RESIDENTIAL

2- SISTEMA DOTACIONAL

DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTO
- ESPACIO DE USO COMÚN

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VIARIO: PRINCIPAL (NIVEL I)
- SISTEMA VIARIO: PRINCIPAL SOTERRADO (NIVEL I)
- SISTEMA VIARIO: SECUNDARIO (NIVEL II)
- SISTEMA VIARIO: TERCERARIO (NIVEL II)
- SISTEMA VIARIO: HÍBRIDO (NIVEL III)
- AV: AVENIDA
- AV: AVENIDA HUELVA SEVILLA
- AV: AVENIDA DE BORMUJOS

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA 1: DISTRITO RESIDENTIAL
- DE: DISTRITO RESIDENTIAL
- DE: DISTRITO RESIDENTIAL
- DE: DISTRITO RESIDENTIAL
- DE: DISTRITO RESIDENTIAL

4- OTRAS DETERMINACIONES

- DE: DISTRITO RESIDENTIAL

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- DE: DISTRITO RESIDENTIAL
- DE: DISTRITO RESIDENTIAL

2.4.1 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 transformación urbana mediante soterramientos. Fuenet: 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.

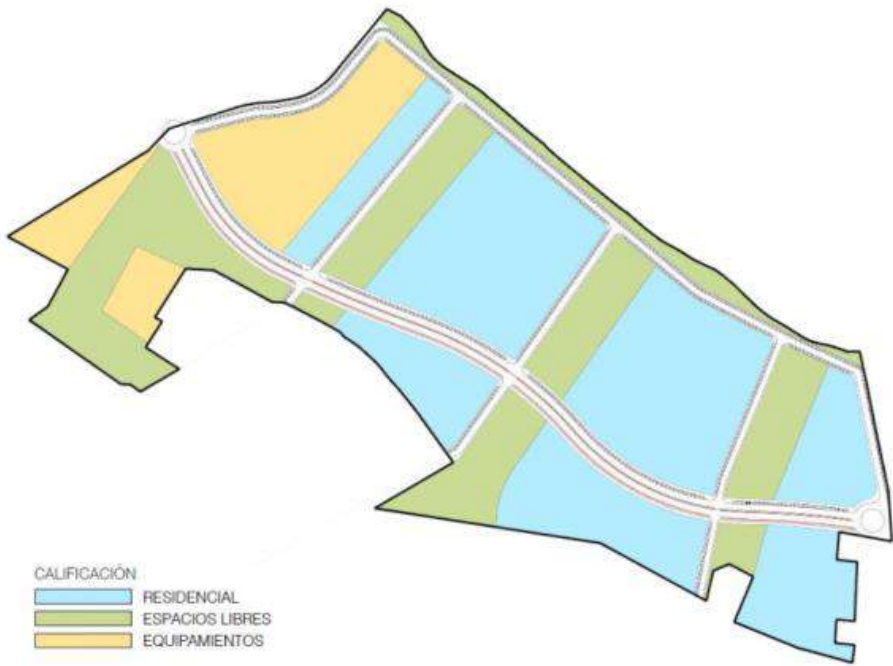
Respecto a la zonificación del sector se adoptaría igualmente la propuesta por el citado documento, basada en dos grandes bandas en sentido longitudinal, según el siguiente esquema:

- 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 mixtidad 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 mixtidad 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 mixtidad 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.

2.4.2 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.

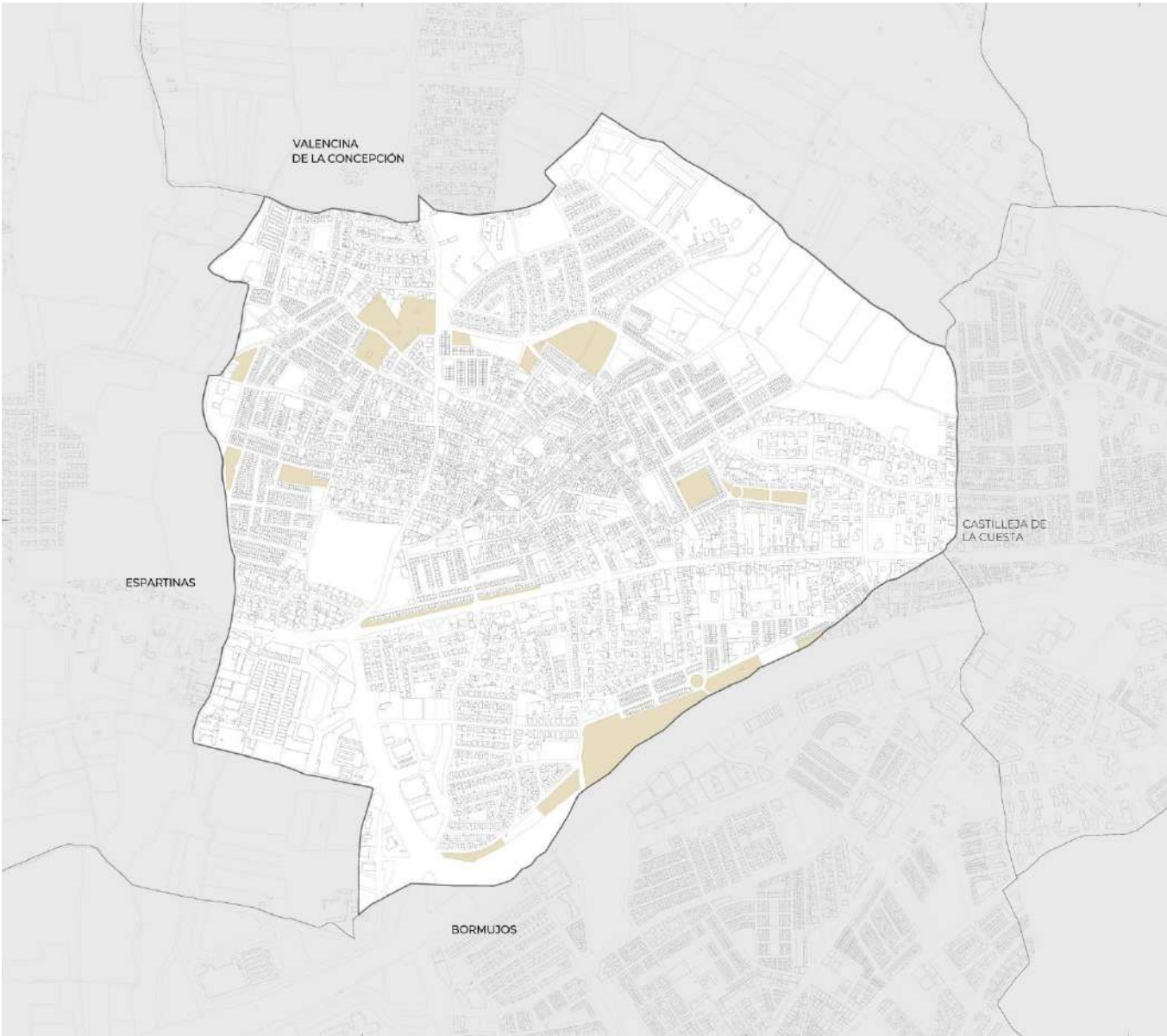
No obstante, a pesar de los buenos indicadores actuales, se ha identificado que la menor densidad de masa verde se localiza en el casco urbano, siendo a su vez la zona de mayor densidad edificatoria. Por tanto, entendemos necesaria el reajuste de esta red de espacios verdes, compensando estas diferencias 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.





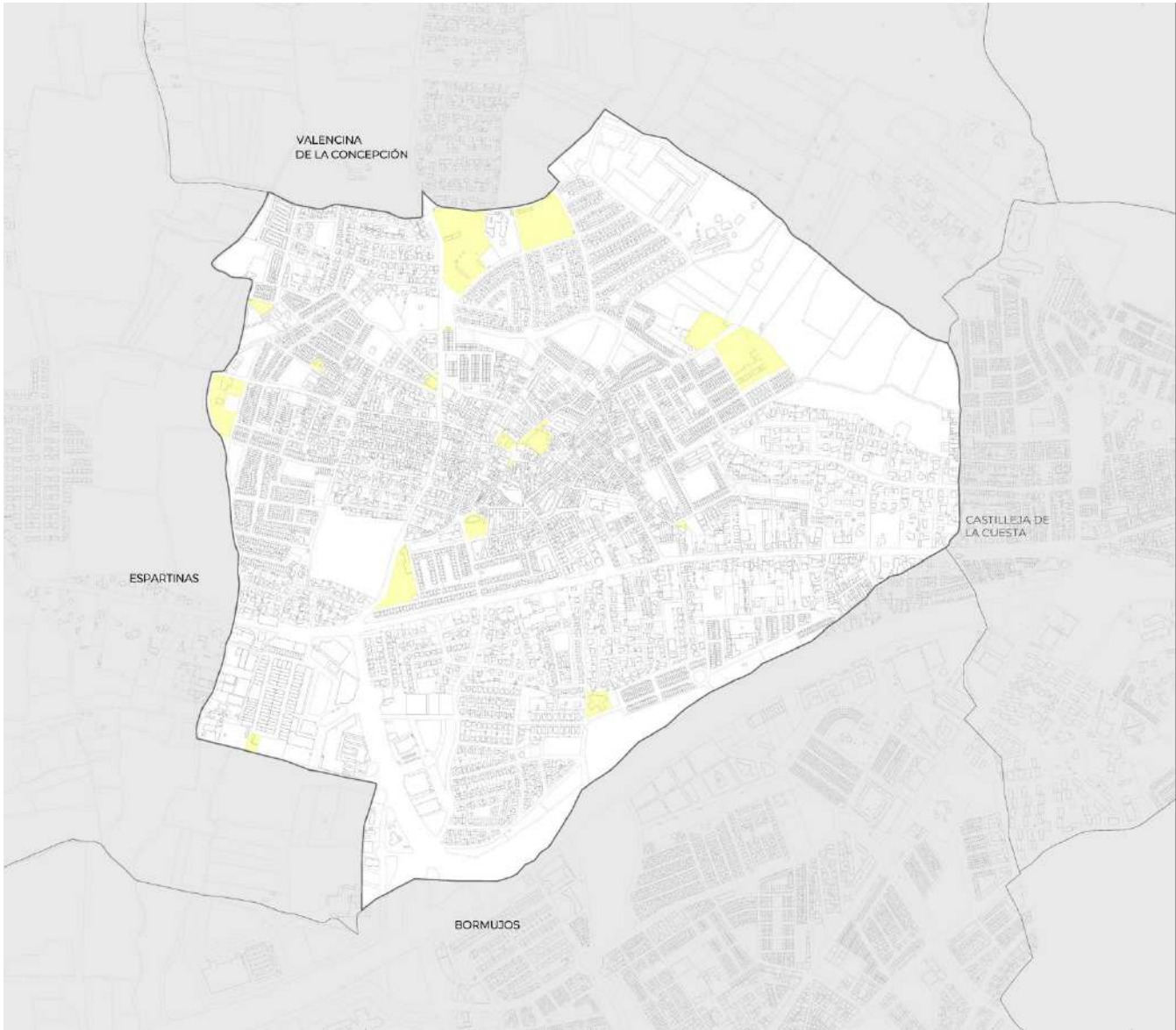
Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 02

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



2.4.3 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 establecería 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 ginesense.

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.

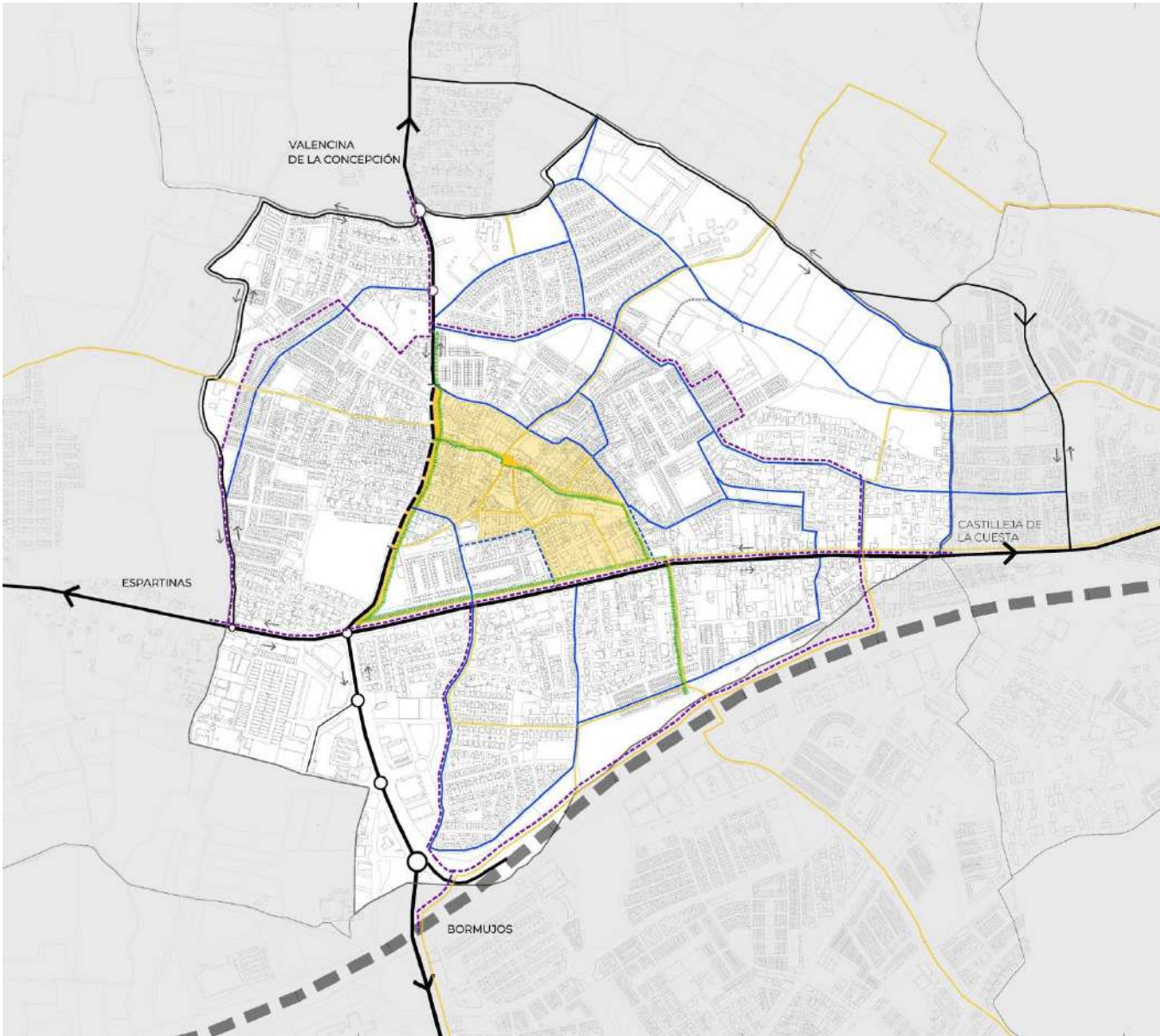


El casco urbano de Gines se extenderá hacia el oeste, zona de expansión del casco, a través de un gran paseo sobre el soterramiento parcial propuesto de la Av. de Colón. Este espacio se convertirá en un elemento articulador que conectará, de manera fluida y sostenible, las zonas este y oeste de la localidad. 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

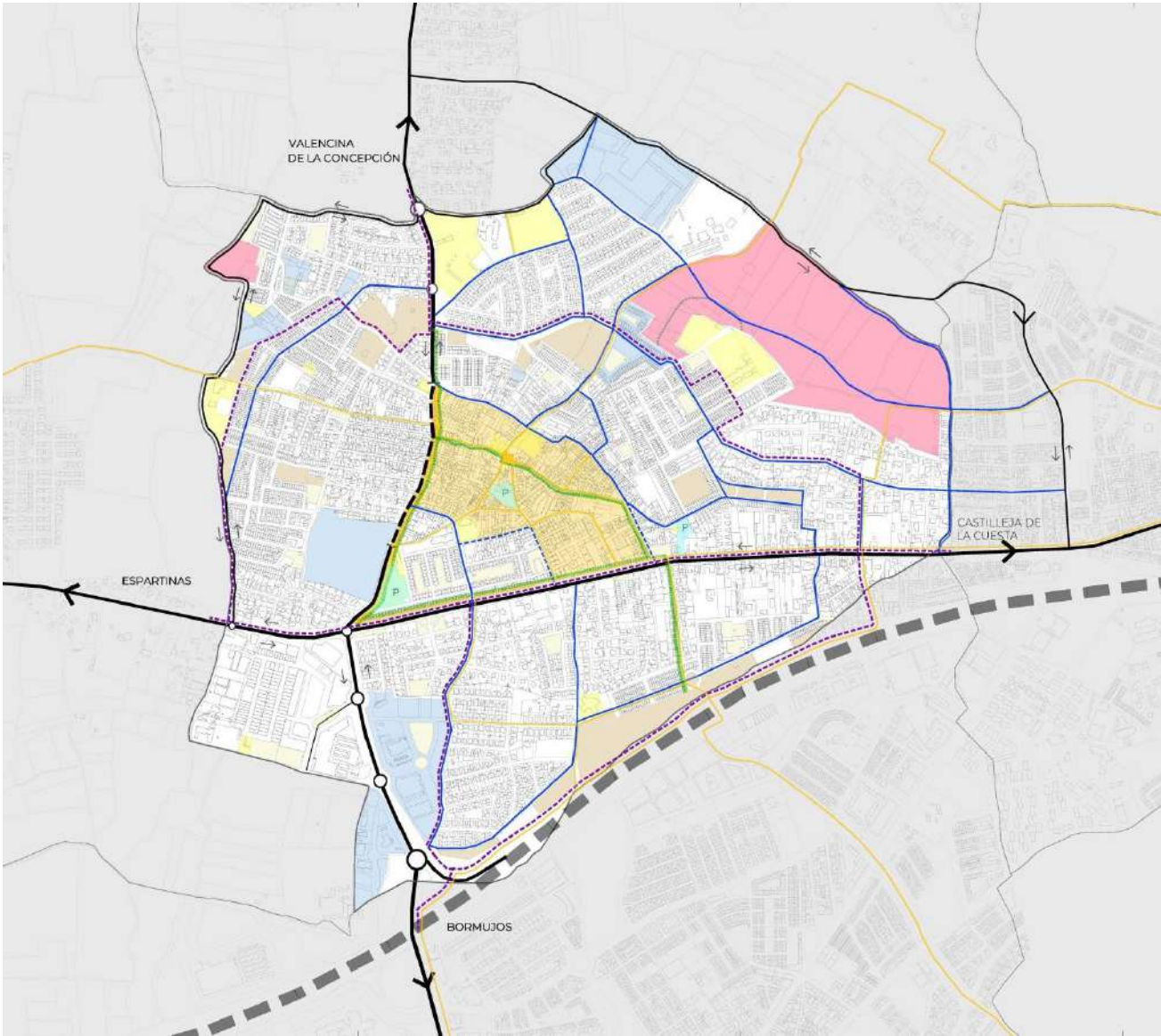
Se propone una intervención integral sobre el entorno del casco urbano orientado a la preservación y puesta en valor del paisaje urbano en conjunto con un fortalecimiento del sector comercial minoritario y de servicios que permita mantener, e incluso potenciar la dinámica habitable del entorno.

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



2.5 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.

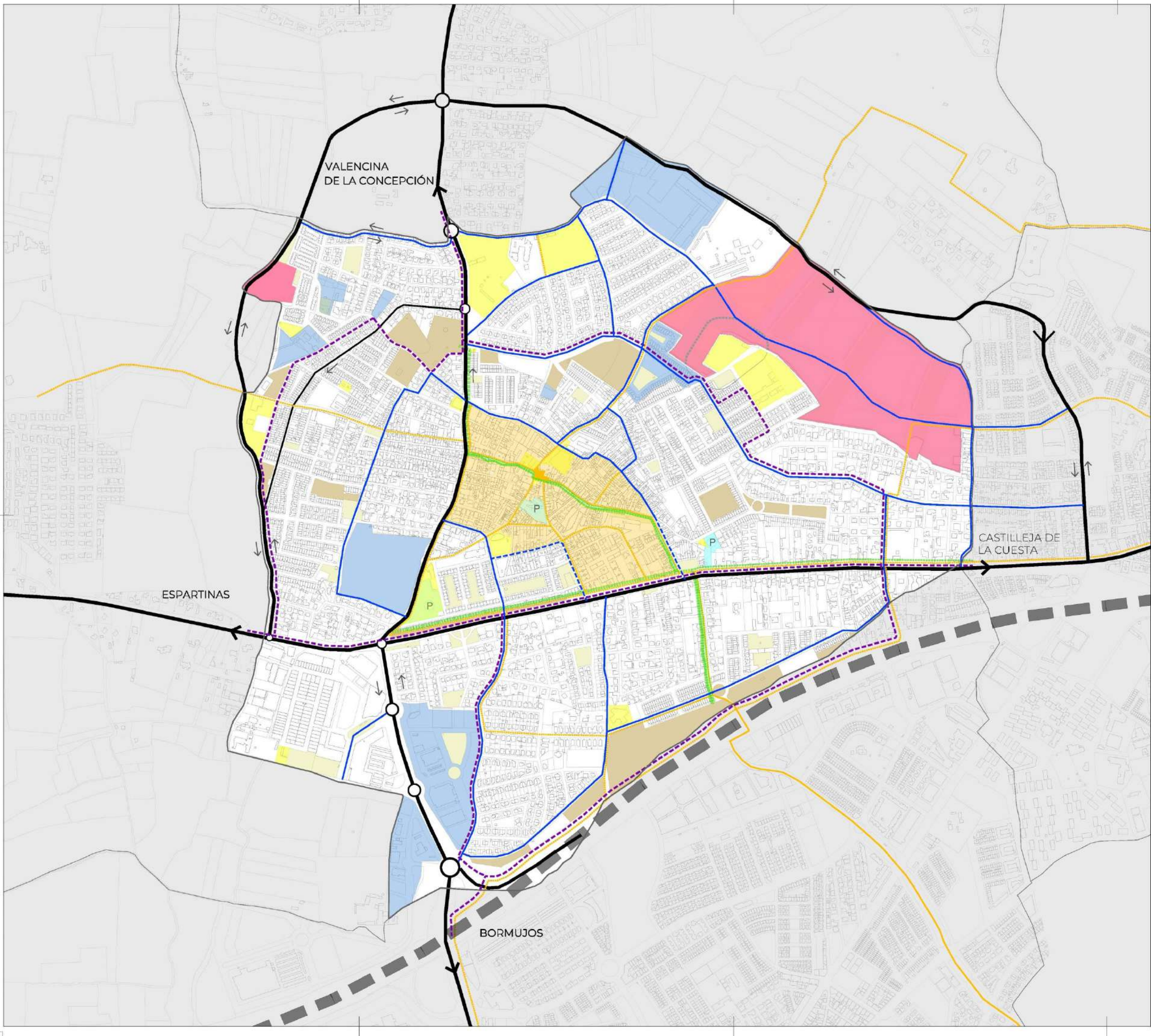
Respecto de los nuevos crecimientos para actividades económicas no se localizan sectores específicos, si bien las actuaciones propuestas suponen el desarrollo de varios focos de atracción, zócalo comercial en el sector “Estacada del Barbero”, Eje c/ Real y Av. de Colón, parcela comercial en c/ Comistra 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.

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.





- ALTERNATIVA 03**
- 1-MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL**
- ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD
- ATU-RU: NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO, USO RESIDENCIAL
 - NUEVO SUELO URBANO ASIMILADO 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 DISUADIDO
- 3-ESQUEMA DE ARTICULACIÓN**
- MOVILIDAD MOTORIZADA
- SISTEMA VIARIO-PRINCIPAL (NIVEL 1)
 - SISTEMA VIARIO-SECUNDARIO (NIVEL 2)
 - SISTEMA VIARIO (NIVEL 3)
 - SISTEMA VIARIO HÍBRIDO (NIVEL 3)
 - ANIL: AUTOMÁTICA, HUELVA-SEVILLA
 - ENLACE DE SISTEMA VIARIO-PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES
- MOVILIDAD ALTERNATIVA
- ZONA 1: DISTRITO PEATONAL
 - MEJORADOS PEATONALES
 - ITINERARIOS DE PEATONALES DE CONEXIÓN
 - VEREDAS VERDES
 - OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS
- 4-OTRAS DETERMINACIONES**
- ARECIÓN CEMENTERIO

- DETERMINACIONES GRÁFICAS**
- LIMITEDARIO MUNICIPAL
 - MUNICIPIOS COLINDANTES

2.51 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

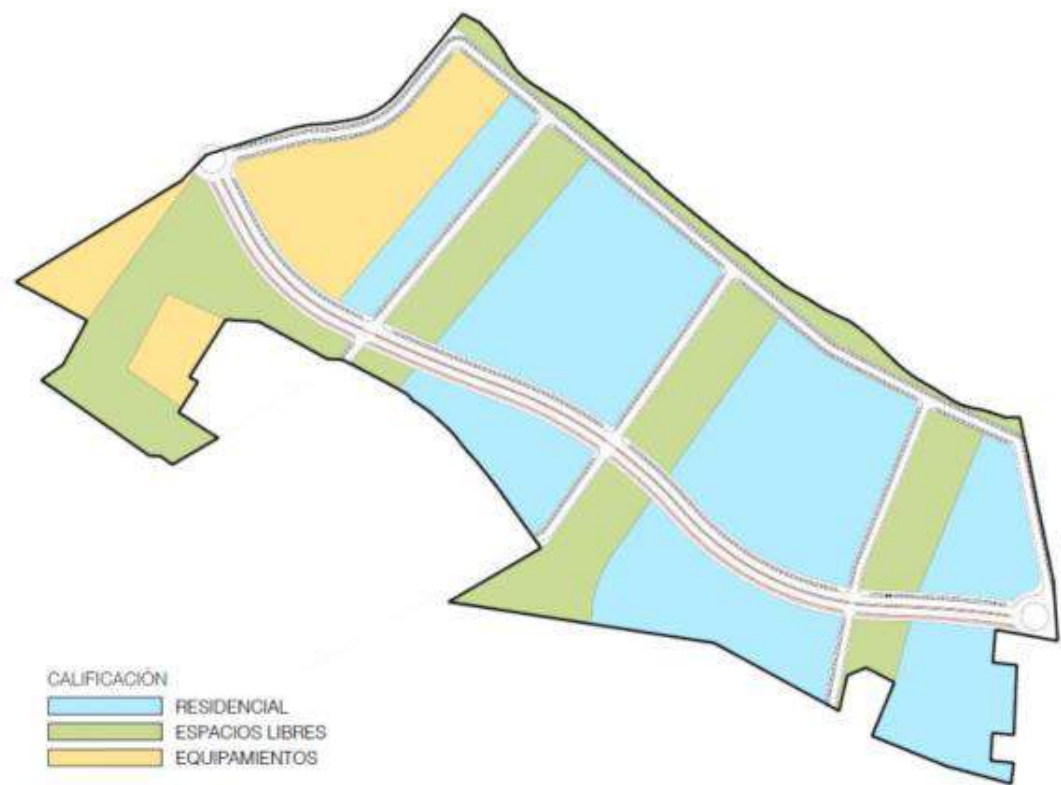
NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

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.**

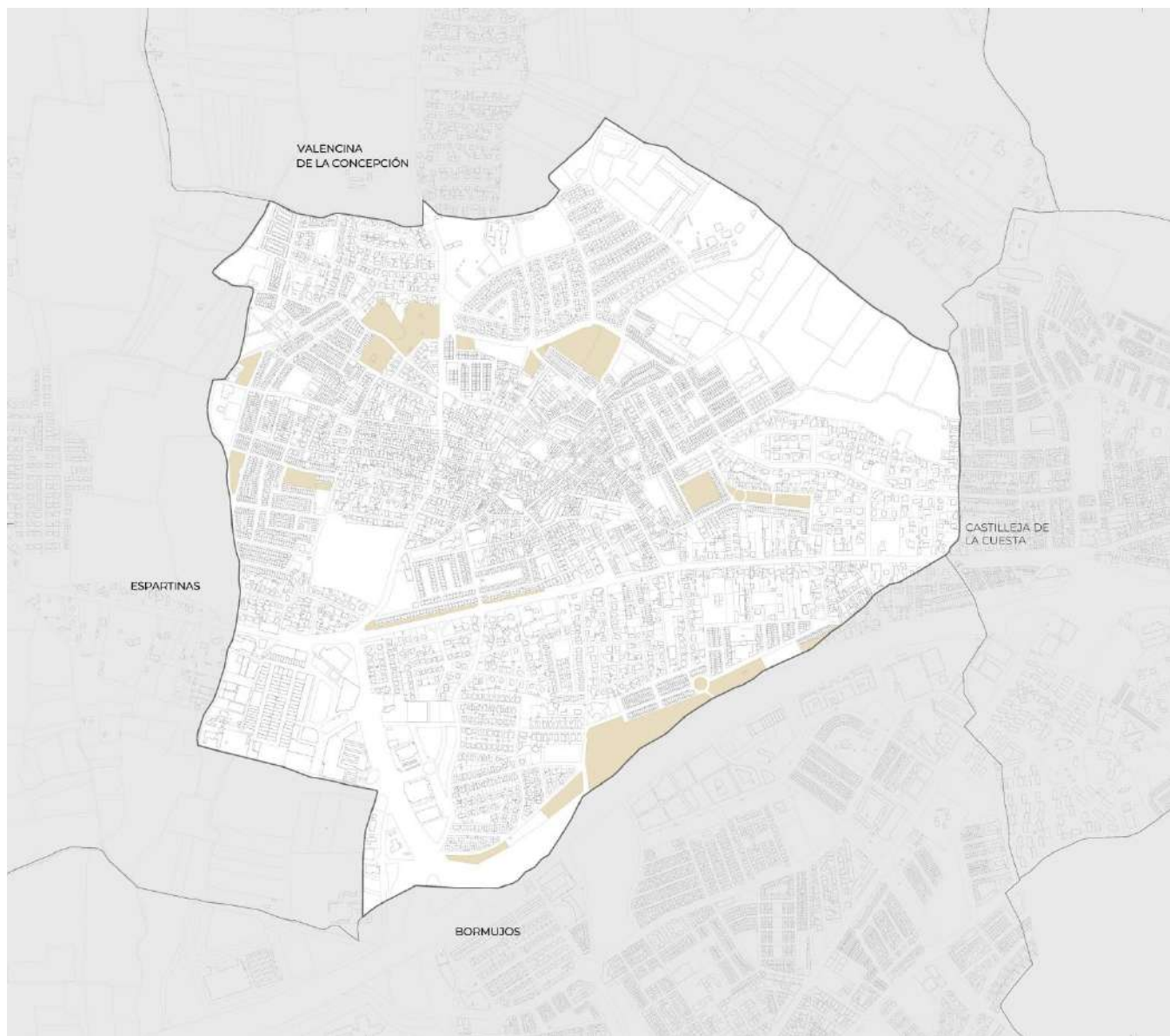
Sin perjuicio de lo expuesto, **los sistemas prioritarios serán los de compensación y cooperación, pudiendo proponerse el de expropiación en casos muy justificados por el interés general**, si bien debe considerarse una vía de último recurso debido a la dificultad real de ejecución y los costes derivados que llevan implícitos.

2.52 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.

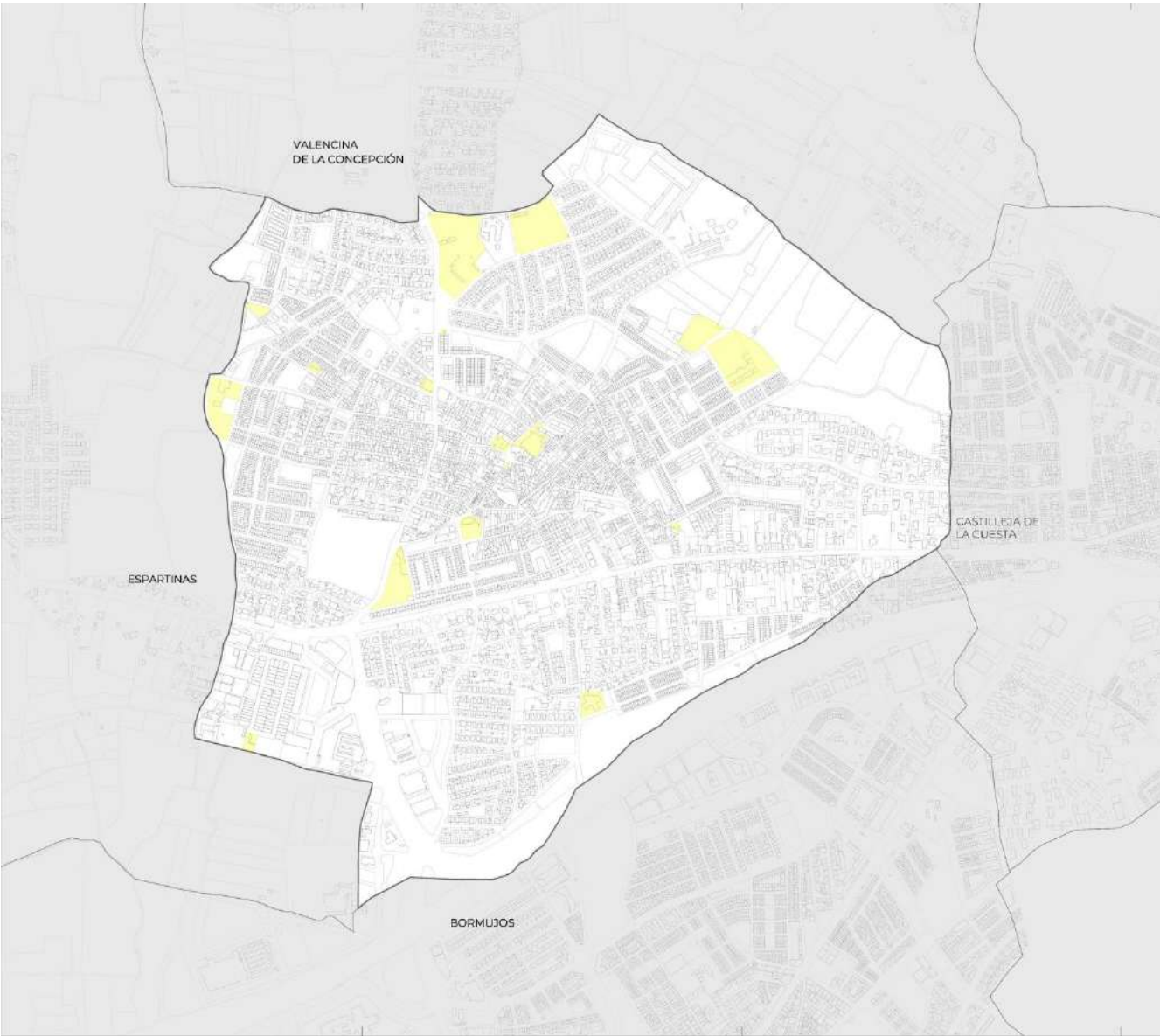
Esta línea de actuación, además enlaza con la propuesta de peatonalización del entorno del casco urbano, entendiendo que las restricciones de circulación y acceso agravarían la problemática del estacionamiento de vehículos. De esta forma, la respuesta va dirigida tanto a los vehículos externos al casco 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

253 ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

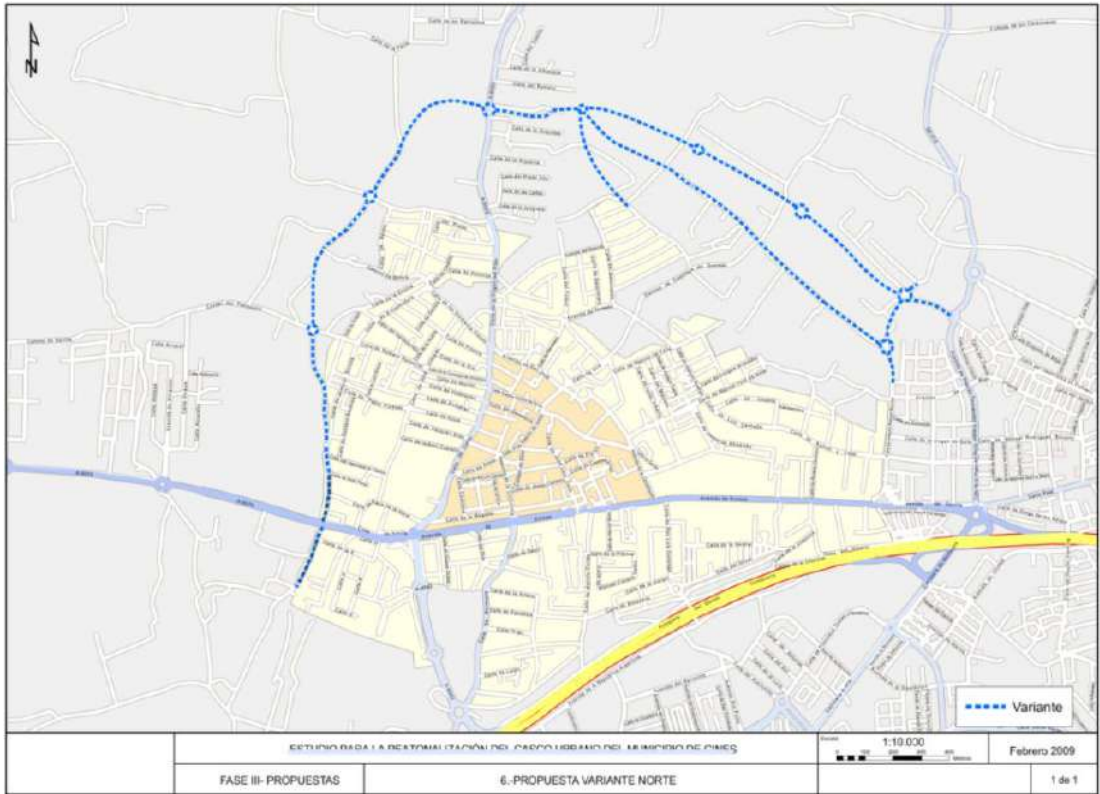
A. MOVILIDAD MOTORIZADA

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:

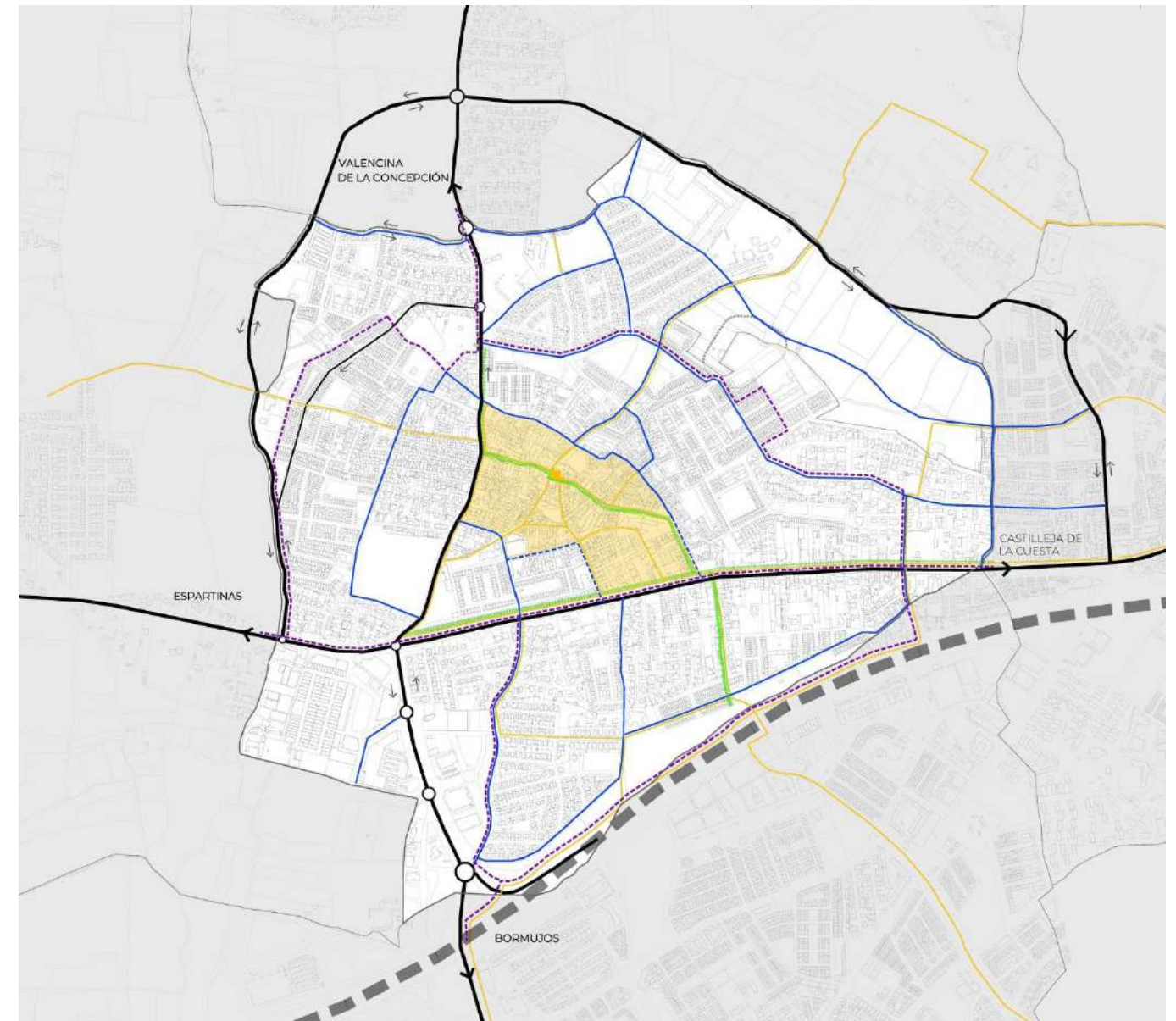
- La carretera A-8076/Av. de Europa en su conexión con Espartinas.
- La red viaria del norte, A-8062 hacia Valencina de la Concepción.
- Al este con el enlace de la carretera SE-3402 junto al hospital NISA de Castilleja de la Cuesta.

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:
 - o Ampliación de aceras y mejora de accesibilidad.
 - o Incorporación de zonas verdes y mobiliario urbano.
 - o 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.

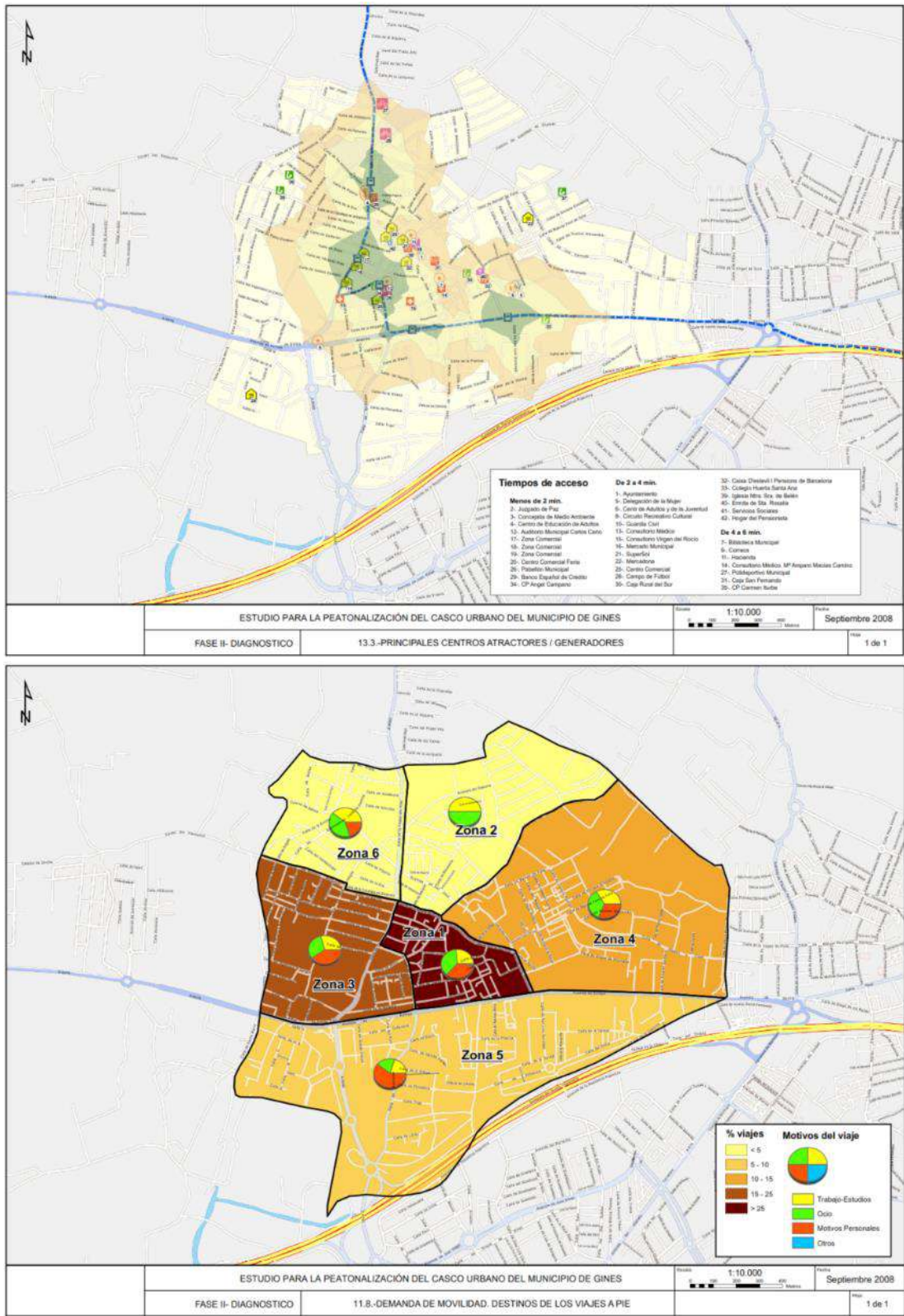
Teniendo en cuenta todas estas carencias detectadas y su incidencia en el desarrollo urbano de la localidad, la movilidad alternativa asume un rol primordial como **uno de los ejes centrales de la propuesta** de ordenación, con el objetivo de promover una ciudad más cohesionada y sostenible. Esta estrategia 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 Petonales

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.

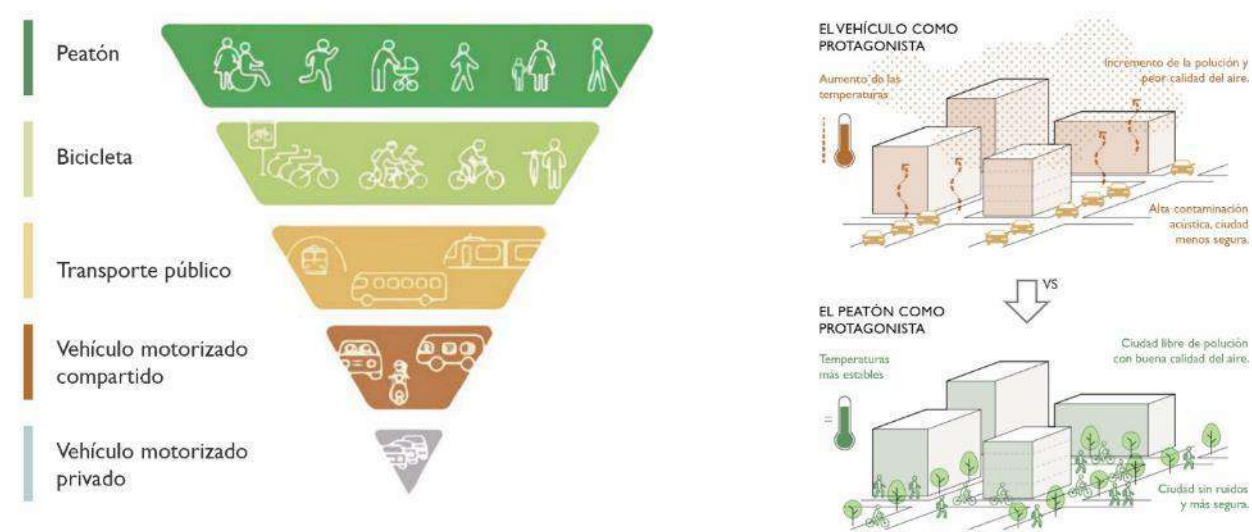
El diagnóstico actual sobre la accesibilidad en el municipio, obtenido durante la fase de análisis y explicado en la presente alternativa, revela importantes deficiencias. Un porcentaje significativo de las calles, especialmente en el casco histórico y la zona central, no cumplen con los estándares de 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.





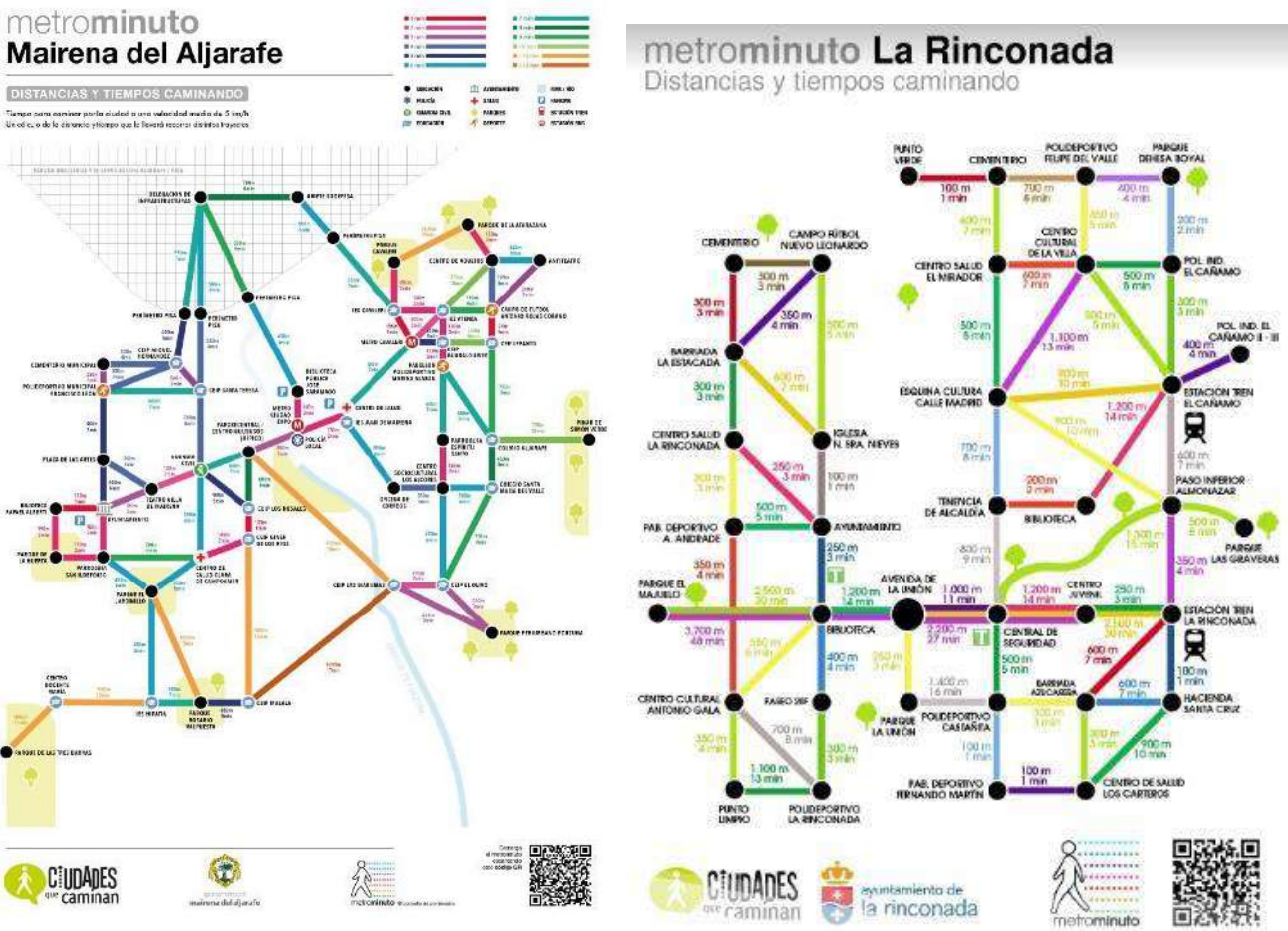
Comparativa situación actual VS montaje ampliación peatonal Av. Colón

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.



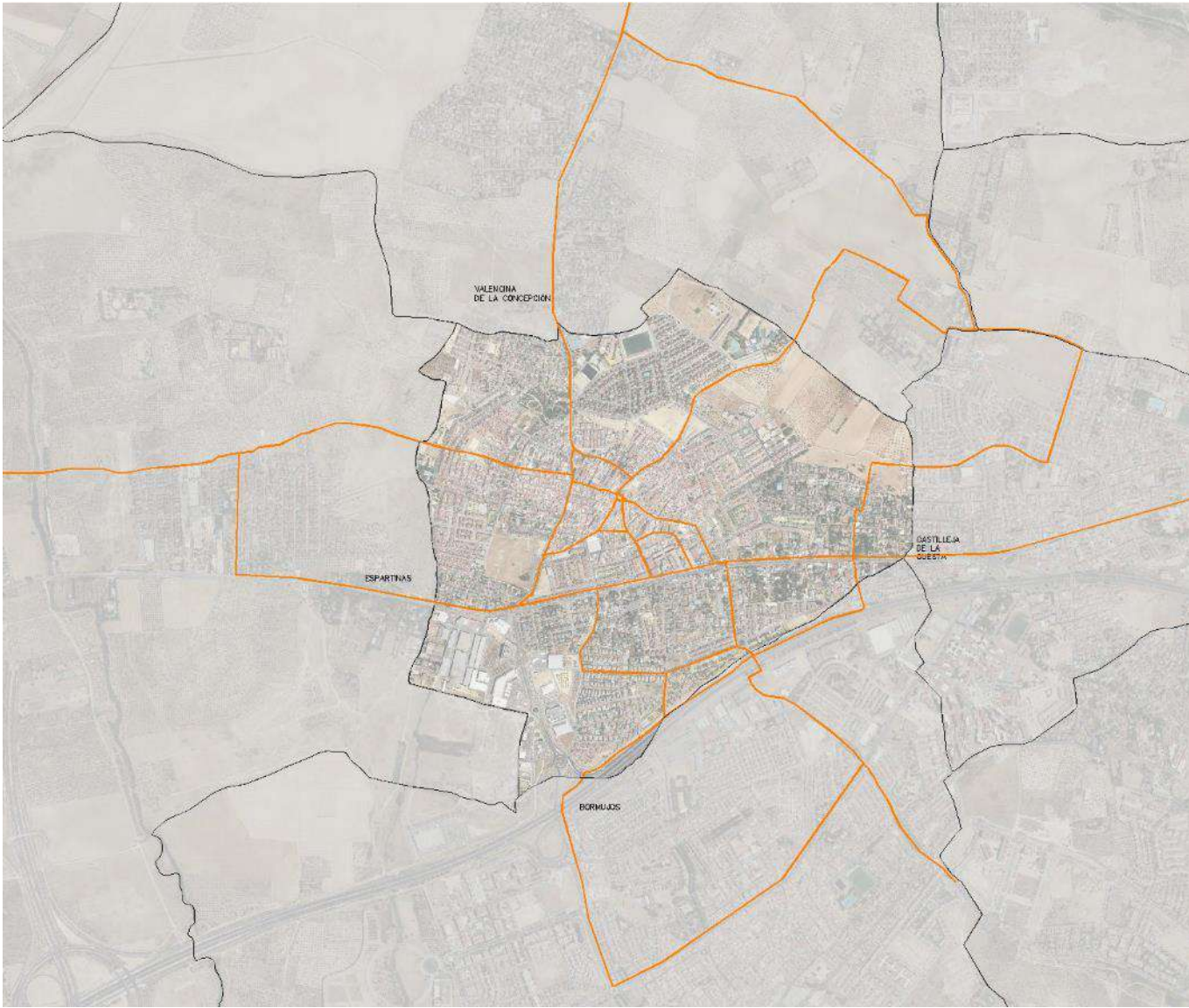
Ejemplo esquemas y señalética de Ciudades que caminan. Mairena del Aljarafe y La Rinconada.
Fuente: www.ciudadesquecaminan.org



Se incluirán áreas estanciales a lo largo de los recorridos, diseñadas para el descanso y la interacción social. Estas áreas, equipadas con bancos y mobiliario urbano adecuado, estarán pensadas para atender las necesidades de los peatones, especialmente de los mayores y menores, promoviendo espacios donde la convivencia y la accesibilidad sean prioritarias.

El diseño de los itinerarios peatonales incluirá la implementación de itinerarios verdes, con arbolado que no solo mejorará el confort térmico en el recorrido, sino que también contribuirá a la sostenibilidad ambiental del municipio. Estos recorridos estarán dotados de una iluminación eficiente que garantice la seguridad de los peatones, tanto en horario diurno como nocturno, haciendo hincapié en los puntos más transitados o sensibles.

La selección de los viales para la implementación de la red peatonal deberá basarse en criterios técnicos como su sección, entorno y adecuación topográfica, priorizando aquellos con características que favorezcan la fluidez y seguridad de los desplazamientos a pie. Se fomentará la recuperación de espacios degradados, convirtiéndolos en áreas aptas para la convivencia y el esparcimiento, reforzando así la cohesión social y la calidad del espacio público.



Esquema no vinculante de Itinerarios peatonales preferentes- Elaboración propia

2.5.4 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



2.6 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.

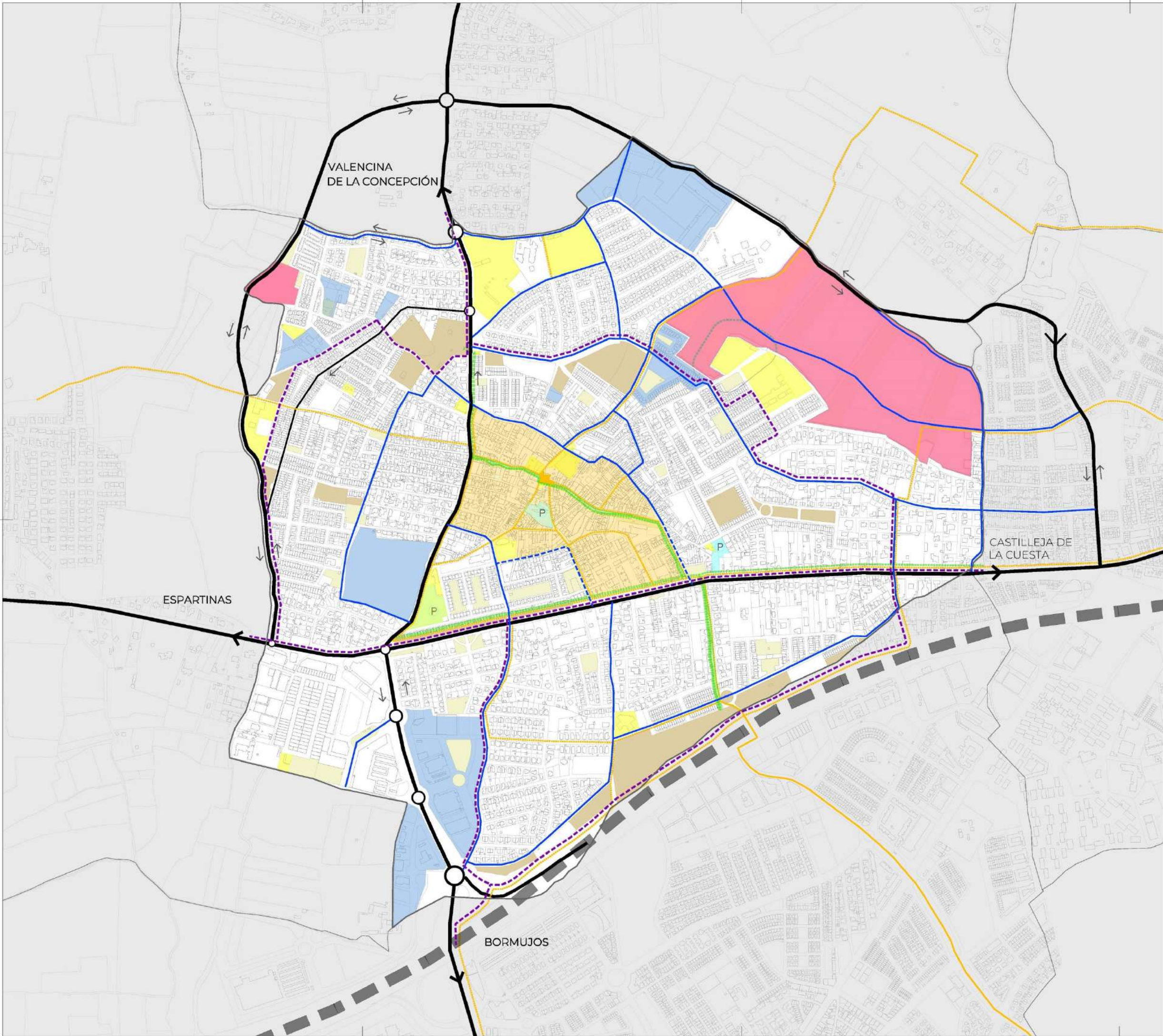
Hay que destacar que esta estrategia de movilidad eficiente y de cohesión local y territorial vienen a reforzar los objetivos tomados de la Agenda Urbana Española, entre los que merece la pena mencionar tanto la adaptación del modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en 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

- ÁREA DE NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO, USO RESIDENCIAL
- ÁREA DE NUEVO SUELO URBANO ASUMIDO POR EL PLAN

PLAN DE INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO

- ZONA DE DISTRITO PEATONAL

2- SISTEMA DOTACIONAL

DOTACIÓN DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES

DOTACIÓN DE EQUIPAMIENTOS

- SISTEMA GENERAL DE EQUIPAMIENTOS
- PARKING DISuasorio

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VARIO-PRINCIPAL (NIVEL I)
- SISTEMA VARIO-SECUNDARIO (NIVEL II)
- SISTEMA VARIO (NIVEL III)
- SISTEMA VARIO HIÉRICO (NIVEL III)
- AVIA AUTONOMA NUEVA SEVILLA
- CONEXIÓN DE SISTEMA VARIO-PRINCIPAL (NIVEL II) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA DE DISTRITO PEATONAL
- RECORRIDOS CICLISTAS
- ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN
- ESPACIOS VERDES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- AFECTACIÓN CONCRETADA

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TERRITORIO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES

2.6.1 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.

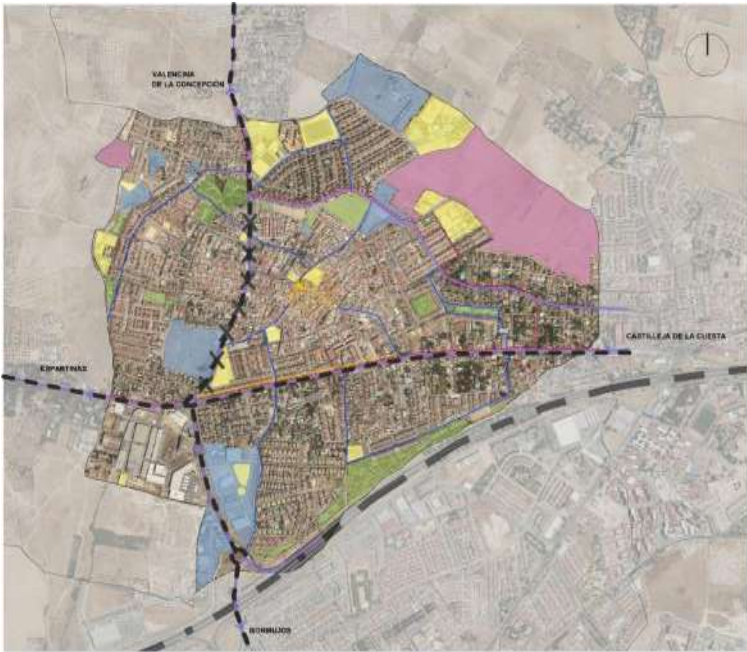
Sobre la **Articulación Territorial**, el estudio del actual planeamiento recogido en la alternativa 00, supone un modelo incompleto tanto en movilidad motorizada como alternativa, ya que prioriza el vehículo motorizado privado, sin establecer una jerarquía que solucione la congestión de tráfico de la 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, así 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 metropolitano, 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 redundante 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 redundará 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.

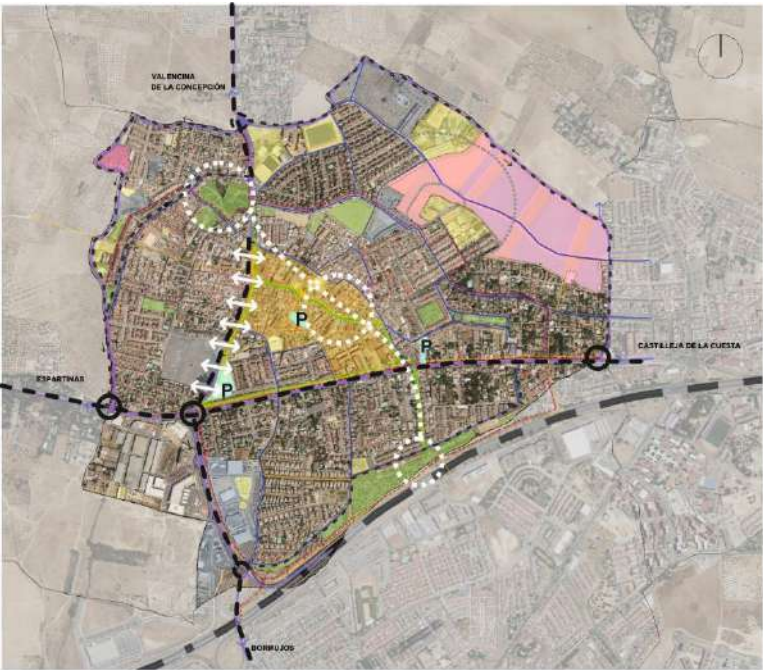




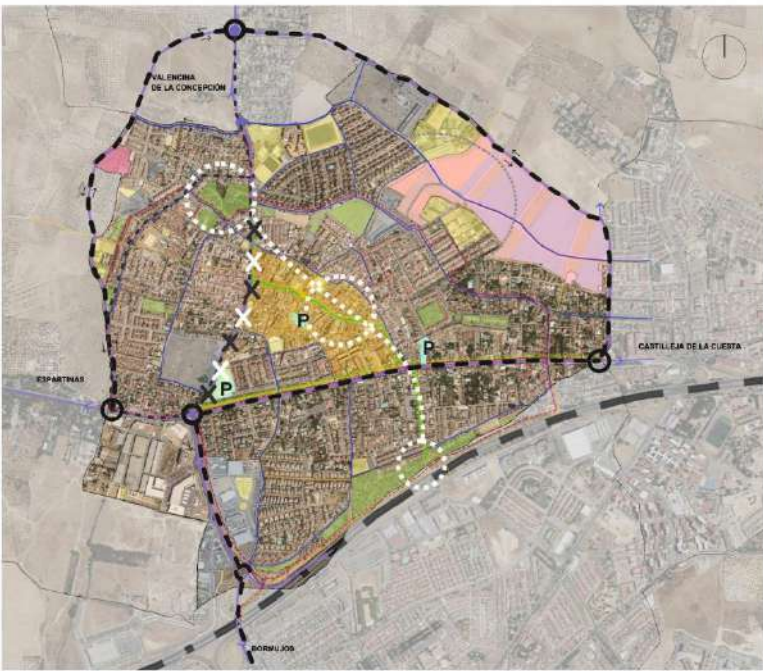
Alternativa 00
La continuidad de lo existente



Alternativa 01
Recuperación del centro histórico



Alternativa 02
La integración del casco urbano



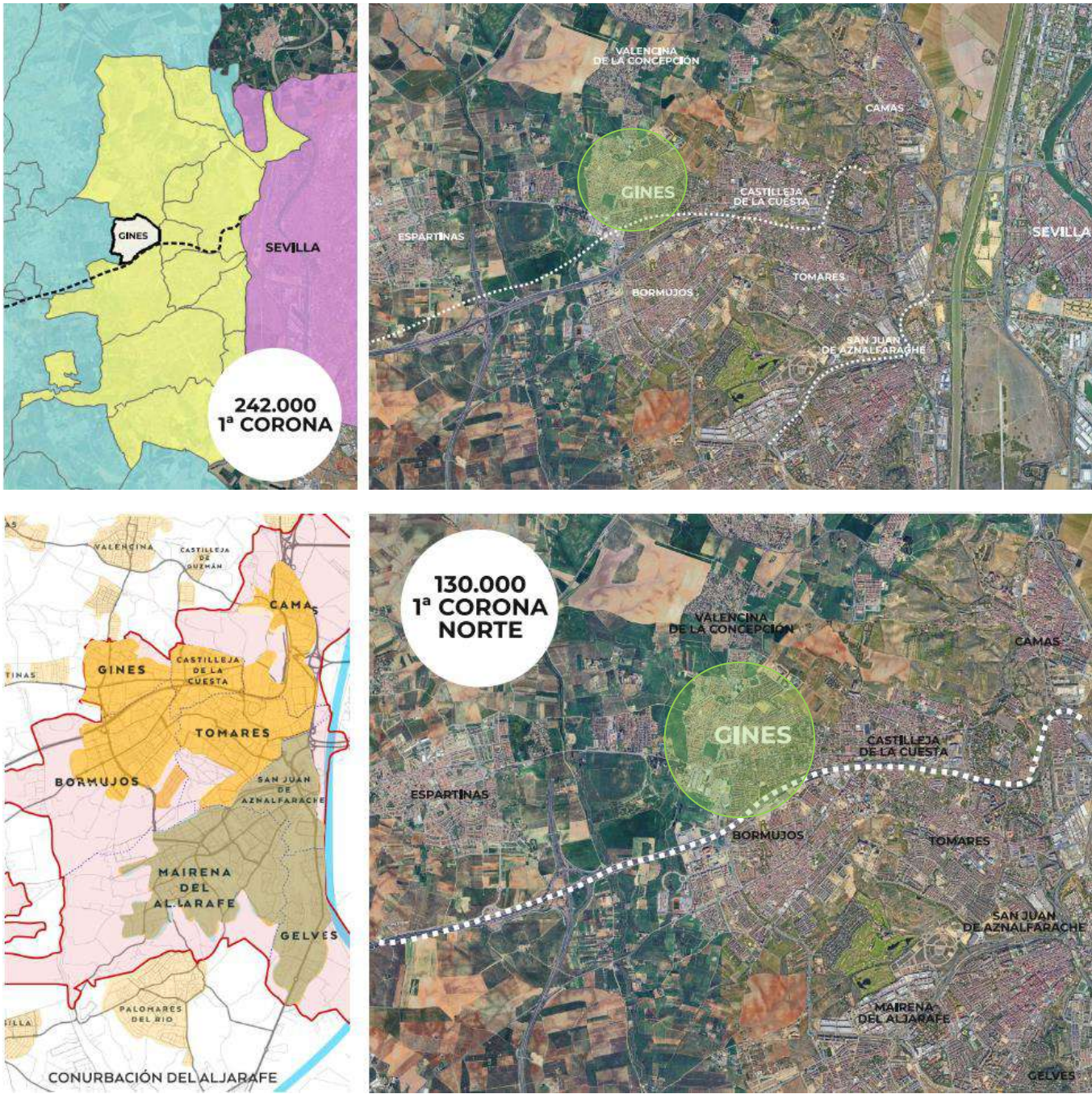
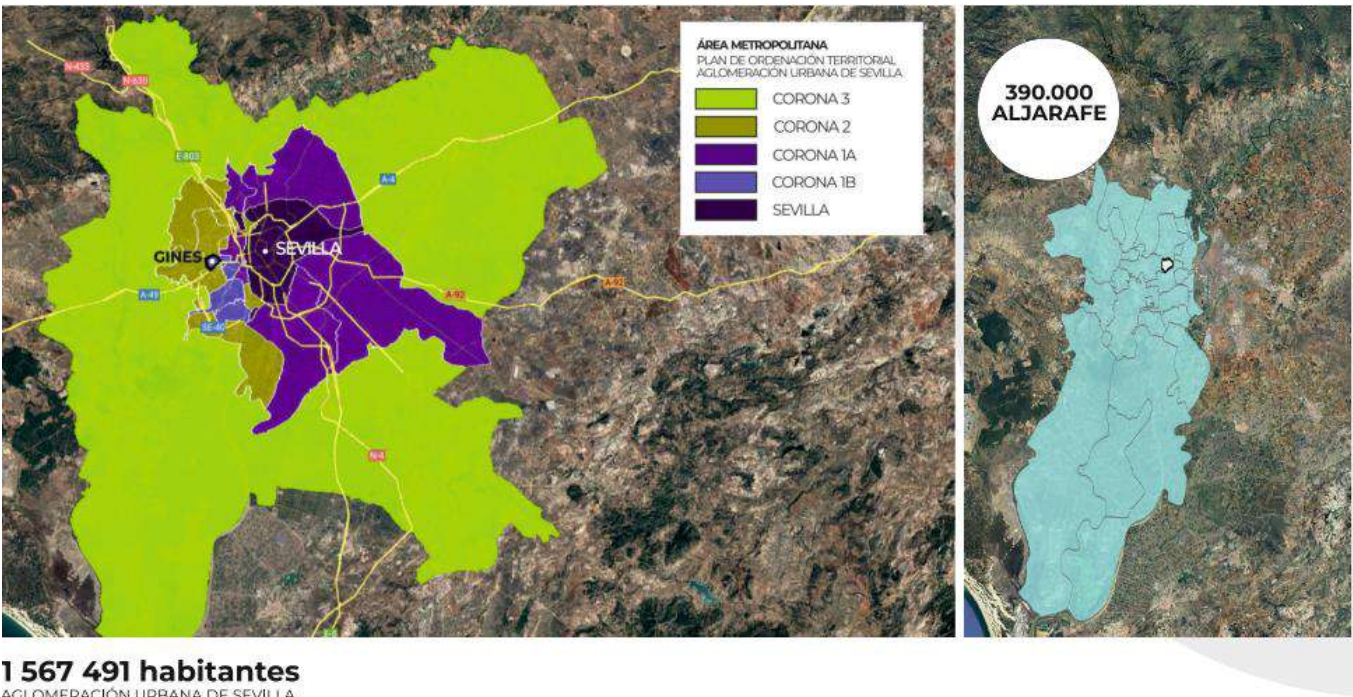
Alternativa 03
Del modelo urbano al territorial

2.7 MODELO TERRITORIAL

2.7.1 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.



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.

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, reconvirtiendo 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

mallla 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.

27.3 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.

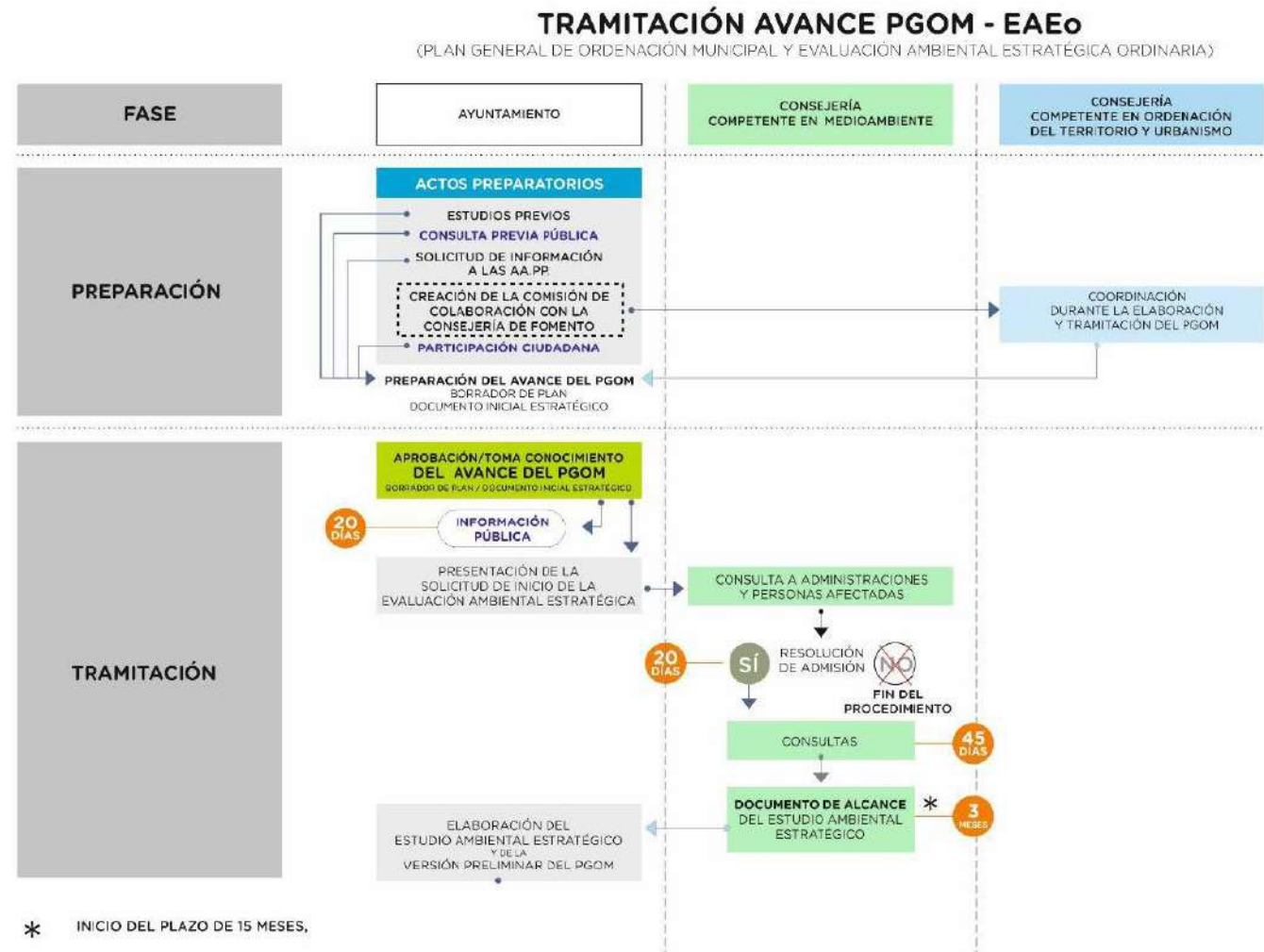
La implementación de estos facilitará una planificación integrada y la optimización de recursos a una escala superior a la de un solo municipio. Esto no solo garantiza una mayor coherencia en el desarrollo territorial, sino que también maximiza las oportunidades de colaboración, promoviendo un crecimiento 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



3. EL DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN O PROGRAMA

3.1 TRAMITACIÓN DEL NUEVO AVANCE Y DEL PGOM

La tramitación y desarrollo del Plan General se regirá por el artículo 78 de la LISTA



Esquema de tramitación de Avance- elaboración propia

3.1.1 Documento de avance (DA)

El Documento de Avance (DA) - tramitación previa para la revisión del plan – viene exigido por los artículos 76 y 77 de la LISTA, detallando este último su contenido (de manera genérica). Es el medio a través del cual se debe propiciar el debate y discusión pública sobre las “prioridades del modelo de la futura ordenación”. Es una mezcla entre un documento estratégico, y un Borrador del Plan (así lo denomina la LEA). Este documento debe ser sometido a información pública, trámite que es preceptivo, siendo el órgano (promotor y sustantivo) el Ayuntamiento.

A. LA NECESIDAD Y CONTENIDO.

El contenido del Documento de Avance debe atenerse a lo establecido en los Pliegos de Prescripciones Técnicas, siendo su objeto establecer las prioridades del modelo de la futura ordenación (basado en el modelo territorial). Por analogía serían los Criterios y Objetivos de los antiguos Avances. Por lo tanto, es un documento que como tal contiene información, datos y propuestas que vienen a introducir las líneas estratégicas de actuación futuras. Básicamente debe servir para que las prioridades del modelo futuro de ordenación o criterios y objetivos que lo acompañan cuenten con la participación de:

- Los actores de la ciudad, que son todos los ciudadanos.
- Los agentes económicos, técnicos o políticos que construyen la ciudad.
- Y también todo tipo de agrupaciones políticas, sociales o económicas y culturales.

B. LA INFORMACIÓN PÚBLICA DEL DOCUMENTO DE PRIORIDADES

Deberá ser sometido a información pública al menos durante 20 días, publicándose el trámite en el BOC, en, al menos, uno de los periódicos de mayor difusión en la Comunidad Autónoma, y en la sede electrónica del Ayuntamiento; el Documento de Avance es previo al acuerdo municipal para la revisión del plan vigente.

C. EL INFORME SOBRE SUGERENCIAS Y OBSERVACIONES (DIAGNÓSTICO PARTICIPADO)

Concluida la información pública del Documento de Avance, se elaborará un informe valorando las sugerencias y observaciones presentadas y, en su caso, las imposiciones sectoriales, de tal manera que se pueda tener una visión de conjunto y particularizada de los problemas que aquejan al concejo en política urbanística. Continúa tratándose de un documento anterior al Plan que tendrá, exclusivamente, efectos administrativos preparatorios del procedimiento de formación y aprobación del planeamiento que corresponda, en este caso el Plan General.

3.1.2 Documento de Aprobación Inicial

El Documento de Aprobación Inicial (DAI), tanto documental como formalmente, ya es el PGO, sin perjuicio de posibles ajustes en fases posteriores).

A. LA DOCUMENTACIÓN NECESARIA

La documentación que debe integrar el documento es la misma que se irá corrigiendo, ampliando o modificando en las fases sucesivas de tramitación.

- - Memoria informativa y memoria justificativa.
- - Normas urbanísticas.
- - Planos de información, diagnóstico y ordenación.
- - Estudio económico y financiero.
- - Programa de Actuación.

Deberán incluirse, además, en cumplimiento de lo establecido en el TRLSRU, los siguientes documentos:

- -Estudio Ambiental Estratégico (artículo 22 TRLSRU y artículos 20 LEA)
- Informe de sostenibilidad del desarrollo urbano, y viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano (artículo 22).
- Resumen Ejecutivo (artículo 25).

B. LA COORDINACIÓN INTERADMINISTRATIVA

La estrategia de redacción, tramitación y aprobación es anterior al plan. Se concibe, por lo tanto, la coordinación en esta fase por razones múltiples: contar con los informes de los sectoriales cuanto antes y que guíe el Documento de Aprobación Inicial (DAI), que las sugerencias se aproximen a las alegaciones futuras y no recibir sorpresas, evitar burocracias...y, fundamentalmente, porque el DA y sus documentos anejos (específicos y planos) son parte del Borrador del Plan que exigen los trámites de la Evaluación Ambiental estratégica ordinaria. Y, además, hacer accesible y visible la información para la participación ciudadana.

Los órganos administrativos a los que se consultará en el trámite de coordinación interadministrativa, y a los que deberá solicitarse informe en el momento en que, en su caso, lo exija su normativa específica serán los que en el momento de efectuarlo sean titulares de competencias sobre las siguientes materias:

- Aeródromos
- Patrimonio Cultural
- Carreteras pertenecientes a la red estatal
- Carreteras pertenecientes a la red autonómica
- Dominio público hidráulico
- Comercio
- Infraestructuras del sector energético (transporte y distribución de energía eléctrica, telecomunicaciones, transporte de gas natural, hidrocarburos)
- Líneas ferroviarias que formen parte de la red de ferrocarriles de interés general
- Montes y terrenos forestales
- Obras públicas de interés general
- Obras e infraestructuras hidráulicas de interés general
- Telecomunicaciones e instalaciones radioeléctricas
- Servidumbres acústicas
- Patrimonio de la Administración del Estado
- Patrimonio de la Administración del Principado de Asturias
- Bienes afectados a la Defensa Nacional o al uso de las Fuerzas Armadas
- Transportes
- Abastecimiento de agua
- Residuos

El documento se remitirá, asimismo, a la Delegación del Gobierno, a la Consejería de Presidencia y a aquellos organismos o entidades que gestionen intereses públicos que puedan resultar afectados sustancialmente por las actuaciones proyectadas.

C. LOS INFORMES SECTORIALES

Se refiere específicamente a los informes sectoriales que, sin perjuicio del trámite de coordinación interadministrativa, deberán solicitarse en el momento en que lo establezca la legislación sectorial, debiendo emitirse en el plazo que esta disponga.

D. LA APROBACIÓN INICIAL, INFORMACIÓN PÚBLICA, INFORMES SECTORIALES Y AUDIENCIA A LOS AYUNTAMIENTOS

Una vez presentados ante el Ayuntamiento los documentos elaborados (incluidas las determinaciones de los Informes preceptivos previos) estos serán objeto de aprobación inicial y publicación, junto con el propio acuerdo, en el BOC y en la sede electrónica del Ayuntamiento, momento en el cual se abre el trámite de información pública por el plazo mínimo de 45 días.

Simultáneamente con la información pública del Documento de Aprobación Inicial, durante un periodo mínimo de 45 días (tiempo del Estudio Ambiental estratégico), se realizarán los trámites de audiencia a los Ayuntamientos afectados y de solicitud de todos aquellos informes sectoriales preceptivos.

E. LA SUSPENSIÓN DE LICENCIAS SIMULTÁNEA A LA APROBACIÓN INICIAL

El artículo 78.2 de la LISTA d regula la suspensión de licencias, determinada por el acuerdo de aprobación inicial de la Revisión, de manera global o en aquellas áreas cuyas nuevas determinaciones supongan modificación del régimen urbanístico vigente. En ningún caso será superior a 3 años.

F. EL INFORME SOBRE LAS ALEGACIONES AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL (DAI)

Sobre el contenido de las alegaciones e informes sectoriales presentados deberá elaborarse informe en el que se dé respuesta detallada a cada una de ellas. Estas contestaciones, y los cambios en el documento que de ellas se deriven, deberán ser objeto de aprobación municipal.

G. LOS CAMBIOS POSTERIORES A LA INFORMACIÓN PÚBLICA

Según artículo 73.6, cuando los cambios que resulte procedente introducir produzcan una alteración sustancial en los criterios y soluciones del planeamiento inicialmente aprobado, se abrirá un nuevo plazo de información pública y, en su caso, audiencia a los concejos afectados.

3.1.3 El Documento de Remisión a la Consejería de Ordenación del Territorio y Urbanismo

Siendo preceptivo el informe antes de la aprobación definitiva debe elaborarse, para su remisión a la misma, un documento en el que se hayan introducido las modificaciones derivadas del trámite de información pública o de los informes o alegaciones presentadas por las Administraciones o entidades. Este documento se aprobará simultáneamente con la contestación a las alegaciones o informes sectoriales presentados.

3.1.4 Documento de Aprobación Definitiva

El documento que se apruebe definitivamente incorporará las prescripciones que señale la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) y el informe vinculante de la Consejería de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Junta de Andalucía

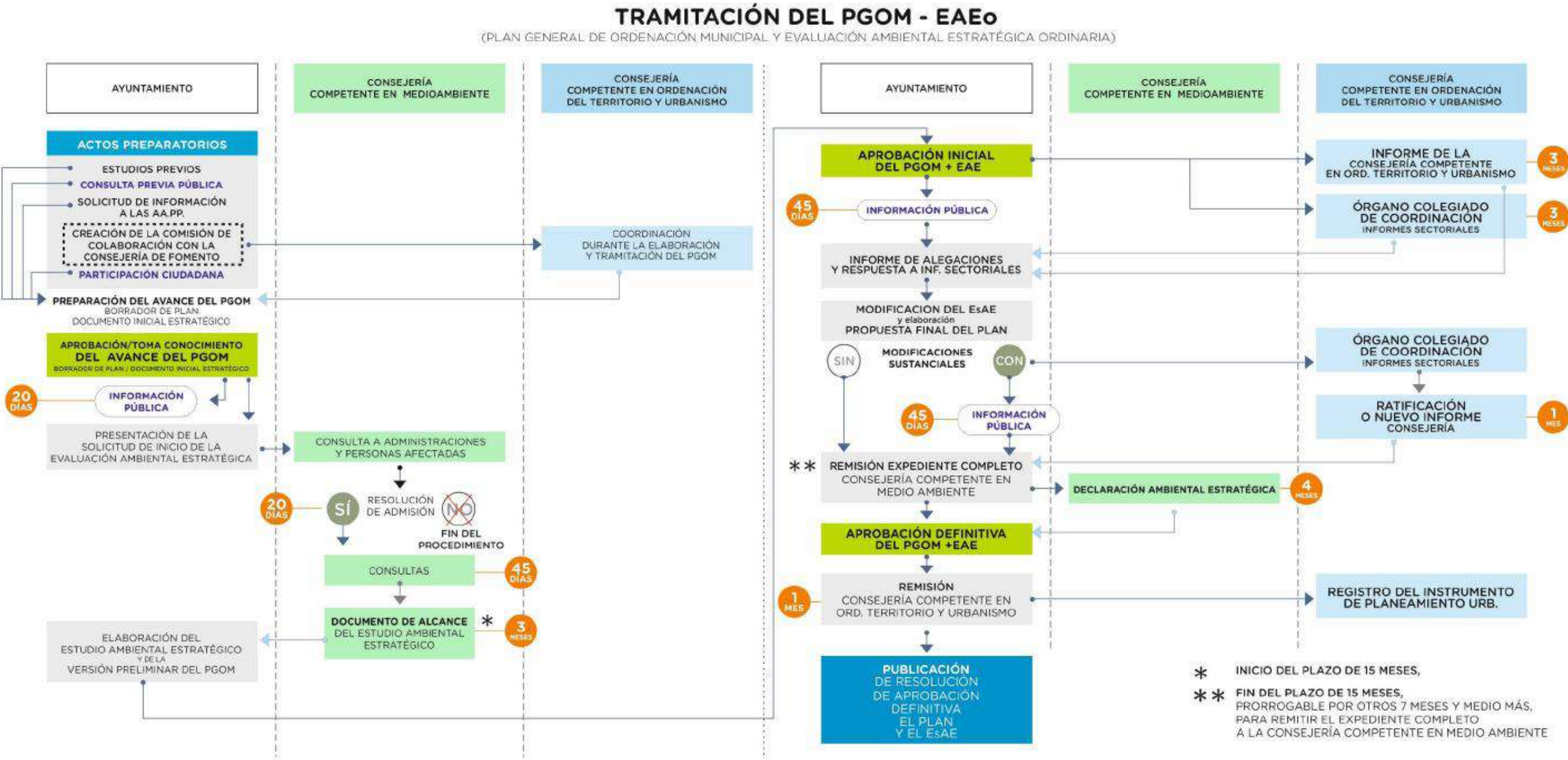
Producida la aprobación definitiva del Plan, tanto el acuerdo de aprobación como sus AOA de edificación y/ o Normas urbanísticas, deberán ser objeto de publicación en el BOC. Como anexo al acuerdo de aprobación definitiva se publicará una relación de los demás documentos que integren el instrumento aprobado. Una vez publicado entrará en vigor y será inmediatamente ejecutivo.

La publicación deberá además incluir, por imponerlo así el artículo 26 de la LEA, la siguiente documentación:



- Referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del público el contenido íntegro del Plan.
 - Un extracto que incluya los siguientes aspectos:
 - De qué manera se han integrado en el plan los aspectos ambientales.
 - Cómo se ha tomado en consideración en el Plan el Estudio Ambiental Estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas, incluyendo en su caso las consultas transfronterizas y la Declaración Ambiental Estratégica, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.
- Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.
 - Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan





Cuadro general del engarce de la Evaluación Ambiental estratégica y el Plan General de Ordenación Municipal



3.2 EFECTOS DE APROBACIÓN DEL AVANCE DEL PGOM

Dado que el Avance del PGOM tiene como objeto orientar la redacción del Plan, su aprobación tiene “efectos administrativos internos, preparatorios de la redacción del correspondiente instrumento de planeamiento”

Sobre dichos efectos, en ausencia del Reglamento autonómico, el artículo 125.3 RPU indica, más concretamente, que “El Organismo o Corporación encargado de la formulación del Plan, a la vista del resultado de la exposición al público y de los estudios técnicos realizados, acordará lo procedente en cuanto a los criterios y soluciones generales con arreglo a los cuales hayan de culminarse los trabajos de elaboración del Plan”.

Además, y a tenor de lo expuesto en el artículo 77 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, el Avance ha de considerarse un “borrador del plan a los efectos del procedimiento ambiental correspondiente.”

Asimismo, la aprobación del citado avance implica el cumplimiento de las disposiciones contenidas en el ya citado artículo 77 de la Ley 7/2021. Por tanto, y en este sentido, cabe destacar que el Avance 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.”



4. LOS POTENCIALES IMPACTOS

4.1 EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO

Dadas las características del ámbito de intervención, que comprende la totalidad del municipio de Gines, la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan General Municipal deberá abordar específicamente su incidencia potencial sobre sus elementos singulares desde el punto de vista territorial y ambiental. Por elementos singulares del territorio se entienden aquellos espacios de especial valor ambiental, o los protegidos por legislación sectorial o urbanística.

Cabe diferenciar distintos tipos de repercusiones y tensiones sobre estos espacios, que provienen de las nuevas implantaciones sobre los espacios antropizados y naturales.

En primer lugar, hay que aludir a las repercusiones territoriales. El impacto de las actuaciones urbanísticas sobre el paisaje, sobre los espacios protegidos o patrimoniales, caso de la red de vías pecuarias o los yacimientos y bienes arqueológicos o históricos. No obstante, la variedad de las situaciones posibles no permite realizar demasiadas generalizaciones sobre el tema, por lo que para tomar conocimiento más específico debe analizarse cada una de ellas concretamente en las sucesivas fases de redacción del Plan.

En segundo lugar, hay que referirse a las repercusiones derivadas del planeamiento sobre los recursos naturales que deberán valorarse en detalle en el Estudio Ambiental Estratégico. El suelo y la cubierta vegetal pueden verse afectados por las modificaciones introducidas por los movimientos de tierras y los desbroces propios de la urbanización. Ambas acciones pueden generar incrementos del riesgo de erosión y la alteración de cauces y arroyos si no se adoptan las adecuadas medidas de corrección y control.

Por último, deben también considerarse los efectos ambientales de las propuestas con repercusiones socioeconómicas y sobre la dotación para la cultura o el deporte. Las consideraciones anteriores tienen un común denominador ecológico-territorial. Sin embargo, no hay que olvidar que la ordenación urbanística tiene importantes repercusiones socioeconómicas, con efectos directos e inmediatos o derivados o aplazados sobre el nivel y la calidad de vida de la población.

Los efectos ambientales que se han identificado derivados del crecimiento de la ciudad y las nuevas perspectivas de desarrollo urbano, es decir, aquellas actividades que tienen potencial repercusión o incidencia ambiental por las determinaciones a adoptar por el Plan General de Gines se pueden resumir en los siguientes.

- Las intervenciones sobre las infraestructuras y la movilidad o las propuestas de crecimiento.
- Efectos sobre la Hidrogeología.
- Efectos sobre el Suelo: alteración de la topografía y de los efectos sobre geomorfología.
- Afección al Medio Ambiente Atmosférico: contaminación atmosférica, acústica y química
- Efectos sobre factores climáticos y relaciones de la Propuesta con el cambio climático.
- Afección al Patrimonio Histórico-Artístico y a los Dominios Públicos: Vías Pecuarias.
- Afección al Paisaje.
- Consumo de Recursos Naturales: agua, suelo, consumo energético, etc.

- Generación y Gestión de Residuos: aguas residuales, infraestructura municipal de gestión de residuos, control de vertidos, etc.
- Afección a las Infraestructuras.
- Efectos Socioeconómicos.

Se estudiará, asimismo, la interrelación o efectos sinérgicos entre todos estos factores.

En el anejo de repercusiones ambientales de las distintas alternativas se pueden observar los potenciales impactos ambientales generados por cada una de las alternativas contempladas en este Avance.

4.2 PROPUESTA METODOLÓGICA PARA LA ELABORACIÓN DEL ESAE.

Dicho esto, el objeto del Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Urbanística de Gines no será otro que posibilitar un proceso evaluador que permita complementar la planificación urbanística a la que asiste, incorporando criterios ambientales que faciliten, de un lado, evaluar la sostenibilidad de las propuestas y de otro, reducir los efectos ambientales negativos o desajustes que puedan estimarse en función de los objetivos y propuestas integrantes del Plan General.

La metodología que se propone para la realización del Estudio Ambiental Estratégico se basa en la comprobación del ajuste de la Propuesta de Ordenación, en la Alternativa seleccionada, con la Capacidad de Acogida del ámbito del planeamiento, determinada a partir de la delimitación de las Unidades Ambientales Homogéneas que componen el territorio y de la consideración de los riesgos y limitaciones, y en evaluaciones actuales y tendenciales que permitan estimar la evolución del territorio con o sin la aplicación del Plan General, así como en realizar un seguimiento futuro de la evolución de ésta en su ejecución, mediante el uso de indicadores que permitan ir testeando la eficiencia del Plan General y su sostenibilidad ambiental. El análisis de la situación actual del territorio, desde el punto de vista ambiental se aborda, por tanto, en esta caracterización mediante Unidades Ambientales Homogéneas y en el estudio de las afecciones territoriales y los riesgos inherentes al territorio. En definitiva, se trata de analizar la coherencia interna del Plan desde el punto de vista ambiental, determinando si las propuestas planteadas implican una mejora o una agudización de los efectos ambientales negativos de los procesos a ordenar, si se producen desajustes o efectos negativos sobre las porciones del ámbito con mayores valores ambientales y verificando si el Plan General se ajusta a las planificaciones y normativas con proyección ambiental de índole supramunicipal, que en muchos casos incluyen actuaciones vinculantes para el planeamiento urbanístico y que, en todo caso, deben servirle de referencia.

Se adoptará, en este sentido, como elemento de referencia fundamental la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, aprobada por Acuerdo de 5 de junio de 2018, cuyos Objetivos se centran en:

- Integrar la conservación y el uso sostenible del capital natural andaluz en el modelo de desarrollo territorial, reforzando el papel de las cuestiones ambientales en las políticas sectoriales, y establecer mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional que faciliten un marco global de actuación.
- Fortalecer la capacidad adaptativa de los ecosistemas andaluces en un escenario de Cambio Global para que mantengan un flujo sostenido de ecoservicios fundamentales para el desarrollo humano en la región.



- Acercar los servicios e infraestructuras ambientales a la sociedad andaluza e integrarlos en la economía mediante un sistema de Fiscalidad ecológica.
- Mejorar el conocimiento científico y técnico multi y transdisciplinar y fortalecer la innovación para desarrollar un modelo de gestión integrado de los sistemas naturales y socioeconómicos de Andalucía.
- Incrementar el reconocimiento por la población andaluza del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza y mejorar la comunicación y conciencia social sobre la importancia y necesidad de su custodia y conservación.
- Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando los servicios culturales de la naturaleza.
- Promover iniciativas que reduzcan las desigualdades socioeconómicas de la población andaluza y favorezcan la cohesión social y el trabajo digno, afianzando la idea de un desarrollo que abarca la dimensión ambiental, económica y social y trasladando a la escala regional el objetivo de erradicación de la pobreza.

El Estudio Ambiental Estratégico del Plan General de Ordenación Municipal de Gines se acometerá a partir de las siguientes líneas de actuación metodológica:

1) Una primera fase abordará la descripción detallada de la situación actual ambiental y territorial del ámbito afectado, a partir del estudio del Medio Físico-Natural, de la delimitación de Unidades de Paisaje y de Unidades Ambientales Homogéneas y de la determinación de la Calidad Ambiental, la Fragilidad del Medio y los Riesgos y Limitaciones presentes en cada Unidad (Capacidad de Acogida), y de su evolución previsible en ausencia de planificación, identificando claramente cuáles son los procesos y cuál es su proyección ambiental. Se identificarán, así mismo, las Áreas Ambientalmente Relevantes y Especialmente Sensibles, y las Afecciones Territoriales actuantes, caracterizando con especial detenimiento aquellas zonas que puedan verse afectadas de manera significativa por el Plan General.

2) Una siguiente fase consistirá en el análisis y valoración ambiental de las propuestas del Plan General y de su incidencia previsible sobre los procesos ordenados y sobre su efecto en el ámbito local, de forma que se determine si las propuestas planteadas agravan o reducen los efectos ambientales negativos.

3) Paralelamente a esto, el análisis de las normativas y planificaciones con contenido ambiental que afectan al ámbito y del nivel de ajuste de las propuestas incluidas en el Plan General, permitirá establecer conclusiones sobre la coherencia con compromisos ambientales de escala superior, identificando así su efecto global.

4) Incorporándose desde el inicio del proceso planificador, se aportarán una serie de medidas preventivas y recomendaciones que mejoren el encaje ambiental de cada propuesta, y que permitan prevenir, reducir y contrarrestar los efectos negativos sobre el medio ambiente por la aplicación del Plan General.

5) Ya en último lugar, un aspecto importante consistirá en proponer un sistema de indicadores que se ajusten de la mejor manera posible al proceso que se pretende evaluar, y que permita realizar un seguimiento futuro de la evolución del Plan General.

Los efectos previsibles, sobre el medio, derivados del Plan General se analizarán también sectorialmente y medio a medio según el siguiente esquema:

La atmósfera y energías renovables.

- Se evaluarán las determinaciones del Plan General que puedan afectar a la calidad del aire tanto a escala local, por la emisión de gases contaminantes y partículas, como global, por la emisión de gases de efecto invernadero (GEI), con especial atención a las referidas a la movilidad.
- Se establecerá su incidencia en los procesos de cambio climático.
- Se considerará el parque de vehículos, la intensidad de vehículos en carretera, el consumo de energía eléctrica, la producción de energías limpias y los valores de contaminantes en la atmósfera.
- Determinaciones del Plan General en materia de energía, así como la demanda energética asociada a estas determinaciones, en estrecha relación con la emisión de gases de efecto invernadero, el consumo de energía eléctrica y la producción de energías limpias.

El ciclo del agua.

- Efectos sobre el recurso en relación con su disponibilidad: incremento de la demanda de agua por los nuevos desarrollos urbanísticos, nuevas infraestructuras de abastecimiento, etc.
- Evaluación sobre posibles efectos a los acuíferos: sellado e impermeabilización del suelo y riegos de contaminación.
- Estimación de su calidad: sistemas de saneamiento, incremento de caudales a depurar, vertidos sobre aguas continentales o marinas.
- Se considerarán variables como el consumo en abastecimiento, volumen de agua reutilizada o superficie de substrato permeable impermeabilizada.

El suelo.

- El análisis abordará una valoración sobre la adecuación de las nuevas ocupaciones de suelo en cuanto a su calidad y capacidad agrológica, de manera que se pueda estimar la importancia de la pérdida efectiva de suelo en términos cuantitativos y cualitativos.

La biodiversidad.

- Alteraciones sobre los paisajes naturales y culturales de mayor calidad o más representativos en el ámbito de afección del Plan General.
- Se analizarán aspectos tales como la evolución de los usos del suelo, la superficie ocupada por usos agrícolas, urbanos e infraestructuras.

Los residuos.

- Evaluación de las propuestas que afecten a la generación de residuos, atendiendo a la cantidad en sus diferentes tipologías y al sistema de recogida, gestión y tratamiento.
- Se analizarán aspectos como el volumen de residuos generados, de residuos con recogida selectiva y de residuos reciclados

Los riesgos.

- Determinaciones que puedan estar relacionadas con los riesgos naturales (riesgos de erosión, inundabilidad, etc.) y tecnológicos (nuevas infraestructuras):



- Contaminación de suelos.
- Pérdida de suelo y erosión.
- Riesgos tecnológicos.



5. LA INCIDENCIA EN MATERIA DE CAMBIO CLIMÁTICO

El cambio climático es considerado una de las mayores amenazas medioambientales a las que se enfrenta la humanidad en la actualidad. Este suceso ambiental puede acarrear consecuencias devastadoras si no se actúa de forma inminente ante este hecho. A pesar de no poder evitar las consecuencias, todavía se pueden minimizar las más severas.

Esta es la razón por la que se publica 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. En el Título III sobre Adaptación al cambio climático, se aborda la integración de la adaptación al cambio climático en los instrumentos de planificación.

El artículo 19.1 de 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 determina que “las actividades de planificación autonómica y local relativas a las áreas estratégicas para la adaptación al cambio climático establecidas en el artículo 11 tendrán, a efectos de esta ley, la consideración de planes con incidencia en materia de cambio climático”. En dicho artículo 11 relaciona en su punto “f) Urbanismo y ordenación del territorio”.

Para los Planes Generales se establece un contenido específico en materia de cambio climático cuyo cumplimiento se valora dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica. Conforme al artículo 19.2 de 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 el Estudio en materia de cambio climático y transición energética del instrumento de planeamiento urbanístico incluirá los siguientes apartados:

El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.

Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.

Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

5.1 ANÁLISIS DE LA VULNERABILIDAD AL CAMBIO CLIMÁTICO DEL PLAN GENERAL Y SU ÁMBITO TERRITORIAL, DESDE LA PERSPECTIVA AMBIENTAL, ECONÓMICA Y SOCIAL Y DE LOS IMPACTOS PREVISIBLES.

Se hace imprescindible avanzar en el campo del análisis de riesgos e impactos e identificación de vulnerabilidades al cambio climático en todas las escalas, desde la continental y la nacional hasta la regional y la local. Es mucho lo que se está avanzando en este campo, especialmente en algunas comunidades costeras como Andalucía, donde se están haciendo grandes esfuerzos en este sentido. Sin embargo, a medida que se desciende en la escala, a nivel municipal o inframunicipal, es más difícil encontrar estudios y cartografías predeterminadas.

En el año 2012 la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio publicó el Estudio Básico de Adaptación al Cambio Climático para el Sector Ordenación del Territorio y Urbanismo, este documento contiene una Evaluación de la vulnerabilidad asociada a la precipitación, a la temperatura y a los eventos climáticos extremos.

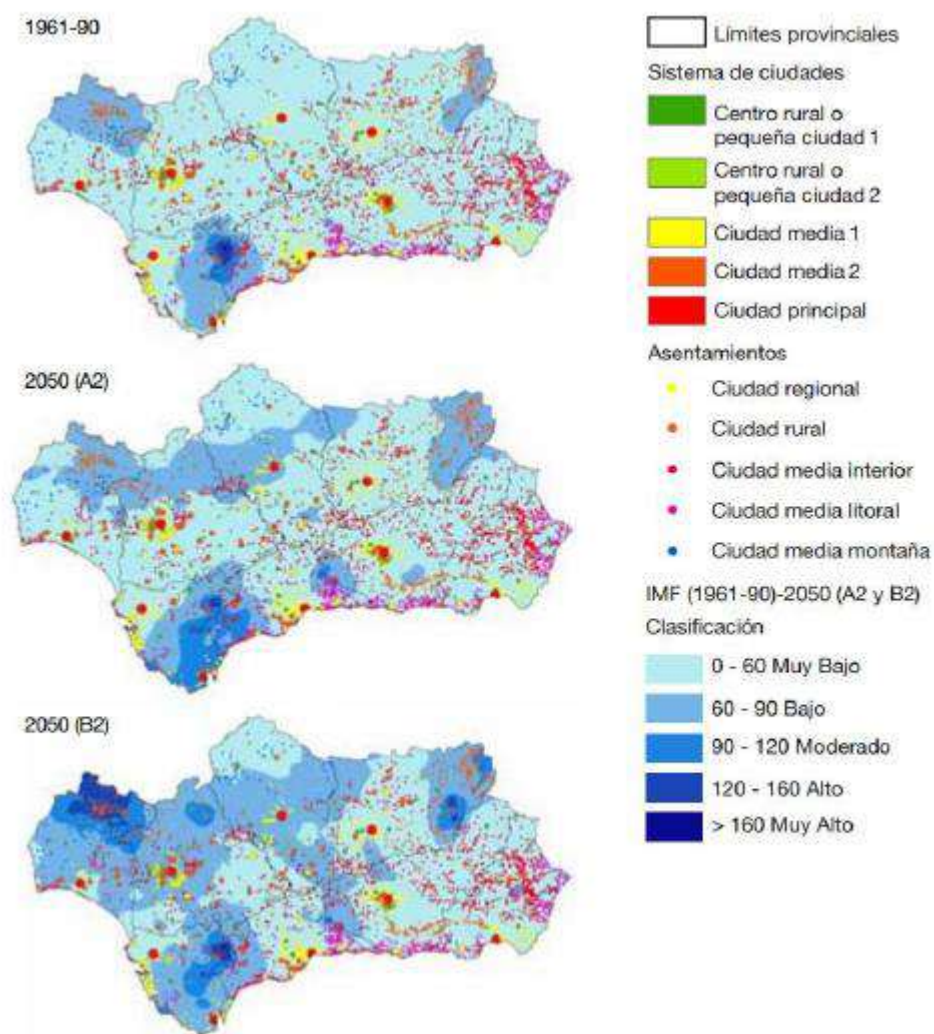
La vulnerabilidad del territorio la evalúa a partir de la magnitud de los cambios en las variables de temperatura y precipitación, mediante la construcción de índices climáticos y su representación cartográfica, según los datos del clima modelizados por la FIC (Fundación para la Investigación del Clima) y la AEMET (Agencia Estatal de Meteorología), correspondientes al periodo 1961-90 y al año 2050 (escenarios de emisiones A2 y B2). Se trata de una evaluación cualitativa y de carácter predictivo que proporciona la información necesaria para el posterior estudio de riesgos de origen climático y su tendencia en función del cambio del clima.

a.1) Vulnerabilidad asociada a la precipitación.

AGRESIVIDAD CLIMÁTICA O IMF

El IMF es un indicador de la capacidad erosiva de la lluvia y de su distribución temporal. El poder erosivo de la precipitación es un aspecto fundamental a la hora de abordar el estudio de los procesos erosivos que son susceptibles de desencadenarse en un territorio concreto.

Para valorar esta vulnerabilidad el Estudio utiliza el Índice Modificado de Fournier (IMF) o índice de Agresividad Climática, cuyos valores se clasifican de la siguiente manera:



Se obtienen los siguientes resultados:

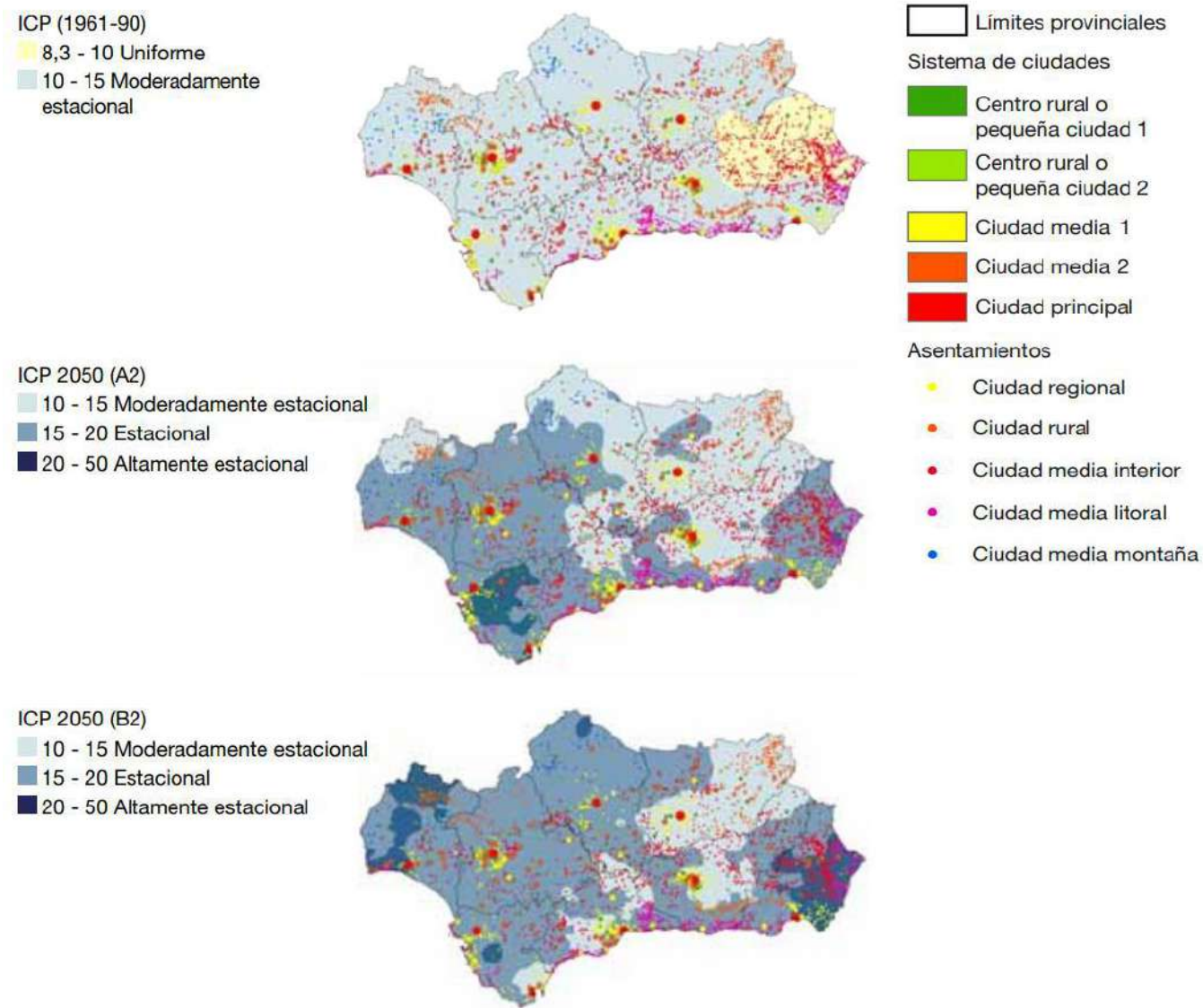
- Periodo 1961-90: A nivel local, se puede establecer que el valor IMF para el municipio de Gines se establece en el rango de Muy Bajo entre 0-60, por lo que no existe un alto poder erosivo de las lluvias en esta zona. A nivel regional en cambio, existen zonas con un alto IMF como puede ser las Sierras de Grazalema y de Ronda, y en menor medida, la mitad oriental de la provincia de Cádiz, la Sierra de Aracena y las Sierras de Cazorla, Segura y las Villas.
- Año 2050 – Escenario A2: A nivel regional, el patrón espacial del IMF en 2050 bajo el escenario A2 es bajo, situación menos optimista que la del periodo 1961-90 y las principales diferencias surgen por la dilatación de las isolíneas con valores más elevados. Una mayor proporción del territorio andaluz está afectada por valores más altos. Bajo este escenario, la totalidad del territorio de Gines continúa en los valores de 60-90 o Bajo
- Año 2050 – Escenario B2: Bajo este escenario, la agresividad climática a nivel regional es notablemente superior, aunque destacan otras provincias como Huelva, donde se alcanza una erosividad pluvial alta en casi toda la mitad septentrional. También la Sierra de Cádiz alcanza valores muy altos, o las comarcas jiennenses de Sierra de Cazorla y Sierra de Segura, donde alcanzan valores de moderados a altos. Gines obtendría un IMF de entre 60-90 de nuevo, o Bajo.

ÍNDICE DE CONCENTRACIÓN DE LA PRECIPITACIÓN

El ICP evalúa la cantidad de precipitación que se concentra en determinados periodos concretos y que se caracterizan por ser aguaceros de corta duración, por lo que puede resultar interesante en materia de ordenación del territorio y urbanismo puesto que la concentración de la precipitación en elevadas cantidades y periodos cortos de tiempo puede provocar daños materiales e inundaciones de cierta consideración.

Valores del IPC

Valores	Clasificación
8,3-10	Uniforme
10-15	Moderadamente estacional
15-20	Estacional
20-50	Altamente estacional
50-100	Irregular



- Periodo 1961-90: Según los datos pluviométricos correspondientes al periodo 1961-90, la mayor parte del territorio andaluz tiene un ICP caracterizado como moderadamente estacional (ICP entre 10 y 15), únicamente se encuentra fuera de esta categoría las comarcas más orientales de Granada y Almería como Los Vélez y Huéscar. Gines, se encuentra dentro del rango Moderadamente estacional.
- Año 2050 – Escenario A2: Según los datos pluviométricos modelizados para el año 2050 bajo el escenario de emisiones A2, el ICP difiere notablemente respecto al periodo 1961-90, siendo los valores de este más desalentadores, especialmente para la provincia de Cádiz, y algún punto en Almería. El municipio de Gines pasaría a alcanzar unos valores del ICP entre 15-20, es decir, Estacional.
- Año 2050 – Escenario B2: Bajo este escenario, los valores del ICP altamente estacional en la provincia de Cádiz se ven considerablemente reducidos, afectando particularmente al Noroeste de la Comarca de La Janda, dónde sí aumentan los valores es en la Provincia de Huelva y sobre todo en la de Almería, que en su práctica totalidad presentaría valores Altamente Estacionales. Gines, pasaría a alcanzar unos valores del ICP entre 15-20 (Estacional)

ANÁLISIS DE LA SEQUÍA

La sequía, como evento climático de rango extraordinario asociado a la precipitación, debe ser analizada, en la medida de lo posible, tanto cuantitativamente como en lo que a evolución futura se refiere, puesto que, para la ordenación del territorio, especialmente para las actividades turísticas, el sistema de ciudades o la agricultura, es un aspecto clave la anticipación y preparación ante tales posibles fenómenos.

Aunque existen numerosos índices o indicadores que permiten calcular o cuantificar la sequía, en el Estudio Básico de Adaptación al Cambio Climático Sector Ordenación del Territorio y Urbanismo (Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, 2012) se ha optado por el método de los quintiles, utilizado por la Agencia Estatal de Meteorología, que clasifica los años en cinco categorías:

Clasificación del año	Precipitación	Quintil
Muy seco	0-20%	Inferior a la 1ª
Seco	20-40%	Entre la 1ª y la 2ª
Normal	40-60%	Entre la 2ª y la 3ª
Húmedo	60-80%	Entre la 3ª y la 4ª
Muy húmedo	80-100%	Superior a las 4ª

En el escenario A2, los ámbitos más expuestos a episodios de sequía se localizan en la mitad Occidental de Andalucía y en la provincia de Jaén.

Bajo el escenario B2, apenas existen problemas de sequía, puesto que se prevé un aumento de las precipitaciones generalizado, y tan sólo la parte Nororiental de la Provincia de Cádiz y la Occidental de la de Málaga, así como otros puntos de las provincias de Sevilla y Córdoba podrían resultar más vulnerables frente a posibles periodos de estrés hídrico. El Análisis de la Sequía en 2050 bajo el escenario de emisiones A2, arroja que, en líneas generales, las provincias más orientales reflejan años más húmedos respecto al periodo actual, mientras que en las provincias más occidentales (Huelva, Sevilla y Cádiz) se producen mayores sequías. El municipio de Gines se vería perjudicado por la sequía.

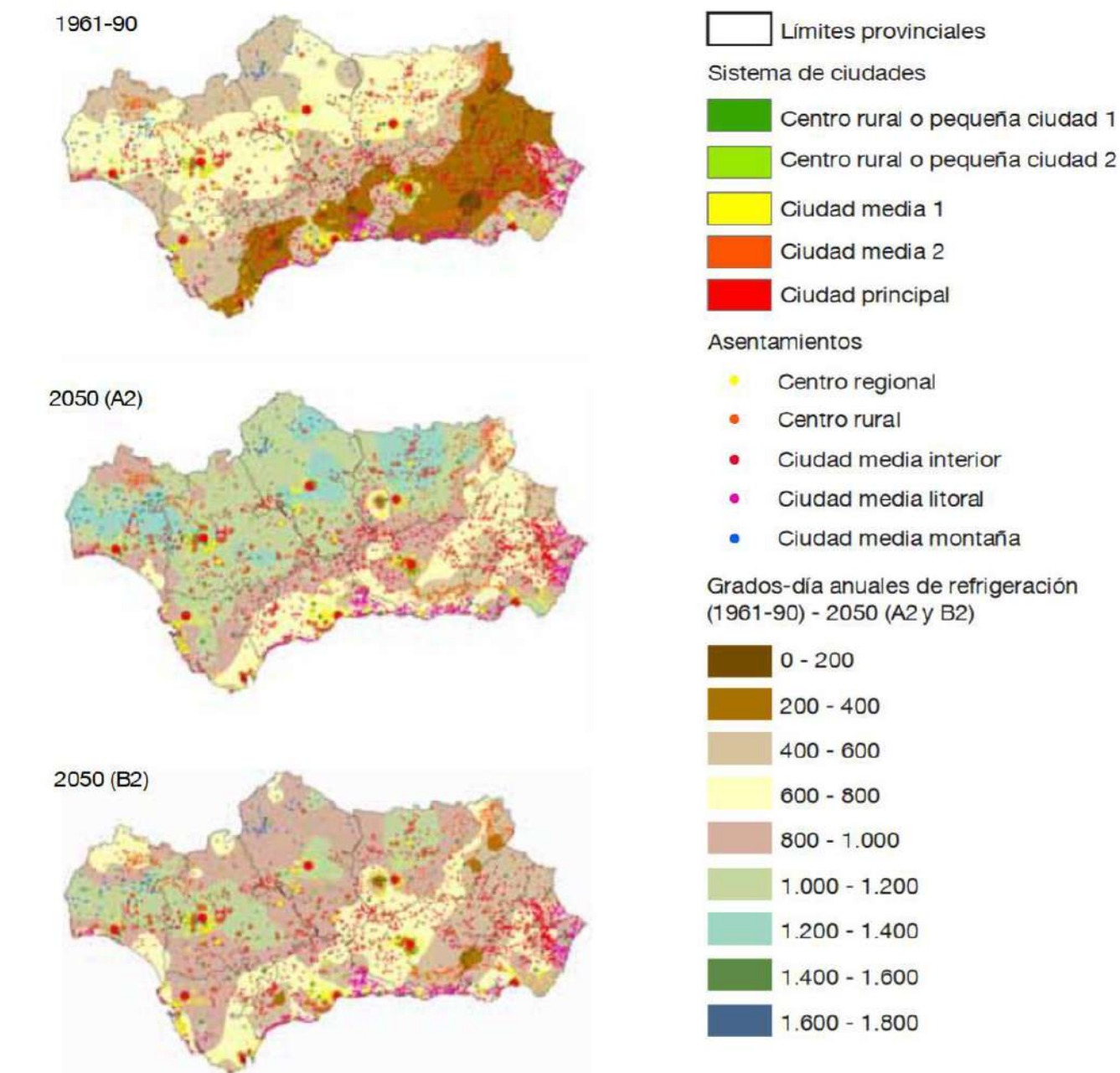
En el escenario de emisiones B2 la situación a nivel regional, si se compara con el escenario A2, es absolutamente opuesta, ya que en la mayor parte del territorio autonómico se podría asistir a un cambio en la precipitación con tendencia al aumento.

a.2) Vulnerabilidad asociada a la temperatura.

ÍNDICES BASADOS EN UMBRALES TÉRMICOS: GRADOS-DÍA DE REFRIGERACIÓN Y GRADOS-DÍA DE CALEFACCIÓN

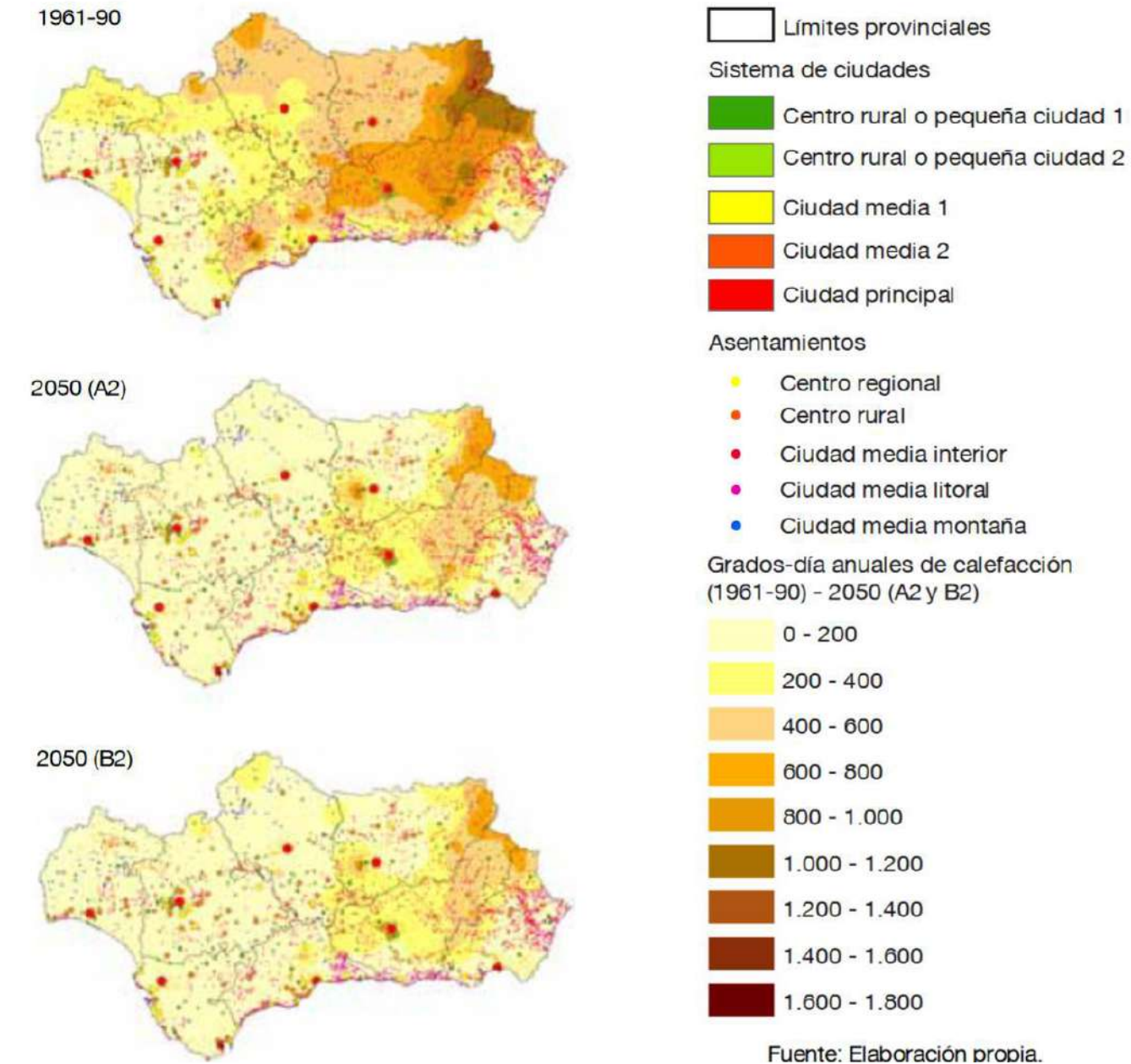
El cálculo de los grados-día (de refrigeración o calefacción) es un método que indica el volumen relativo de energía para enfriar o calentar una vivienda o local. Por ejemplo, en el caso de los grados-día de calefacción, cuando la curva diaria de la temperatura durante el día está por debajo de la temperatura umbral de referencia, definida internacionalmente como 18, 3º C, el número de grados-día de calefacción durante el día es la diferencia entre la temperatura umbral de referencia y las temperaturas de la curva que estén por debajo de ese valor durante el día. Este término indicaría la cantidad relativa de energía calórica que la residencia necesitaría durante ese día. Resulta una variable interesante desde el punto de vista del urbanismo, puesto que se relaciona el confort térmico asociado a la construcción de viviendas habitacionales.

Para determinar, tanto el confort de la población como el consumo de energía, se introduce el concepto de “grados-día”. Se trata de un índice basado en umbrales t térmicos y que permiten caracterizar un periodo a partir de unos umbrales térmicos seleccionados.



Grados-día de Refrigeración en 1961-90, 2050 (A2) y 2050 (B2)

- Periodo 1961-90: Durante el periodo 1961-90 la mayor parte de las provincias andaluzas presentan áreas territoriales en las que los grados-día de refrigeración oscilan entre 200 y 600. En el municipio de Gines los valores oscilan entre los 400 y 600 grados-día de refrigeración.
- Año 2050 – Escenario A2: En el año 2050, bajo este escenario de emisiones, el patrón espacial a nivel regional es semejante al del periodo 1961-90, aunque en este caso, los grados-día de Gines, su término municipal oscilaría en un rango de 400 a 600 grados-día de refrigeración.
- Año 2050 – Escenario B2: También en este escenario, al compararlo con el escenario actual (1961-90), los valores alcanzados son más elevados, aunque en menor medida. Sin embargo, bajo este escenario el término municipal de Gines estaría clasificada bajo el rango 400-600.



Grados-día de Calefacción en 1961-90, 2050 (A2) y 2050 (B2)

Tal como apuntan las previsiones, en lo que a grados-día de calefacción se refiere, se asistirá con elevada probabilidad a una reducción de estos.

- Periodo 1961-90: Durante el periodo 1961-90, Andalucía Occidental se encuentra bajo el rango entre 0 y 400 grados-día de calefacción, y va elevándose progresivamente hacia el Este de la región, llegando a alcanzar en la provincia de Jaén, Granada y Almería el rango de 1.000-1.200. Gines se encuentra bajo el rango entre 200-400 grados-día de calefacción.
- Año 2050 – Escenario A2: Bajo este escenario, la práctica totalidad del territorio autonómico se encuentra por debajo de los 400 grados-día de calefacción. Gines se mantiene en el rango de 0 a 200 grados-día de calefacción.

- Año 2050 – Escenario B2: Bajo este escenario, también se reducen los grados-día de calefacción respecto a la actualidad. Gines continúa en la misma categoría con el rango de 0 a 200 grados-día de calefacción.

En este caso, la incidencia que presenta la modelización de los grados-día de calefacción sobre el Sistema de Ciudades, en ambos escenarios, tiene un efecto positivo, puesto que supone un menor uso de la energía para las instalaciones de calefacción.

a.2) Eventos climáticos extremos asociados a la precipitación.

INUNDACIONES Y LLUVIAS INTENSAS

Uno de los efectos del cambio climático expuesto en la evaluación de la vulnerabilidad es el agravamiento del IMF y del ICP, lo que supondría un incremento de los episodios de lluvias torrenciales y, por lo tanto, de la ocurrencia de inundaciones, no sólo en mayor número sino también en intensidad. Se prevé así la manifestación de consecuencias negativas para las infraestructuras de comunicación, redes de saneamiento, edificaciones, redes de telecomunicaciones, etc.

Es necesario adelantarse a estos sucesos, planificando adecuadamente, mediante el examen y análisis de ciertos criterios técnicos y constructivos, así como valorar e incluir el cambio climático en la planificación y la ordenación territorial.

El Estudio Básico de Adaptación al Cambio Climático para el Sector Ordenación del Territorio y Urbanismo recoge los referentes del Modelo Territorial del POTA más vulnerables frente a

inundaciones y lluvias intensas, según esos datos bajo el escenario A2, los Referentes del Modelo Territorial se concentran en la provincia de Cádiz, así como en enclaves de la costa Este almeriense y en el límite entre las provincias de Málaga y Granada.

Para el escenario B2, las principales áreas más expuestas a lluvias intensas e inundaciones se distribuyen entre las provincias de Huelva, Almería y el Sur de Cádiz, así como un reducido enclave en el Norte de la provincia de Córdoba.

DESLIZAMIENTOS Y MOVIMIENTOS DE TIERRA.

Se clasifican en movimientos de ladera o deslizamientos y hundimientos y subsidencias. Los movimientos de ladera, a escala reducida, suelen ser bastante frecuentes, y afectan a edificaciones, vías de comunicación, redes de abastecimiento, obras hidráulicas, etc. así como a núcleos de población, con el consiguiente peligro que supone para las personas y su integridad. Por el contrario, los movimientos de gran magnitud son muy poco frecuentes, aunque en determinadas zonas se detectan signos que denotan su ocurrencia en el pasado, posiblemente asociada a épocas climáticas húmedas y lluviosas o a una actividad tectónica intensa.

Cabe mencionar la importancia, especialmente por su relación con la ordenación del territorio y el urbanismo, de las causas humanas como factores que inciden en la generación de deslizamientos y movimientos de ladera; excavaciones, obras lineales, voladuras, embalses, escombreras, etc. en determinadas zonas vulnerables por la existencia de factores naturales.

Los hundimientos y subsidencias se diferencian de los anteriores porque son movimientos de componente vertical. Entre alguna de las causas de origen antrópico, se encuentra el descenso del nivel freático por extracción de agua de los acuíferos, aunque también este descenso puede suceder debido a periodos de sequía o a la combinación de ambos factores.

Es importante llevar a cabo, no sólo medidas de predicción y preventivas, sino también controlar los procesos de urbanización y evitar la construcción de infraestructuras y edificaciones en áreas expuestas a deslizamientos, reducir los procesos de deforestación de zonas con deslizamientos potenciales y evitar la construcción y la urbanización en localizaciones donde se prevea un incremento de la precipitación debido a cambios climáticos.

a.3) Eventos climáticos extremos asociados a la temperatura.

OLAS DE CALOR.

Desde el punto de vista de la ordenación territorial y el urbanismo, las olas de calor o temperaturas extremas presentan efectos sobre las edificaciones en núcleos urbanos.

A nivel regional, el Valle del Guadalquivir es el territorio en el que se encuentran las ciudades con una mayor exposición a olas de calor en 2050, tanto bajo el escenario A2 (en el que se le suman algunas ciudades de Sierra Morena) como bajo el escenario B2, aunque en este último caso el territorio expuesto se encuentra más reducido respecto al A2, afectando a un menor número de ciudades y núcleos de población. En este caso, Gines se encuentra afectado por estas olas.

OLAS DE FRÍO.

Puesto que los escenarios regionalizados de cambio climático indican un aumento generalizado de la temperatura, es probable que la ocurrencia de olas de frío disminuya. No obstante, el sistema climático es muy complejo y algunas investigaciones apuntan a cambios drásticos del clima que podrían implicar un aumento de los fenómenos extremos de origen climático, entre el que hay que considerar la posibilidad de un aumento de la frecuencia de las olas de frío, o bien una mayor intensidad de este fenómeno, que podría presentarse con menos frecuencia, pero de una manera mucho más virulenta.

En este sentido, es difícil apuntar en una dirección concreta, y lo más coherente sería realizar estudios en el ámbito regional de Andalucía basados en la observación, más que en el empleo de modelos del clima regionalizados.

ANÁLISIS IMPACTOS PREVISIBLES

Para el análisis y la evaluación se considerarán los impactos establecidos en el artículo 20 de la Ley de Cambio Climático de Andalucía que estén relacionados con el objeto de planificación, que en este caso es el Plan General de Ordenación Municipal.

A continuación, se establece una descripción general para cada uno de los impactos que puede generar el cambio climático. El Estudio Ambiental Estratégico del nuevo Plan General analizará la ordenación propuesta identificando la vulnerabilidad de cada uno de los impactos descritos en la tabla.

El planeamiento deberá justificar que sus determinaciones y su ámbito territorial no presentan un grado de vulnerabilidad al cambio climático mayor tras la ejecución de este, debiendo, dado el caso, plantear las medidas de mitigación oportunas.



Tabla 1. Descripción general de los impactos principales del Cambio Climático.

IMPACTOS PRINCIPALES DEL CAMBIO CLIMÁTICO DE LA LEY 8/2018 DE CAMBIO CLIMÁTICO DE ANDALUCÍA.	DESCRIPCIÓN GENERAL DEL RIESGO
a) Inundaciones por lluvias torrenciales y daños debidos a eventos climatológicos extremos.	El cambio climático cada vez provoca más inundaciones causadas por eventos extremos.
b) Inundación de zonas litorales y daños por la subida del nivel del mar.	Se prevé que el aumento del nivel del mar para este siglo sea alrededor de 10 y 68 cm en las costas españolas. Este fenómeno podría suponer pérdidas importantes de playas, zonas litorales, o afectar a los acuíferos provocando la intrusión de agua marina y la salinización de estos. Se debe tener en cuenta que los ecosistemas costeros contribuyen a la amortiguación de inundaciones.
c) Pérdida de biodiversidad y alteración del patrimonio natural o de los servicios ecosistémicos.	El cambio climático se considera una de las cinco presiones principales que impulsan la pérdida de la biodiversidad en el mundo. Se prevén múltiples efectos sobre la diversidad biológica que agravarán sus problemas de conservación y sobre los servicios ecosistémicos que estos proporcionan (abastecimiento, regulación y cultural).
d) Cambios en la frecuencia, intensidad y magnitud de los incendios forestales.	La climatología ejerce un fuerte control sobre las condiciones para la ignición y propagación de los incendios forestales. Las altas temperaturas y los índices de aridez suelen ser buenos indicadores de la ocurrencia de incendios.
e) Pérdida de calidad del aire.	La pérdida de la calidad del aire supone uno de los mayores riesgos para la salud humana. La contaminación atmosférica ha supuesto uno de los mayores factores para la pérdida de calidad del aire. La vegetación actúa como sumidero de CO ₂ posibilitando la mejora de la calidad del aire.

f) Cambios de la disponibilidad del recurso agua y pérdida de calidad	Debido al cambio climático, la contaminación y el uso descontrolado del agua, la escasez de agua es cada vez mayor. Los cambios en la disponibilidad del agua tienen consecuencias importantes como: enfermedades, hambre, desaparición de especies vegetales, etc.
g) Incremento de la sequía.	La escasez de precipitaciones está relacionada con el comportamiento global del sistema oceánico-atmosférico, donde influyen tanto factores naturales como factores antrópicos, como la deforestación o el incremento de los gases de efecto invernadero. Este tipo de sequía también puede implicar temperaturas más altas, así como pérdida de biodiversidad.
h) Procesos de degradación de suelo, erosión y desertificación.	Son procesos degenerativos que reducen la capacidad de las funciones del suelo (retención del agua, fertilidad, etc.) dados por causas naturales o antrópicas.
i) Alteración del balance sedimentario en cuencas hidrográficas y litoral.	Los hábitats costeros dependen de un balance dinámico de entrada y salida de sedimentos para su buen funcionamiento, pero las actividades humanas pueden amenazar estos sistemas tanto aumentando como disminuyendo el balance final. La reducción de la cantidad de sedimentos que llega a la costa debido al represamiento de ríos, desvío de agua para regadío y extracción de áridos de los ríos es la causa del retroceso de los principales deltas del mundo, la erosión de la línea de costa, la amenaza de marismas, marjales y esteros, y el aumento de la salinidad en terrenos de cultivo y aguas subterráneas. Por el contrario, el cambio en los usos del suelo puede incrementar el aporte de sedimentos. La deforestación del terreno da lugar a mayor erosión en eventos de inundaciones o riadas, proporcionando una mayor cantidad de sedimentos a las zonas costeras.
j) Frecuencia, duración e intensidad de las olas de calor y frío y su incidencia en la pobreza energética.	Desde que se tienen registros de datos de temperatura, se ha observado que cada vez son mayores las frecuencias en las que se dan las olas de calor y frío, siendo estas, además, de mayor duración y con temperaturas máximas y mínimas superiores a las registradas con anterioridad.

k) Cambios en la demanda y en la oferta turística	A consecuencia del cambio climático, las temperaturas y climas de todo el mundo están cambiando. Las olas de calor y frío son cada vez más duraderas. Este hecho, es el que va a definir la calidad y características de las temporadas turísticas. Además, el clima también ejerce una importante influencia en las condiciones ambientales, pudiendo causar enfermedades contagiosas, incendios, plagas de insectos, etc.
l) Modificación estacional de la demanda energética.	El cambio climático está provocando que las olas de calor y frío cada vez sean más frecuentes, lo que conllevará a una demanda energética marcadamente estacional. Es decir, los periodos de mayor consumo se realizarán sobre todo en verano, coincidiendo un aumento y mayor duración de las altas temperaturas, con la demanda turística.
m) Modificaciones en el sistema eléctrico: generación, transporte, distribución, comercialización, adquisición y utilización de la energía eléctrica.	Como paliativo a los efectos del cambio climático cada vez se implantan sistemas eléctricos, medios de transporte o utilización de energías lo más renovables posibles con la finalidad de emitir menos gases de efecto invernadero.
n) Incidencia en la salud humana.	El cambio climático (acelerado por el ser humano y sus acciones) provoca la modificación de la disponibilidad de agua, la llegada de nuevas enfermedades a través de especies migratorias, etc. Además de las olas de calor y frío extremo, las cuales provocan enfermedades cardiovasculares y respiratorias.
ñ) Incremento en la frecuencia e intensidad de plagas y enfermedades en el medio natural.	El cambio de temperaturas a nivel global podría provocar que algunas especies invasoras lleguen a nuestras costas en busca de un clima en el que pueden sobrevivir.
o) Situación en el empleo ligado a las áreas estratégicas afectadas.	Es necesario fomentar el turismo rural y activo aprovechando el clima de Guillena, al hacer el Cambio Climático otras zonas de la región menos atractivas para ello.

5.2 LAS DISPOSICIONES NECESARIAS PARA FOMENTAR LA BAJA EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO Y PREVENIR LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO A MEDIO Y LARGO PLAZO.

La Guía Metodológica para la mitigación y la adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Urbanístico, elaborada por la Red Española de Ciudades por el Clima, Sección de la Federación Española de Municipios y Provincias, con la colaboración de la Oficina Española de Cambio Climático del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, analiza doce áreas temáticas que pretenden cubrir el ámbito multidimensional del fenómeno urbano, contemplándolo desde las diversas componentes y escalas relacionales que lo caracterizan, dentro de cada una de las cuales se ordenan las medidas que la Guía propone. Las áreas temáticas son las siguientes:

- 1.Relación con los ecosistemas del entorno
- 2.Pautas de ocupación del suelo
- 3.Distribución espacial de usos urbanos
- 4.Densidad urbana
- 5.Metabolismo: Energía
- 6.Metabolismo: Agua
- 7.Metabolismo: Materiales, residuos y emisiones
- 8.Movilidad y accesibilidad
- 9.Regeneración y rehabilitación urbana
- 10.Edificación y forma urbana
- 11.Espacio público
- 12.Verde urbano

En el presente Documento Inicial Estratégico, se comparan y ordenan ambientalmente en el apartado correspondiente las Alternativas propuestas por el Avance del PGOM y se considera el nivel de coherencia de cada una de ellas con los siguientes objetivos y criterios ambientales:

- 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
- Mejorar el medio ambiente urbano y reducir la contaminación
- Mejorar la calidad y la sostenibilidad de los edificios
- Adaptar el modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en su prevención.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.



- Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía
- Mejorar la resiliencia frente al cambio climático
- Optimizar y reducir el consumo de agua
- Fomentar el ciclo de los materiales
- Reducir los residuos y favorecer su reciclaje
- Favorecer la ciudad de proximidad
- Potenciar modos de transporte sostenible

Si se examinan y comparan estos criterios ambientales se observa que pueden englobarse en las áreas temáticas establecidas en la Guía. Esto señala el hecho de que en la valoración de las Alternativas realizada en el presente Documento Inicial Estratégico se ha seleccionado la que mejor acondicionada está para la adaptación al Cambio Climático.

La nueva ordenación urbanística de Gines deberá realizar aportaciones positivas para colaborar en la minoración el cambio climático global, traducidas en la mejora de la movilidad, aplicando criterios de sostenibilidad, la protección y mejora del medio natural, con incremento de la superficie arbolada con capacidad para actuar como sumidero de dióxido de carbono, la protección del litoral, la lucha contra la contaminación y la sobreexplotación de las aguas, la adecuada gestión de residuos, la arquitectura con criterios bioclimáticos (diseño, orientaciones, materiales, aislamientos) y al ahorro de recursos y energía.

En cualquier caso, el Plan General incorporará algunas de las medidas contenidas en la citada Guía Metodológica y más concretamente incorporará las Medidas específicas para la mitigación y adaptación al cambio climático recogidas en ella. En la medida de lo posible asumirá todas aquellas que sean viables ambiental, económica y físicamente, para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

5.3 LA JUSTIFICACIÓN DE LA COHERENCIA DE SUS CONTENIDOS CON EL PLAN ANDALUZ DE ACCIÓN POR EL CLIMA. EN EL CASO DE QUE SE DIAGNOSTICARAN CASOS DE INCOHERENCIA O DESVIACIÓN ENTRE LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN Y LOS RESULTADOS OBTENIDOS, SE PROCEDERÁ A SU AJUSTE DE MANERA QUE LOS PRIMEROS SEAN COHERENTES CON LA FINALIDAD PERSEGUIDA.

El Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) expone una serie de propuestas y líneas de actuación frente a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en función del ámbito de actuación. Se definen 12 áreas de actuación diferenciadas que recogen un total de 48 objetivos y 140 medidas de mitigación frente al Cambio Climático.

El nuevo PGOM de Gines entra a formar parte del área de Ordenación del Territorio y Vivienda. El Cambio Climático incide en la planificación territorial y urbanística, por ello, es necesario adaptar las viviendas y el urbanismo a las condiciones climáticas propias de Andalucía. Otro objetivo es promocionar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la vivienda y obra pública. Otro objetivo es promocionar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en el sector de la vivienda y obra pública.

Los objetivos y medidas perseguidos por el PAAC sobre esta área son:

1. Incluir las cuestiones relacionadas con el cambio climático en la planificación territorial y urbanística.
 - M1. Incorporación en los instrumentos de planeamiento territorial y urbanísticos, de medidas tendentes a la corrección de los principales factores que intervienen en el cambio climático, especialmente en la definición del modelo territorial, la movilidad sostenible y el fomento de la eficiencia energética, así como la previsión de sus posibles efectos sobre la ordenación propuesta.
 - M2. Consideración del factor cambio climático en los documentos de evaluación ambiental de los planes territoriales y urbanísticos, determinando la incidencia de sus determinaciones sobre los factores que intervienen en su evolución, en función del escenario tendencial previsto.
 - M3. Ordenar los crecimientos urbanísticos, de acuerdo con el modelo de ciudad mediterránea compacta y multifuncional propio de Andalucía, y siguiendo estrategias que minimicen la demanda de desplazamientos motorizados y hagan viable la implantación de sistemas de transporte público.
 - M4. Adecuar las nuevas zonas verdes que se creen por aplicación de los planes urbanísticos y la remodelación de las ya existentes, así como los equipamientos deportivos con vegetación propia de Andalucía, con alta capacidad secuestradora de CO2 y bajo consumo de agua, minimizando las emisiones de GEI asociadas.
2. Mejorar el conocimiento sobre la adaptación urbana y edificatoria a las condiciones climáticas.
 - M5. Definir planes para aplicar la arquitectura bioclimática a la edificación y la utilización de energías renovables que permitan el aprovechamiento óptimo de las condiciones climáticas andaluzas por los edificios en función del uso al que estarán destinados.
 - M6. Promover la realización de estudios de acondicionamiento de espacios exteriores en las áreas urbanas que mejoren la habitabilidad de estos espacios.
3. Establecer parámetros que permitan evaluar las emisiones de dióxido de carbono en la construcción y en el uso de las viviendas y concienciar a los agentes intervinientes en el proceso edificatorio.
 - M7. Incluir en la normativa de diseño y calidad de las viviendas en Andalucía criterios de ahorro y eficiencia energética con el fin de establecer parámetros de ahorro de CO2 en el diseño, construcción y funcionamiento de los edificios.
 - M8. Promover la reducción de emisiones de GEI en el sector de la vivienda disminuyendo el consumo energético, favoreciendo la recogida selectiva de residuos y con medidas “pasivas” para movilidad, como aparcamientos para bicicletas en edificios.

Resulta también primordial el uso eficiente del agua en todo su ciclo desde la captación hasta el consumo, con especial atención a su posible reutilización. Actualmente, la capacidad de mejora de la situación actual pasa por una correcta gestión de la distribución de estos recursos.

Todo lo anterior, debe responder a criterios de responsabilidad frente al cambio climático, mejorando la proporción de espacios verdes -públicos y privados- y la apuesta por infraestructuras de bajo mantenimiento.

- La normativa del Plan incorporará necesariamente normas y directrices de ahorro energético y calidad medioambiental y estableciendo zonas de bajas emisiones. Objetivo de emisiones cero para los nuevos edificios o instalaciones municipales.
- El Plan debe posibilitar mediante su normativa medidas que propicien un menor consumo de recursos naturales, suelo, agua y energía, con la menor producción de recursos posibles y tendiendo a cerrar localmente los ciclos.
- Es necesaria una nueva concepción de los sistemas de drenajes. No se trata solo de mejorar o completar la red existente sino de establecer un nuevo paradigma en el tratamiento de aguas pluviales: el de los SUDS (sistemas de drenaje urbano sostenible).
- El plan debe proponer medidas normativas o protocolos con objeto de mejorar la calidad del aire y evitar la contaminación acústica, en aras de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Gines
- Dada su importancia, todas las actuaciones y propuestas del nuevo Plan deberán ser valoradas y analizadas desde el punto de vista de sus efectos ambientales y, muy especialmente, desde el punto de vista de sus efectos sobre el cambio climático.
- Los objetivos ambientales del Plan no pueden quedar en una mera declaración de principios por lo que el documento deberá incorporar una serie de indicadores ambientales que permitan no solo valorar sus propias propuestas sino y, sobre todo, los efectos ambientales de su desarrollo y ejecución. En este sentido, se deberá elaborar una Memoria de seguimiento ambiental con la periodicidad que se establezca, donde se valore y compruebe la evolución de dichos indicadores haciendo posible corregir aquellas actuaciones que tengan efectos significativos sobre el medio ambiente y cambio climático.

De este modo, ya desde el borrador (Avance) del nuevo Plan General se incorporan medidas que se encaminan al cumplimiento de los objetivos perseguidos por la PAAC y, en cualquier caso, no se detectan incoherencias o desviaciones entre ambos documentos, por lo que no son necesarios ajustes en los objetivos del planeamiento.

D) LOS INDICADORES QUE PERMITAN EVALUAR LAS MEDIDAS ADOPTADAS, TENIENDO EN CUENTA LA INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y CARTOGRÁFICA GENERADA POR EL SISTEMA ESTADÍSTICO Y CARTOGRÁFICO DE ANDALUCÍA.

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía desarrolla un Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible de Andalucía consistente en un conjunto de indicadores que proceden de los establecidos por el Consejo Europeo, reunido en Gotemburgo en junio de 2001, que pretenden evaluar los procesos hacia la sostenibilidad de los distintos países, con indicadores homologados y



comparables. Dentro del Sistema se incluyen los siguientes indicadores sobre Cambio Climático y Energía:

- Emisiones totales de gases de efecto invernadero:
 - Índice base 1990.
 - Índice base Protocolo de Kioto.
- Consumo de energía procedente de fuentes renovables:
 - Consumo de energía procedente de fuentes renovables.
- Dependencia energética:
 - Total.
 - Hulla y derivados.
 - Todos los productos petrolíferos.
 - Gas natural.
- Consumo interior bruto de energía primaria por tipo de combustible:
- Total.
 - Participación de los combustibles sólidos (carbón) en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación del total de productos petrolíferos en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación del gas natural en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación de la energía nuclear en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación de las energías renovables en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Electricidad generada a partir de fuentes renovables:
 - Electricidad generada a partir de fuentes renovables.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
- Generación de electricidad a partir de la cogeneración:
 - Generación de electricidad a partir de la cogeneración.
- Consumo de energía primaria:
 - Millones de toneladas equivalentes de petróleo.
 - Índice base 2005.

Es muy probable que solo algunos de estos indicadores puedan ser aplicables a la escala de Plan General, por lo tanto, el Estudio Ambiental Estratégico considerará aplicar aquellos que guarden relación con los anteriormente expuestos y los que recoge la publicación “SISTEMA MUNICIPAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible”. A continuación, se exponen algunos indicadores propuestos según el ámbito a aplicar:

1. En relación con la incorporación de límites de crecimiento y resolver la fragmentación urbana.

Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO	
03	Compacidad urbana
Tema: USOS E INTENSIDAD EDIFICATORIA	
Definición El nivel de compacidad se define como la relación entre el espacio utilizable de los edificios (volumen) y el espacio en superficie urbana (área) considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).	Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos
Relevancia Favorecer un modelo de ocupación compacto del territorio para buscar la eficiencia en el uso de los recursos naturales y disminuir la presión de los sistemas urbanos sobre los sistemas de soporte. La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos. Permite desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente a pie o en transporte público. Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo. La compacidad informa de la intensidad edificatoria que ejerce la edificación sobre el espacio urbano; el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área considerada.	Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: NO SI; subindicador de Dispersión de los núcleos de población
Fórmula de cálculo [volumen edificado/ área urbana]	Unidad de cálculo: m (m³/m²)
Subindicadores 03.1 Dispersión de los núcleos de población. Propuestas: (1) % viviendas nuevas situadas a más de x metros del núcleo principal; (2) Índice de dispersión (Demangeon) [(población total dispersa x número de núcleos dispersos)/población total del municipio]	Herramienta SIG: SI
Fuentes de información ■ Volumen edificado: Dirección General del Catastro (subparcelas de construcción y altura edificada). ■ Suelo urbano: Ayuntamiento (planeamiento urbano)/Dirección General del Catastro (delimitación de suelo urbano).	Periodicidad de cálculo: ANUAL
Observaciones La posibilidad de calcular este indicador para sectores específicos de la ciudad (barrios, malla o cuadrícula regular, etc.) permite una mejor comprensión de la configuración de la ciudad, de las diferentes tipologías de los edificios y la comparación entre el área de la ciudad histórica y las zonas de nueva planificación, aumentando así el nivel de detalle mostrado por este indicador.	Tendencia deseable: Variable según las características tipológicas e históricas. Compacidad deseable en ciudades medias-grandes: >5 metros (para un mínimo del 50% del suelo urbano)

Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO	
04 Zonas verdes por habitante	Tema: USOS E INTENSIDAD EDIFICATORIA
Definición Este indicador mide la extensión de las zonas verdes urbanas existentes y la relación con el número de habitantes. Esta relación se obtiene a través de la proporción de los metros cuadrados de zonas verdes existentes por habitante considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).	Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos
Relevancia La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. A nivel de ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales. Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y para contribuir a mitigar la descompresión urbanística de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.	Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: NO
Fórmula de cálculo [Superficie verde/número de habitantes]	Unidad de cálculo: m ² /hab
Subindicadores 04.1 Zonas verdes públicas y ejecutadas por el planeamiento urbanístico municipal en relación a la superficie total de suelo urbano (%)	Herramienta SIG: NO
Fuentes de información ■ Número de habitantes: Padrón municipal de habitantes ■ Suelo urbano: Ayuntamiento (planeamiento urbano)/Dirección General del Catastro (delimitación de suelo urbano). ■ Zonas verdes: Ayuntamiento (planeamiento urbano) y usos del suelo.	Periodicidad de cálculo: ANUAL
Observaciones Se consideran zonas verdes todas aquellas superficies de parques y jardines y otros espacios públicos (plazas, ramblas, interiores de manzana, etc.) dotados de cobertura vegetal que estén localizados dentro de los límites del área urbana consolidada. No se contabilizan los espacios verdes ligados al tráfico (isletas de tráfico) ni los espacios verdes periurbanos.	Tendencia deseable: >10-15 m ² /hab.

Dada su importancia, todas las actuaciones y propuestas del nuevo Plan deberán ser valoradas y analizadas desde el punto de vista de sus efectos ambientales y, muy especialmente, desde el punto de vista de sus efectos sobre el cambio climático.

Los objetivos ambientales del Plan no pueden quedar en una mera declaración de principios por lo que el documento deberá incorporar una serie de indicadores ambientales que permitan no solo valorar sus propias propuestas sino y, sobre todo, los efectos ambientales de su desarrollo y ejecución. En este sentido, se deberá elaborar una Memoria de seguimiento ambiental con la periodicidad que se establezca, donde se valore y compruebe la evolución de dichos indicadores haciendo posible corregir aquellas actuaciones que tengan efectos significativos sobre el medio ambiente y cambio climático.

De este modo, ya desde el borrador (Avance) del nuevo Plan General se incorporan medidas que se encaminan al cumplimiento de los objetivos perseguidos por la PAAC y, en cualquier caso, no se detectan incoherencias o desviaciones entre ambos documentos, por lo que no son necesarios ajustes en los objetivos del planeamiento.

5.4 LOS INDICADORES QUE PERMITAN EVALUAR LAS MEDIDAS ADOPTADAS, TENIENDO EN CUENTA LA INFORMACIÓN ESTADÍSTICA Y CARTOGRÁFICA GENERADA POR EL SISTEMA ESTADÍSTICO Y CARTOGRÁFICO DE ANDALUCÍA.

El Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía desarrolla un Sistema de Indicadores de Desarrollo Sostenible de Andalucía consistente en un conjunto de indicadores que proceden de los establecidos por el Consejo Europeo, reunido en Gotemburgo en junio de 2001, que pretenden evaluar los procesos hacia la sostenibilidad de los distintos países, con indicadores homologados y comparables. Dentro del Sistema se incluyen los siguientes indicadores sobre Cambio Climático y Energía:

- Emisiones totales de gases de efecto invernadero:
 - Índice base 1990.
 - Índice base Protocolo de Kioto.
- Consumo de energía procedente de fuentes renovables:
 - Consumo de energía procedente de fuentes renovables.
- Dependencia energética:
 - Total.
 - Hulla y derivados.
 - Todos los productos petrolíferos.
 - Gas natural.
- Consumo interior bruto de energía primaria por tipo de combustible:
 - Total.
 - Participación de los combustibles sólidos (carbón) en el consumo interior bruto de energía primaria.
 - Participación del total de productos petrolíferos en el consumo interior bruto de energía primaria.

- Participación del gas natural en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación de la energía nuclear en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Participación de las energías renovables en el consumo interior bruto de energía primaria.
- Electricidad generada a partir de fuentes renovables:
 - Electricidad generada a partir de fuentes renovables.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
 - Cuota de las energías renovables en el consumo de combustible del transporte.
- Generación de electricidad a partir de la cogeneración:
 - Generación de electricidad a partir de la cogeneración.
- Consumo de energía primaria:
 - Millones de toneladas equivalentes de petróleo.
 - Índice base 2005.

Es muy probable que solo algunos de estos indicadores puedan ser aplicables a la escala de Plan General, por lo tanto, el Estudio Ambiental Estratégico considerará aplicar aquellos que guarden relación con los anteriormente expuestos y los que recoge la publicación “SISTEMA MUNICIPAL DE INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD IV Reunión del Grupo de trabajo de Indicadores de Sostenibilidad de la Red de Redes de Desarrollo Local Sostenible”. A continuación, se exponen algunos indicadores propuestos según el ámbito a aplicar:

1. En relación con la incorporación de límites de crecimiento y resolver la fragmentación urbana.

Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO	
03	Compacidad urbana
Tema: USOS E INTENSIDAD EDIFICATORIA	
Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos	
Definición El nivel de compacidad se define como la relación entre el espacio utilizable de los edificios (volumen) y el espacio en superficie urbana (área) considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).	
Relevancia Favorecer un modelo de ocupación compacto del territorio para buscar la eficiencia en el uso de los recursos naturales y disminuir la presión de los sistemas urbanos sobre los sistemas de soporte. La edificación compacta expresa la idea de proximidad urbana, aumentando el contacto y la posibilidad de interconexión entre los ciudadanos. Permite desarrollar patrones de proximidad de forma que los desplazamientos se realicen mayoritariamente a pie o en transporte público. Optimiza también la gestión de uno de los recursos naturales más importantes, el suelo. La compacidad informa de la intensidad edificatoria que ejerce la edificación sobre el espacio urbano; el resultado equivale a la altura media de la edificación sobre la totalidad del área considerada.	
Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL	
Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: NO	
SI; subindicador de Dispersión de los núcleos de población	
Fórmula de cálculo [volumen edificado/ área urbana]	
Unidad de cálculo: m (m³/m²)	
Subindicadores 03.1 Dispersión de los núcleos de población. Propuestas: (1) % viviendas nuevas situadas a más de x metros del núcleo principal; (2) Índice de dispersión (Demangeon) [(población total dispersa x número de núcleos dispersos)/población total del municipio]	
Fuentes de información ■ Volumen edificado: Dirección General del Catastro (subparcelas de construcción y altura edificada). ■ Suelo urbano: Ayuntamiento (planeamiento urbano)/Dirección General del Catastro (delimitación de suelo urbano).	
Periodicidad de cálculo: ANUAL	
Observaciones La posibilidad de calcular este indicador para sectores específicos de la ciudad (barrios, malla o cuadrícula regular, etc.) permite una mejor comprensión de la configuración de la ciudad, de las diferentes tipologías de los edificios y la comparación entre el área de la ciudad histórica y las zonas de nueva planificación, aumentando así el nivel de detalle mostrado por este indicador.	
Tendencia deseable: Variable según las características tipológicas e históricas. Compacidad deseable en ciudades medias-grandes: >5 metros (para un mínimo del 50% del suelo urbano)	

2. En relación con la dotación de un sistema ambiental desde la periferia al centro urbano

Ámbito 01. OCUPACIÓN DEL SUELO	
04 Zonas verdes por habitante	Tema: USOS E INTENSIDAD EDIFICATORIA
Definición Este indicador mide la extensión de las zonas verdes urbanas existentes y la relación con el número de habitantes. Esta relación se obtiene a través de la proporción de los metros cuadrados de zonas verdes existentes por habitante considerando solamente el área urbana consolidada (suelo urbano).	Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos
Relevancia La cobertura de zonas verdes en la ciudad es de gran importancia para mantener una buena calidad de vida. Las plazas, jardines, parques o bosques urbanos tienen un papel fundamental en el medio ambiente y la biodiversidad de la ciudad, además de ser espacios para el paseo, el recreo o el ocio. A nivel de ordenación del territorio forman parte de su estructura y simbolizan un ambiente de ciudad equilibrada, donde la edificación se amortigua con los espacios naturales. Los espacios verdes son considerados por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como espacios "imprescindibles" por los beneficios que reportan en el bienestar físico y emocional de las personas y para contribuir a mitigar la descompresión urbanística de la ciudad, haciéndola más habitable y saludable.	Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: NO
Fórmula de cálculo [Superficie verde/número de habitantes]	Unidad de cálculo: m²/hab
Subindicadores 04.1 Zonas verdes públicas y ejecutadas por el planeamiento urbanístico municipal en relación a la superficie total de suelo urbano (%)	Herramienta SIG: NO
Fuentes de información ■ Número de habitantes: Padrón municipal de habitantes ■ Suelo urbano: Ayuntamiento (planeamiento urbano)/Dirección General del Catastro (delimitación de suelo urbano). ■ Zonas verdes: Ayuntamiento (planeamiento urbano) y usos del suelo.	Periodicidad de cálculo: ANUAL
Observaciones Se consideran zonas verdes todas aquellas superficies de parques y jardines y otros espacios públicos (plazas, ramblas, interiores de manzana, etc.) dotados de cobertura vegetal que estén localizados dentro de los límites del área urbana consolidada. No se contabilizan los espacios verdes ligados al tráfico (isletas de tráfico) ni los espacios verdes periurbanos.	Tendencia deseable: >10-15 m²/hab.

3. En relación con la modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte

Ámbito 03. MOVILIDAD SOSTENIBLE	
07 Distribución modal del transporte urbano	Tema: CONFIGURACIÓN DE LA RED
Definición El indicador de reparto modal muestra qué tipos de transporte utiliza mayoritariamente la ciudadanía y su proporción con el número total de viajes.	Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos
Relevancia La distribución de los viajes según los medios de transporte en el área urbana es un indicador de la calidad de la movilidad y tiene una clara relación, entre otros, con los niveles de contaminación acústica y de contaminación del aire, siendo el tráfico una de las mayores causas de la pobre calidad del aire en la ciudad. De acuerdo con la información existente sobre el uso del transporte público y privado, la distribución modal del transporte urbano es un indicador básico, para la definición de políticas de movilidad. Es objetivo de la movilidad sostenible la reducción de la dependencia del automóvil y el incremento de las oportunidades de los medios de transporte alternativos, es decir, el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo en sus diversas variantes y con un nivel suficiente de ocupación.	Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI/NO
Fórmula de cálculo [Número de viajes realizados según modo de transporte (a pie, bicicleta, vehículo privado, transporte público, otros)/número total de viajes generados dentro del municipio] x 100	Unidad de cálculo: % de viajes según modo de transporte
Subindicadores 07.1 Transporte modal intermunicipal (%) 07.2 Tiempo y distancia media recorrida según motivo de desplazamiento (trabajo, estudios, compras, volver a casa, otros) (km)	Herramienta SIG: NO
Fuentes de información ■ Distribución modal del transporte urbano: Encuesta de movilidad (número de viajes según motivo y modo de transporte).	Periodicidad de cálculo: CUATRIENAL
Observaciones Para obtener los tipos de transporte utilizados por la población para viajar a su lugar de trabajo, estudio u ocio, es necesario el uso de encuestas en lugares estratégicos de la ciudad para recoger información. Este tipo de análisis son normalmente llevados a cabo por compañías municipales o privadas para su inclusión en estudios de movilidad y estudios de planificación y transporte. Se recomienda la construcción de una encuesta común (modelo) para proporcionar a los ayuntamientos.	Tendencia deseable: ↓ < 10-20% de viajes en vehículo privado



4. En relación con la mejora del sistema de cierre del ciclo del agua y el sistema de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables, para combatir el cambio climático.

Ámbito 04. METABOLISMO URBANO	
12	Depuración de las aguas residuales urbanas
Tema: AGUA	
Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos	
Definición El indicador calcula el volumen de aguas residuales del municipio procedentes de usos urbanos que es tratada en una estación depuradora de aguas residuales (EDAR) u otros sistemas de saneamiento (laguna, depuradora por decantación, etc.)	
Relevancia La gestión de las aguas residuales urbanas debe garantizar el retorno del agua al ciclo con unas características de calidad adecuada para evitar posibles impactos sobre los ecosistemas y el medio ambiente y para posibilitar su nuevo uso y consumo en el sistema urbano.	
Fórmula de cálculo [volumen de agua residual tratada en algún sistema de saneamiento/población total del municipio]/365 días]	
Subindicadores 12.1 Porcentaje de población conectada a sistemas de saneamiento (%): [población conectada a sistema de saneamiento/población total] x 100	
Fuentes de información ■ Aguas depuradas: servicio gestor de saneamiento de las aguas residuales municipales. ■ Número de habitantes: Padrón municipal de habitantes	
Observaciones El indicador presenta dificultades cuando las depuradoras sirven a más de un municipio, ya que en este caso es imposible saber el volumen de agua de cada uno. Cuando se da esta situación se puede realizar una aproximación por el número de habitantes. Otro problema que puede presentarse es que no se puedan separar lo que son las aguas residuales de las aguas pluviales. De forma complementaria puede analizarse la existencia o no de procesos de nitrificación /desnitrificación y eliminación de fósforo en los procesos de depuración de las aguas residuales.	
Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL	
Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI/NO	
Unidad de cálculo: m³/habitante y día	
Herramienta SIG: NO	
Periodicidad de cálculo: ANUAL	
Tendencia deseable: ↑	

5. En relación con la conciliación del derecho a habitar y a trabajar

Ámbito 05. COHESIÓN SOCIAL	
24	Población activa
Tema: MERCADO DE TRABAJO	
Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos	
Definición El indicador mide la tasa de actividad como el resultado de dividir la población activa entre la población en edad legal de trabajar (16 – 65). Diferenciación de la tasa de población activa masculina y femenina. La población activa se define como las personas de 16 y más años que tienen ocupación o bien están disponibles y hacen gestiones para incorporarse al mercado de trabajo, por lo tanto consta de población ocupada y desocupada.	
Relevancia La población activa indica la población potencialmente trabajadora de un lugar determinado y por lo tanto se relaciona con la prosperidad de esa comunidad en un futuro, pues existe una mayor población en condiciones de producir riqueza y consumirla. Este parámetro varía de forma sostenida con el tiempo, rara vez lo hace de forma brusca, ya que depende de factores demográficos y migratorios que suelen tener una evolución lenta. Cuando la población activa no está equilibrada con la oferta de empleo aparecen disfunciones, materializadas en un aumento del desempleo.	
Fórmula de cálculo Total y por género: [población activa 16+ / población en edad laboral 16-65] x 100	
Subindicadores 24.1 Tasa de paro. Población que está activamente dispuesta a trabajar y que pese a ello no tiene empleo. Total y por género (%): [población en paro / población activa] 24.2 Tasa de dependencia (%) [(población 0-15 + población 65+)/población en edad laboral 16-64] x 100	
Fuentes de información ■ Población activa: Censo de Población y Viviendas, INE ■ Población en paro: Anuario Estadístico de La Caixa. ■ Población en edad laboral: Padrón municipal de habitantes	
Observaciones La tasa de paro puede presentar grandes variaciones con el tiempo, ya que además de depender de factores demográficos y migratorios depende de la oferta de empleo, un factor mucho más voluble. Sin embargo, suele presentar pocas variaciones comparativas en el espacio. Por esta razón podría ser útil calcular su índice de segregación, es decir, la distribución espacial de esta variable.	
Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL	
Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI	
Unidad de cálculo: %	
Herramienta SIG: NO	
Periodicidad de cálculo: DECENAL (CENSAL) Subindicador 24.1: ANUAL	
Tendencia deseable: Convergencia tasa de actividad femenina con la tasa de actividad masculina.	

6. En relación con la recuperación de la identidad



Ámbito 06. AUMENTO DE LA BIODIVERSIDAD	
29 Superficie de paisaje recuperado	Tema: BIODIVERSIDAD
Definición El indicador calcula la superficie municipal que habiendo sufrido algún tipo de impacto negativo natural o humano, ha sido recuperada: superficie repoblada, superficie de canteras y explotaciones mineras recuperadas y superficie de vertederos sellados.	Tipo de indicador: (1) Básico (2) Requiere tratamiento de datos
Relevancia La recuperación de superficies degradadas es un buen instrumento para incrementar la biodiversidad de los sistemas naturales y en contrapartida, de los sistemas urbanos. Este indicador está definido en el panel de Indicadores Comunes Europeos de la Comisión Europea como utilización sostenible del suelo: desarrollo sostenible, recuperación y protección del suelo y de los parajes en el municipio. Otros paneles también incorporan la recuperación de áreas urbanas. Las áreas de paisaje degradado son todas aquellas que han sufrido procesos de deterioro paisajístico por causas naturales o humanas y que, por tanto, presenta un paisaje degradado. Corresponden a este caso, las superficies quemadas, las superficies ocupadas por canteras y explotaciones mineras y las superficies de vertederos incontrolados.	Escala: (1) MUNICIPAL (URBANA) (2) INFRAMUNICIPAL Aplicabilidad municipios < 2.000 habitantes: SI
Fórmula de cálculo [superficie repoblada + superficie de canteras y explotaciones mineras recuperadas + superficie de vertederos sellados / superficie total áreas degradadas]	Unidad de cálculo: %
Subindicadores 29.1 Inversión municipal en proyectos de restauración y conservación ambiental (€/hab): [sumatorio de las partidas relacionadas con la restauración y conservación ambiental ejecutadas en el presupuesto municipal/número total de habitantes]	Herramienta SIG: NO
Fuentes de información ■ Áreas recuperadas y áreas degradadas: Ayuntamiento/ Centros públicos de investigación ecológica y forestal / SIOSE, Dirección General del Instituto Geográfico Nacional/Encuesta.	Periodicidad de cálculo: TRIANUAL
Observaciones	Tendencia deseable: ↑



5.5 EL ANÁLISIS POTENCIAL DEL IMPACTO DIRECTO E INDIRECTO SOBRE EL CONSUMO ENERGÉTICO Y LOS GASES DE EFECTO INVERNADERO.

Las olas de calor y la presencia de temperaturas más cálidas provocarán un impacto directo sobre el consumo energético tanto en Gines como en el resto de los municipios andaluces.

El aumento de la demanda energética en verano y su disminución en invierno, la generalización de un escenario más cálido en líneas generales, tanto en invierno como en verano, y la probabilidad de que se produzcan olas de calor en verano, más intensas y con mayor frecuencia, podría suponer un aumento de la demanda energética en verano, por la utilización masiva de refrigeración. Por el contrario, la existencia de inviernos caracterizados por un régimen de temperaturas más cálido incidiría en una reducción del consumo energético necesario para la calefacción.

El nuevo Plan General asumirá como directrices las medidas marco recogidas en la Guía Metodológica para la mitigación y la adaptación al Cambio Climático en el Planeamiento Urbanístico. Esta guía identifica una serie de medidas específicas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en relación con las áreas temáticas del planeamiento urbano. A continuación, se detallan esas medidas y se comenta cómo se reflejan en la propuesta de planeamiento recogida en el Borrador del Plan General de Gines

1.- Relación con los ecosistemas del entorno: *“Proteger y custodiar los ecosistemas naturales del entorno de los pueblos y ciudades, asegurando el mantenimiento de sus servicios ecosistémicos: establecer, a través del planeamiento urbano municipal, un alto grado de protección para las zonas naturales, agrícolas, verdes, etc., especialmente las más arboladas, para preservar la capacidad de sumidero de carbono de los ecosistemas naturales.”*

El nuevo planeamiento ha de reflejar la premisa de que el campo no es solo el suelo de carácter residual, o de reserva para los nuevos crecimientos, sino que es un elemento fundamental para el correcto funcionamiento del territorio, que responde a unas dinámicas propias y merece un tratamiento diferenciado. El suelo rústico ha de considerarse como un ámbito esencial para la recualificación territorial, ambiental, social y económica del municipio, tanto por sus valores ambientales, paisajísticos, productivos, etc. como por las opciones que ofrece para el desarrollo económico. Este suelo constituye el espacio donde se localizan los asentamientos rurales, en los que habita una parte importante de la población del municipio y que constituyen un patrimonio histórico que es necesario mejorar y optimizar, requiriendo para ello una ordenación adaptada a su singular realidad.

En línea con todo lo anterior, el PGOM propondrá una delimitación de los suelos adscritos a las categorías de suelo rústico acorde con la legislación sectorial, la presencia de riesgos o valores, así como por razones de sostenibilidad, protección de los recursos, viabilidad, etc. estableciendo una normativa urbanística que regule los usos y actuaciones compatibles. Además, se preservarán algunos suelos establecidos en esta categoría y todo en aras de una completa puesta en valor del suelo rústico.

De la misma forma se estructura el planeamiento tomando como eje vertebrador las vías pecuarias que benefician las interconexiones entre espacios verdes o arboledas, favoreciendo de esta manera un acercamiento de lo rústico al centro de la ciudad.

2.- Pautas de ocupación del suelo: *“Minimizar la antropización del suelo, promover un crecimiento urbano adecuado a las necesidades de la población, limitando el aumento innecesario de la ocupación del suelo.”*

La LISTA establece la ocupación sostenible del suelo como uno de los principios generales de la ordenación urbanística, lo que significa que los instrumentos de planeamiento deberán promover la ocupación racional del suelo, por tratarse este de un recurso no renovable. Se deberá fomentar un modelo de ciudad compacta mediante actuaciones de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas, y la preferente culminación de las actuaciones urbanísticas ya iniciadas frente a los nuevos desarrollos. La delimitación de nuevos crecimientos deberá estar justificada desde el punto de vista público o social, en función del análisis de parámetros objetivos de crecimiento y demanda o por la imposibilidad de atender a estas demandas en el suelo urbano disponible.

3.- Distribución espacial de usos: *“Fomentar la multifuncionalidad, la diversidad y la mezcla de usos urbanos, crear entornos urbanos diversificados y complejos en los que la mezcla de actividades (residencial, servicios públicos y privados etc.) incremente la eficiencia energética global y disminuya el consumo de recursos.”*

El crecimiento tradicional del municipio se ha establecido en la creación de urbanizaciones sin seguir un patrón urbanístico, en muchas ocasiones aisladas de los núcleos tradicionales de poblamiento. Por tanto, se plantea cambiar este modelo de expansión por otro que se enfoque a la ocupación de vacíos urbanos y a la continuidad del urbanismo existente.

En esta línea, se identifican los espacios de centralidad urbana dentro de los núcleos urbanos de rango ciudad. Estos núcleos urbanos se deberán ordenar a través de una zonificación que favorezca la complejidad urbana mediante la diversidad y mezcla de usos y utilizando criterios de proximidad de usos y actividades en aras de reducir en la medida de lo posible las necesidades de movilidad de los ciudadanos favoreciendo razonablemente y con los límites expuestos el desarrollo compacto de la ciudad. Otro de los objetivos de la densificación de los núcleos urbanos de rango ciudad es el de albergar y dar respuesta a la actual demanda de viviendas.

4.- Densidad urbana: *“Fomentar la densidad y la compacidad y evitar la dispersión urbana, proponer estructuras urbanas compactas mediante la definición de umbrales de densidad, para minimizar así el consumo de suelo, reducir las emisiones asociadas al transporte y hacer viables y optimizar los equipamientos, el transporte público y un cierto nivel de actividades económicas de proximidad (comercio, actividades productivas).”*

Como se han indicado en los objetivos y en el modelo de ciudad que se pretende desarrollar se ha propuesto limitar el crecimiento de la ciudad y enfocarse en la regeneración, recualificación, rehabilitación, revitalización y el reciclaje de la ciudad existente.

Todo esto busca reducir la insostenibilidad de la ciudad, conseguir que sea una ciudad más compacta, en la que se haga un menor uso del transporte, sobre todo privado, e incentivar por ello también el transporte público.

Para ello, es necesario prestar atención a los edificios e infraestructuras ya creados para poder dotarlos de otros usos, darles una nueva vida, agrandarlos o transformarlos radicalmente, siguiendo los principios de economía circular aplicada al urbanismo.



5.- Energía: *“Maximizar el aprovechamiento de la energía y de los recursos materiales para reducir el consumo energético en los pueblos y ciudades y controlar las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando el uso de las energías renovables.”*

Las medidas encaminadas a reducir el consumo energético se indican en el referido Objetivo 12 dedicado a la energía, donde entran temas de recursos materiales, agua, energía y residuos. Este apartado deberá ser desarrollado durante el proceso de redacción del nuevo planeamiento con medidas encaminadas al ahorro energético, desde la siguiente perspectiva:

Fomentar el aprovechamiento bioclimático de la ciudad existente.

Incluir la planificación energética a escala local, como parte de la Planificación Urbana Integral, promoviendo la generación de energía a nivel local y estableciendo medidas para una mayor eficiencia energética en la edificación y en los medios de transporte.

Establecer una contribución mínima de energía procedente de fuentes renovables y un grado determinado de suficiencia energética en los planes detallados.

Fomentar la economía circular en las áreas de agua, a través de la reutilización de agua depurada y de residuos, con el uso del compost recogido en viviendas.

6.- Agua: *“Reducir y optimizar el uso del agua en los pueblos y ciudades, adecuando usos a calidades; los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán disponer un nivel mínimo de autosuficiencia hídrica, combinando el ahorro y la eficiencia con la reutilización del agua.”*

En relación con este apartado, el PGOM va a perseguir dos líneas estratégicas, por un lado, considerar la disponibilidad de recursos hídricos en el territorio, vinculando el planeamiento urbano al ciclo del agua; y por otro, favorecer la infiltración natural de las aguas pluviales, minimizando el sellado y la impermeabilización del suelo.

Una apuesta importante es la reutilización de agua depurada para riego de cultivos, para zonas reforestadas o incluso para regar campos de golf, que reclaman mucha agua durante todo el año, siendo esta un bien escaso en estas latitudes.

7.- Materiales y residuos: *“Fomentar el uso eficiente de los materiales, promover el uso de materiales ecológicos atendiendo a todo su ciclo de vida y fomentar la reducción, la reutilización y el reciclaje de los residuos en los pueblos y ciudades con el fin de reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI).”*

En línea con la economía circular se busca el uso eficiente de materiales y que sean ecológicos para su posterior reutilización. En el caso del urbanismo, la transformación sería la de los edificios, construcciones e infraestructuras que ya se han mencionado para una reutilización de la ciudad existente.

Pero en este sentido también se deben tener en cuenta los residuos generados y su tratamiento, sobre los cuales, el avance del plan establece las siguientes líneas estratégicas:

Establecer medidas para fomentar la reutilización y la gestión sostenible de los residuos orgánicos de las viviendas.

Promover mediante el planeamiento la consideración de la distribución del compostaje recogido.

8.- Movilidad y accesibilidad: *“Reducir las necesidades de movilidad, fomentando las estrategias de proximidad entre usos y actividades y los modos de movilidad no motorizados y el transporte público como vectores principales de la estructura urbana, templando o restringiendo además selectivamente el tráfico en vehículo privado en determinadas zonas (casco, zonas residenciales, etc.).”*

Con respecto a la movilidad, se busca que la motorizada se reduzca en todo el municipio en detrimento de la movilidad sostenible (bicicleta, a pie, etc.). Este hecho se quiere conseguir bajo la lógica de la proximidad, ya que el hecho de acercar los usos, los lugares y las personas mediante una concepción adecuada de la estructura urbana contribuye a reducir las necesidades de desplazamiento a velocidades que requieran el uso de energías motorizadas y a favorecer el uso de los modos de transporte activos.

9.- Regeneración urbana: *“Fomentar la regeneración del tejido urbano existente, mantener y mejorar la vitalidad urbana y la calidad de vida de los residentes en los tejidos consolidados, priorizando las operaciones de recualificación, revitalización, rehabilitación y reciclaje en la ciudad consolidada.”*

De forma general, el planeamiento urbano busca ocupar los intersticios que quedan en la ciudad existente, y regenerar aquellas zonas más degradadas, rehabilitar casas o edificios abandonados, y hacer un mejor reparto de usos en el territorio, antes que generar zonas de nueva urbanización que ocupen una mayor superficie de suelo.

Se plantean una serie de criterios generales de actuación que serían:

- Priorización de los peatones en el entorno urbano frente a los vehículos, con peatonalización de viales y la adecuación del espacio ocupado por estos.
- Reparación y ensanche de las aceras para el paso de personas con movilidad reducida o cochecitos de bebés, etc.
- Impulsar la presencia de arbolado para favorecer espacios públicos agradables, con mobiliario urbano adecuado para diferentes usuarios.
- Desarrollar itinerarios seguros, suficientemente visibles, iluminados, solares vallados y limpios, para mejorar la seguridad subjetiva y objetiva de los transeúntes.
- Impulsar la creación de espacios de relación inclusivos, pensando en todas las edades, especialmente niños y personas mayores.
- Mejorar la red de transporte público (tranvía, autobuses, etc.); conectando barrios residenciales, equipamientos, zonas de ocio y tejido industrial.
- Ampliar el carril bici.
- Propiciar los equipamientos de proximidad.
- Favorecer la mezcla de usos, favoreciendo la concurrencia de personas en cualquier franja horaria.
- Adecuar la oferta de vivienda social
- Promover modelos residenciales alternativos para personas mayores

10.- Edificación y forma urbana: *“Adaptar la edificación existente y nueva a los criterios bioclimáticos y de habitabilidad, diseñar y adaptar la morfología urbana, las tipologías edificatorias y el diseño de los espacios exteriores en función de las condiciones bioclimáticas locales mediante una ordenación pormenorizada que tenga en cuenta especialmente aspectos como la orientación, las posibilidades de aprovechamiento de la radiación solar y el sombreado, la distribución interior, la iluminación y la ventilación natural y el aislamiento térmico.”*

Se tiene que adaptar la edificación existente a las nuevas perspectivas del clima, y para ello el PGOM busca establecer ámbitos para la mejora de la eficiencia energética, ámbitos para la mejora del aislamiento térmico de edificios o áreas de estudio para implantar zonas de bajas emisiones. Por otro lado, también se debe actuar ante las nuevas construcciones, sobre todo en materia de autosuficiencia energética, así como el aprovechamiento de la radiación solar o el sombreadamiento. Para poder conseguir este objetivo se han propuesto una serie de líneas estratégicas que buscan alcanzarlo, entre las que se encuentran:

- Considerar la situación microclimática del municipio de Gines en el diseño de ordenanzas de edificación y de urbanización: lluvia, dirección del viento, exposición solar, temperatura, etcétera.
- Adoptar criterios de forma y volumen de la edificación favorables a un soleamiento y sombreadamiento adecuados, y a una buena ventilación, fomentando las técnicas arquitectónicas de acondicionamiento pasivo adecuadas para el municipio.
- Incorporar en las ordenanzas principios concretos y factibles de arquitectura bioclimática y criterios de eficiencia energética, que obliguen a la adecuación bioclimática tanto de la ciudad nueva que está por construir como de la ya existente y con necesidades de rehabilitación.
- Aplicar criterios bioclimáticos en el diseño de los espacios abiertos: cuidar la forma espacial de la ciudad, su morfología (rugosidad urbana, cañón urbano, visibilidad del cielo, etcétera), la presencia de vegetación, o el albedo de los materiales en las superficies urbanas para mejorar su habitabilidad.
- Fomentar 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

11.- Espacio público: *“Establecer el espacio público como el eje del desarrollo de la ciudad, abandonando la concepción de que la ciudad debe desarrollarse en torno a sus redes viarias, y adaptando los espacios urbanos existentes y de nueva creación a los criterios bioclimáticos y de habitabilidad.”*

Se pretende crear con este Plan una red comunicada de espacios libres y arboledas en los que sea fácil su acceso y disfrute para todo el conjunto de la población. Además, se quiere estructurar a todos ellos a través de un carril reservado para bicicletas o de las vías pecuarias.

Estos espacios deberán de tener consideraciones en lo que se refiere al cambio climático, por ejemplo, a través de la plantación de especies autóctonas, que no necesiten gran cantidad de agua, cuando va a ser uno de los recursos más escasos.

Uno de los conceptos claves es que la ciudad debe ser vivida, y para ello se deben crear espacios públicos amables con el ciudadano.

12.- Verde urbano: *“Incrementar la biodiversidad y la capacidad de regulación climática y de sumidero de carbono del verde urbano en los pueblos y ciudades, creando una red de parques, huertos urbanos y zonas verdes conectada con el entorno periurbano y rural a través de corredores ecológicos, e insertando el verde urbano en el tejido edificado a través de patios, fachadas y cubiertas verdes.”*

En este sentido, sería interesante que el plan continuase a través del establecimiento de pantallas vegetales, de techos verdes y otro tipo de vegetación en cascada que se pueda incorporar a los edificios

o estructuras urbanas, y que ayuden de la misma forma a fijar carbono y a proporcionar confort ambiental.



6. LA INTEGRACIÓN DE LOS PRINCIPIOS Y OBJETIVOS EN MATERIA DE ECONOMÍA CIRCULAR

En marzo de 2023 se aprueba la Ley 3/2023 de Economía Circular de Andalucía. Esta norma establece en su artículo 10:

“Artículo 10. Integración de la circularidad en los instrumentos de planificación.

1. Las Administraciones autonómica y local, en el ámbito de sus competencias, adoptarán las medidas oportunas para la integración efectiva en la planificación autonómica y local de los principios de la economía circular, tomando en consideración los objetivos y directrices marcados a nivel europeo, nacional y autonómico.

2. En el desarrollo de nuevos planes sectoriales y de ordenación del territorio de la Junta de Andalucía y de los planes urbanísticos municipales, así como en las revisiones de instrumentos de planificación vigentes y su posterior desarrollo normativo, los objetivos y líneas estratégicas de estos planes tendrán en cuenta la aplicación de la circularidad.”

Para ello esta ley, en su disposición final segunda modifica el artículo 38 de la ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental andaluza. En concreto, añade a los contenidos de los documentos iniciales estratégicos para evaluación ambiental estratégica ordinaria un epígrafe que aborde “la integración de los principios y objetivos en materia de economía circular, según lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley de Economía Circular de Andalucía”.

A nivel comunitario, según el Plan de Acción de la Unión Europea para la economía circular, que precede a la ley andaluza, “una economía circular es aquella en la que el valor de los productos, los materiales y los recursos se mantiene en la economía durante el mayor tiempo posible, y en la que se reduce al mínimo la generación de residuos.”

Asimismo, según el Plan de acción de la UE para la economía circular (Comisión Europea, 2015): “La economía circular impulsará la competitividad de la UE al proteger a las empresas contra la escasez de recursos y la volatilidad de los precios, y contribuir a crear nuevas oportunidades empresariales, así como maneras innovadoras y más eficientes de producir y consumir. Creará puestos de trabajo a escala local adecuados a todos los niveles de capacidades, así como oportunidades para la integración y la cohesión social. Al mismo tiempo, ahorrará energía y contribuirá a evitar los daños irreversibles causados en lo relativo al clima y la biodiversidad, y a la contaminación del aire, el suelo y el agua, a causa de la utilización de los recursos a un ritmo que supera la capacidad de la Tierra para renovarlos.”

A nivel autonómico, para la aplicación de la Ley 3/2023, un mes después de la aprobación de esta se publica la “Guía de apoyo a la planificación local en materia de Economía Circular. Prevención y gestión de residuos municipales. Abril 2023”.

A efectos de planificación urbanística, y concretando en los objetivos del PGOM de Gines, el instrumento de planificación en elaboración deberá tener en cuenta los criterios de Economía Circular, incluyendo la optimización en la recogida y gestión de residuos.

Por ello, durante el proceso de planificación deberán abordarse e inventariarse las características de la trama urbana en relación con la selección del sistema de recogida de residuos óptimo: anchura del viario, localización del casco histórico, lo que condiciona la accesibilidad de determinados vehículos de recogida; y disposición o no de contenedores en vía pública, etc....

En base a esto, la memoria para aprobación inicial y el EsAE deberán incorporar la siguiente información

6.1 SITUACIÓN ACTUAL DE LA PREVENCIÓN DE RESIDUOS

El diagnóstico de la situación actual de prevención de residuos consistirá en:

- Una descripción de la situación de partida, concretado en los datos de residuos recogidos por habitante y año y por habitante y día, para cada flujo de residuos, ya elaborado en el diagnóstico de la gestión.
- Una descripción de las campañas de concienciación ciudadana y comunicación en materia de prevención de residuos, existentes
- Una relación de comercios locales cuya actividad contribuya a la prevención de residuos tales como tiendas de productos a granel, talleres de reparación de aparatos electrónicos, sistemas de donación a ONG de alimentos perecederos por parte de supermercados, etc.
- Las iniciativas preventivas impulsadas por la entidad local, especialmente los programas de compostaje doméstico y comunitario.
- La determinación del grado de conocimiento, concienciación y expectativas de la población y otros agentes económicos e institucionales locales.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA GESTIÓN DE RESIDUOS

- La valoración de la situación actual de la gestión de los residuos municipales debe ser descrita en términos cuantitativos, financieros y organizativos.
- El análisis por realizar debe exponer con detalle los generadores o fuentes de residuos, la modalidad de recogida, los flujos de los residuos y cantidades de estos y por último los costes del servicio.
- El planeamiento general que se elabore en sus versiones definitivas deberá incluir esta información sobre la gestión de residuos municipales.
- La elección del modelo de recogida de residuos, a partir de la información anterior, es la decisión más determinante de cara a la planificación. Partiendo del diagnóstico y con el apoyo de la matriz de valoración de los distintos modelos que la guía aporta, la entidad local deberá elegir de entre las alternativas disponibles según diversos aspectos, siendo los más importantes:
- Capacidad técnica para la implantación del modelo.
- Factores económicos y medios disponibles, tanto materiales como personales necesarios para el cambio o mejora del modelo, estimando los costes de la alternativa elegida.
- Factores sociales y demográficos.
- Aspectos ambientales, tales como emisiones de gases de efecto invernadero y otros.
- Factores urbanísticos como anchura del viario, disponibilidad de espacio, tipología constructiva de edificaciones, etc...

OBJETIVOS DE LA RECOGIDA DE RESIDUOS

La solución adoptada para la recogida de residuos debe cumplir con una serie de objetivos generales, a saber:

- Garantizar una adecuada gestión de la totalidad de los residuos generados y trasladados en el territorio, procurando el estricto cumplimiento del orden jerárquico establecido en la directiva comunitaria en materia de residuos.
- Impulsar la innovación, en el ámbito de aquellas iniciativas que favorezcan las mejoras en los procesos de producción encaminadas a un uso más eficaz de los recursos y a una menor generación de residuos, a que el valor de los productos y materiales se mantenga durante el mayor tiempo posible, así como a un aumento de la reutilización, la reciclabilidad y la valorización material que implique una reducción de la eliminación.
- Favorecer la simbiosis industrial de forma que los subproductos generados en unas actividades se conviertan en las materias primas de otras. Fomentar la utilización, por parte de las empresas, de materias primas secundarias para aprovechar al máximo los recursos materiales y energéticos contenidos en los residuos y reducir, en lo posible, el consumo de recursos naturales.
- Aplicar el principio de responsabilidad del productor a los agentes que ponen en el mercado productos que con su uso se convertirán en residuos, y el principio de «quien contamina, paga» a los generadores de residuos.
- Reducir el vertido de los rechazos procedentes de los procesos de valorización y de la fracción de residuos no reciclables mediante su valorización.
- Analizar la eficiencia de los actuales sistemas de recogida, optimizar los tratamientos y efectuar una evaluación integrada de los procesos completos de gestión, desde la producción hasta la gestión final.
- Impulsar la construcción de cuantas instalaciones de valorización y eliminación sean necesarias, de forma que Andalucía sea autosuficiente en lo que a la gestión de todos sus residuos se refiere.
- Disminuir la contribución al cambio climático de las actividades asociadas a la generación y la gestión de los residuos.

6.2 SISTEMA DE INDICADORES PARA EL CONTROL DE PROCESOS

Los indicadores son parámetros diseñados para evaluar de manera cuantitativa el grado de cumplimiento de los objetivos y medidas establecidos. Un correcto diseño y aplicación de estos permiten monitorizar el desarrollo del plan, corrigiendo aquellas medidas que resulten ineficaces o cuya ejecución no se ajuste a lo esperado. Distinguiremos para ello dos tipos de indicadores:

- **Indicadores de impacto.** Son aquellos que miden la contribución o efecto que la medida planteada ha tenido sobre el logro del objetivo.

En el caso de medidas dirigidas a objetivos cuantitativos, este indicador suele estar expresado en las mismas unidades que el propio objetivo.

- **Indicadores de ejecución.** Expresan el grado de desarrollo de la medida, para determinar objetivamente cuánto se ha avanzado en su desarrollo. La definición de este indicador depende de los términos en los que esté planteada la medida. Por ejemplo, la adopción de acuerdos

voluntarios por parte de comerciantes para el incremento de la venta a granel tendrá como

indicador de ejecución el número de comercios que suscriban el acuerdo. La medida produce impacto desde que un comercio se adhiere al programa, y el impacto será mayor cuantos más se unan a la

iniciativa. En cambio, una medida consistente en la automatización de una planta de clasificación de envases tendrá como indicador de ejecución “Adaptación realizada (SI/NO)”, porque la medida produce impacto sólo si la adaptación se ejecuta finalmente. En todo caso, los indicadores de impacto y de ejecución deben reunir las siguientes características:

- Deben ser de común aceptación por las distintas partes intervinientes en el manejo de residuos.
- Deben estar basados en datos oficiales, es decir, deben ser creíbles.
- Esos datos deben ser de fácil acceso, para agilizar el cálculo de estos. Los datos se actualizarán con una frecuencia tal que permita observar variaciones o transformaciones para poder tomar decisiones a tiempo.
- Deben ser datos de los que se tenga la mayor serie temporal posible, con objeto de valorar escenarios a futuro.
- En definitiva, deben ser sólidos en términos de representatividad, calidad y alcance.

En base a estos elementos, una estrategia efectiva de economía circular debe permitir la optimización de los recursos a lo largo de todo el proceso productivo, desde el diseño y la fabricación, pasando por el consumo y los procesos de reutilización/remanufactura/reciclaje, hasta la eliminación de los residuos no aprovechables, reduciendo de este modo tanto la entrada de recursos como la generación de residuos.”

Por último, en esta fase inicial de planeamiento, se establece también en la Memoria de Ordenación que se asumen las normas europeas en materia de residuos urbanos en relación con su reciclaje, que se han marcado en reciclar el 65% de los residuos urbanos en 2035, así como de reducir los vertederos hasta un máximo del 10% en ese mismo año.

La transición ecológica y ambiental de Gines supone apostar por un modelo basado en la estrategia de residuos cero, para el aprovechamiento integral de los residuos generados y el desarrollo de la economía circular, activando procesos para desarrollar las tres medidas básicas de gestión de residuos: la reducción, la reutilización y el reciclaje. Para ello es necesario impulsar estrategias de aprovechamiento integral de los residuos, manteniendo la recogida selectiva integral, incluyendo los sistemas de depósito y retorno de envases.

Y en la medida de lo posible, haciendo evolucionar el sistema de recogida, al menos en la ciudad más densa, hacia la recogida manual en bolsas individuales por unidad familiar.



7. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

Con el propósito de favorecer la adecuada coordinación territorial, el Plan General de Ordenación Municipal de Gines incorporará los objetivos, directrices y proyectos, que afecten a su ámbito de actuación, formulados en el marco planificador supramunicipal sectorial y territorial concurrente en vigor que a continuación se cita sucintamente, que habrá de ser tenido en cuenta durante la Evaluación Ambiental Estratégica y en la redacción del documento urbanístico, de manera que no se produzcan otras incidencias sobre dicho marco planificador que su mera aplicación en el ámbito afectado por el Plan General:

TERRITORIALES:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre. Establece las estrategias, normas y directrices de ordenación en función del Sistema de Ciudades que son asumidas por el Plan General.

Dentro de este Plan aparecen una serie de objetivos que se materializan en el Plan de Ordenación Municipal de Gines, entre los que se encuentran:

POTA	PGOM
Contribuir desde las políticas urbanas a la sostenibilidad general del sistema	Llevar a cabo los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Favorecer la cohesión social y la mejora de la calidad de vida en las ciudades andaluzas	Conciliar el derecho a habitar con el derecho a trabajar y corregir las desigualdades urbanas
Preservar los modelos urbanos propios de la ciudad media	Regeneración urbana
Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseable	Recuperación de la identidad territorial
Avanzar en la constitución de un Sistema de Transportes ambientalmente sostenible	Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte

- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, aprobado por Decreto 462/2004, de 27 de junio.

En su Memoria de Ordenación se recogen una serie de objetivos con aplicación en todo el territorio sobre el que opera y que van en consonancia con el PGOM:

POTAUS	PGOM
Asegurar la integración territorial de la aglomeración urbana en el sistema de ciudades de Andalucía desde una posición	Ordenar el suelo de manera compatible con su entorno territorial

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 poblamiento y dimensionándolos en proporción a las necesidades previstas de crecimiento metropolitano. 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 estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos

Favorecer la ciudad de proximidad
Potenciar los modos de transporte sostenible
Mejorar las infraestructura verdes y azules y vincularlas con el contexto natural
Reducir los residuos y favorecer su reciclaje. Optimizar y reducir el consumo de agua Ser más eficientes energéticamente y ahorrar energía
Definir un modelo urbano que fomente la compacidad, el equilibrio urbano y la dotación de servicios básicos.
Buscar la productividad, la generación de empleo y la dinamización y diversificación de la actividad económica.
Conservar y mejorar el patrimonio natural y cultural y proteger el paisaje

- Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla.

Gines no tiene ningún espacio Catalogado dentro del este Plan.

ESTATALES

- Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Recoge líneas directrices y medidas en diversas áreas prioritarias, cuya aplicación debe propiciar el cambio hacia un modelo de movilidad más eficiente y sostenible.

Esta Estrategia tiene en su contenido los siguientes objetivos:

Estrategia Española de Movilidad Sostenible	PGOM
Mejorar la integración de la planificación territorial y urbanística con la de transporte	Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte
Contribuir a la reducción necesaria del porcentaje de las emisiones procedentes del sector del transporte	Conseguir una resiliencia municipal y actuar contra el cambio climático a través de los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Conseguir la mejora de la calidad del aire, en especial en el ámbito urbano	

- Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (Programa agua).

Su objeto consiste en resolver las carencias en la gestión, en la disponibilidad y en la calidad del agua, mediante la reorientación de la política del agua, para garantizar la disponibilidad y la calidad del agua en cada territorio, con actuaciones dirigidas a la optimización y mejora de la gestión del agua, a la generación de nuevos recursos, a la prevención de inundaciones y a la depuración y reutilización de agua.

- Plan Hidrológico Nacional. Vigente desde 2001 con diversas modificaciones.

Tiene como objetivos alcanzar el buen estado del dominio público hidráulico, y en particular de las masas de agua, gestionar la oferta, satisfacer las demandas de aguas presentes y futuras a través de su aprovechamiento racional, sostenible, equilibrado y equitativo, que permita al mismo tiempo garantizar la suficiencia y calidad del recurso para cada uso y la protección a largo plazo de los recursos hídricos disponibles, lograr el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, en aras de conseguir la vertebración del territorio nacional y reequilibrar las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad y economizando sus usos, en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.

AUTONÓMICOS

- Plan Hidrológico de la Demarcación hidrográfica del Guadalquivir. (2022-2027) se aprueba por Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, publicado en BOE núm. 35, de 10 de febrero de 2023, con entrada en vigor el 11 de febrero**

Los objetivos de la planificación hidrológica se señalan de forma explícita en el artículo 40 del texto refundido de la Ley de Aguas (TRLA), indicando que “la planificación hidrológica tendrá por objetivos generales conseguir el buen estado y la adecuada protección del dominio público hidráulico y de las aguas objeto de esta ley, la satisfacción de las demandas de agua, el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, incrementando las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad, economizando su empleo y racionalizando sus usos en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales”. En este mismo sentido, el artículo 17 de la nueva Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE) introduce, sin modificar expresamente la finalidad de esta planificación conforme ordena su norma sectorial, algún aspecto adicional sobre los objetivos de la planificación hidrológica, al señalar que: “la planificación y gestión hidrológica, a efectos de su adaptación al cambio climático, tendrán como objetivos conseguir la seguridad hídrica para las personas, para la protección de la biodiversidad y para las actividades socio-económicas, de acuerdo con la jerarquía de usos, reduciendo la exposición y vulnerabilidad al cambio climático e incrementando la resiliencia”..

- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030. Aprobada por Acuerdo de 5 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno.**

Es un plan estratégico de la Junta de Andalucía para orientar las políticas públicas y privadas hacia un tipo de desarrollo socioeconómico que considere de forma integrada la prosperidad económica, la inclusión social, la igualdad entre los géneros y la protección ambiental.

Esta Estrategia posee una serie de objetivos con incidencia territorial y que se pueden ver reflejados en aspectos del PGOM de Gines

Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030	PGOM
Ordenar cada territorio, ciudad y pueblo con previsión, asignando los usos según las necesidades reales de las personas y las capacidades de cada medio, con coordinación entre las distintas administraciones y agentes implicados e integración entre las diferentes actuaciones sectoriales, respetando el funcionamiento de los territorios, las ciudades y los pueblos como sistema.	Crear límites al crecimiento urbano, resolver la fragmentación urbana, e integrar las áreas de desarrollo irregulares
Propiciar la generación y consolidación de empleo y riqueza en el contexto de una economía verde, a través de nuevas formas de uso y/o consumo de los servicios de los ecosistemas andaluces y recuperando	Seguir las indicaciones de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y recuperar la vinculación con el territorio

- Estrategia Energética de Andalucía 2030. aprobada mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 7 de junio de 2022, (BOJA número 112 de 14 de junio de 2022 Contribuir a un uso eficiente e inteligente de la energía. Contribuir a un uso eficiente e inteligente de la energía.**

Situar a los sectores de las energías renovables y del ahorro y la eficiencia energética como motores de la economía andaluza.

- Garantizar la calidad del suministro energético.
- Actuar desde la demanda para hacer a la ciudadanía protagonista del sistema energético.
- Optimizar el consumo energético en la Administración de la Junta de Andalucía.

La Estrategia Energética de Andalucía establece las orientaciones para desarrollar la política sectorial en materia de ahorro y eficiencia energética, fomento de las energías renovables y desarrollo de las infraestructuras energéticas en nuestra Comunidad Autónoma, con la finalidad de alcanzar un sistema energética suficiente, bajo en Carbono, inteligente y de calidad. El futuro modelo energético se basa en la formulación de estos principios:

Todos estos principios van en consonancia con uno de los objetivos del Plan General de Ordenación Municipal de Gines que es el de conseguir un sistema de cierre del ciclo del agua y uno de generación de energía y áreas preferentes para las energías renovables.

- **Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2030. Aprobado mediante Acuerdo de 15 de febrero de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Medio Ambiente de Andalucía 2030 (PMA 2030) (BOJA de 18 de febrero de 2022).**

Plan de Medio Ambiente de Andalucía	PGOM
Avanzar en una ordenación del territorio que garantice la convergencia en el bienestar económico y social en el territorio andaluz mediante un desarrollo sostenible basado en la ecoinnovación que garantice la conservación de los recursos naturales y del paisaje	Conciliación del derecho a habitar con el derecho a trabajar, así como la identificación de áreas estratégicas catalizadoras para conseguir la regeneración urbana
Contribuir a la lucha contra el cambio climático reduciendo la emisión de gases de efecto invernadero y aumentando la capacidad de sumidero en Andalucía	Actuar frente al cambio climático en materia de energía y adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible
Disminuir los riesgos de que se produzcan emergencias ambientales (inundaciones, sequías, incendios forestales, contaminación...) o atenuar sus consecuencias mediante las oportunas medidas preventivas y correctivas	Eliminación de la vulnerabilidad urbana y aumento de la resiliencia municipal
Proteger y conservar los paisajes andaluces como herramienta para una mejor integración del territorio andaluz	Dotación de un sistema ambiental que vaya desde la periferia al centro urbano

- **Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Aprobada por Acuerdo de 3 de mayo de 2011, del Consejo de Gobierno.**

Tiene por objeto la incorporación de criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas con planificación y gestión de la movilidad, metabolismo urbano, etc. Los ejes de actuación que contempla incluyen la mejora de la eficiencia económica y energética del transporte, los límites de la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, la necesidad de evitar la contaminación lumínica, el fomento de la construcción bioclimática, promover la rehabilitación de las edificaciones urbanas o el aumento de la superficie de suelo capaz de sostener la vegetación.

Entre sus objetivos se vinculan con el planeamiento urbanístico de Gines los siguientes:

Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana	PGOM
--	------

Situar en el centro de discusión el desarrollo de un urbanismo que aborde los retos de la sostenibilidad y la entrada en la era de la información y el conocimiento; de un nuevo modelo de movilidad donde los modos de transporte más sostenibles sustituyan a los modos motorizados individuales e ineficientes; y de una nueva habitabilidad en la edificación basada en la idea de habitación, en la vinculación de la edificación al desarrollo de ciudad y al uso de recursos locales.

Mejorar la calidad urbana de pueblos y ciudades y la calidad de vida de su ciudadanía, al mismo tiempo que se disminuye de forma urgente la dependencia de recursos no renovables, muchos de ellos no disponibles en el propio territorio de Andalucía.

Superar el modelo de desarrollo y crecimiento basado en el consumo de recursos naturales no renovables y en energías de origen fósil en el medio urbano y contribuir al cumplimiento de los objetivos de emisión fijados en los diferentes protocolos y acuerdos internacionales y, como consecuencia, al cumplimiento de los objetivos

que, para la mitigación de los efectos del cambio climático, se contemplan en el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012.

Impulsar una nueva cultura de la movilidad y accesibilidad, modificando el reparto modal a favor de modos más eficientes

económica y ambientalmente, y más justos desde el punto de vista social, primando el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta. Trabajar en favor de la inserción laboral de las personas desempleadas y de la adaptación de los profesionales a los cambios tecnológicos y las innovaciones que se van produciendo en el ámbito de la gestión urbana.

Actuación frente al cambio climático en materia de energía y adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte

Contribuir a la mejora de la resiliencia municipal, así como la integración de áreas de desarrollo irregulares, la rehabilitación social del casco urbano o resolver la fragmentación urbana

Actuación frente al cambio climático en materia de energía y adoptar los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte

Conciliar el derecho de habitar con el derecho a trabajar

- **Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, una estrategia de infraestructura verde. Aprobado por Acuerdo de 12 de junio de 2018, del Consejo de Gobierno.**

Pretende mejorar y reforzar los ecosistemas andaluces, además mitigar los efectos producidos por la fragmentación de hábitats y el cambio climático, dos de las principales causas de la pérdida de la biodiversidad a escala global. En definitiva, se pretende impulsar la configuración de una red ecológica a escala regional que favorezca la movilidad de las especies silvestres, que garantice los flujos ecológicos, que mejore la coherencia e integración de la Red Natural 2000 y que contribuya a una mejor capacidad de adaptación de la sociedad andaluza frente al cambio climático.

- **Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía.**

Su objetivo general consiste en lograr un servicio público viario eficaz y eficiente, demandado por el usuario, que permita potenciar y dinamizar la actividad económica de la región andaluza.

Entre sus objetivos se encuentran los siguientes:

Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación de la Red de Carreteras

PGOM

Mejorar la accesibilidad a las zonas litorales, ámbitos con gran dinamismo demográfico, económico y urbanizador de Andalucía, considerada como de interés turístico y estratégico para el desarrollo de la Comunidad Autónoma Andaluza

Modernización de la movilidad, accesibilidad y multimodalidad del transporte, consiguiendo a través de un reaprovechamiento de las infraestructuras existentes que el transporte sea mucho más eficiente.

Mejorar la organización y capacidad de la Red viaria en las Áreas metropolitanas, ámbitos de influencia de las grandes ciudades caracterizados por una movilidad con carácter local y niveles de tráfico muy importantes

Eliminar la conflictividad de tráfico en el medio urbano mediante la ejecución de variantes de población y tratamiento de travesías y de los tramos de acceso de las poblaciones, buscando la integración de la carretera en un medio en el que el ciudadano demanda habitabilidad y calidad de vida

- **Estrategia de Paisaje de Andalucía. Fue aprobada en Consejo de Gobierno el 6 de marzo de 2012.**

Entre sus objetivos y líneas estratégicas incluye, en relación con los paisajes litorales, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio natural, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio cultural y cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.

Entre los objetivos de calidad paisajística para Andalucía se encuentran los siguientes que se relacionan con el PGOM de Gines:

Estrategia de Paisaje de Andalucía	PGOM
Impulsar la recuperación y la mejora paisajística del patrimonio cultural	Rehabilitación social del casco urbano haciendo hincapié en las piezas bodegueras
Cualificar los espacios urbanos a través de la gestión paisajística	Dotación de un sistema ambiental desde la periferia al centro urbano
Cualificar los espacios asociados a actividades productivas	Rehabilitación social del casco urbano haciendo hincapié en las piezas bodegueras

- **Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces. Aprobado por Decreto 189/2002, de 2 de julio.**

El Plan tiene como principal objetivo establecer las medidas necesarias para evitar o minimizar las inundaciones en los núcleos urbanos. Con el Plan se puso de manifiesto la extensión territorial de las inundaciones y los niveles de riesgos personales y materiales que generan. En Andalucía se inventariaron 1.099 puntos de riesgo por inundaciones distribuidos por todo su territorio, catalogados por niveles de riesgo A, B, C y D (siendo A los puntos de mayor gravedad y D los de menor), alcanzando los niveles A y B un tercio del total de puntos. Respecto a la distribución municipal de los puntos, se detectaron puntos en 428 municipios, lo que supone que el 56% de los municipios andaluces tienen problemas de inundaciones y que afectan al 60% de la población andaluza. A nivel provincial, las más afectadas son las provincias del litoral mediterráneo: Almería, Granada y Málaga.

8. ANEXOS

8.1 ANEXO - ESTUDIO DEL TERRITORIO

8.1.1 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL MUNICIPIO Y DE SUS ASENTAMIENTOS DE POBLACIÓN

En este capítulo, abordaremos la descripción integral del municipio de Gines desde una perspectiva general. Comenzaremos con un análisis del enclave geográfico, destacando su posición espacial en la provincia de Sevilla, al oeste de la capital. A continuación, se examinará el sistema urbano, identificando el único núcleo de población que conforma el municipio. Los aspectos demográficos proporcionarán datos precisos sobre población, densidad y distribución demográfica.

La descripción ambiental resaltará elementos ecológicos y de conservación. Se planteará la situación actual del parque de viviendas, analizando tipologías edificatorias, categorías constructivas, accesibilidad y número de viviendas, entre otros factores. Por último, la información cartográfica ofrecerá representaciones visuales de la estructura municipal. Este enfoque técnico permitirá un análisis previo orientado a facilitar datos generales para poder establecer una base sólida para futuras consideraciones urbanísticas y de desarrollo.



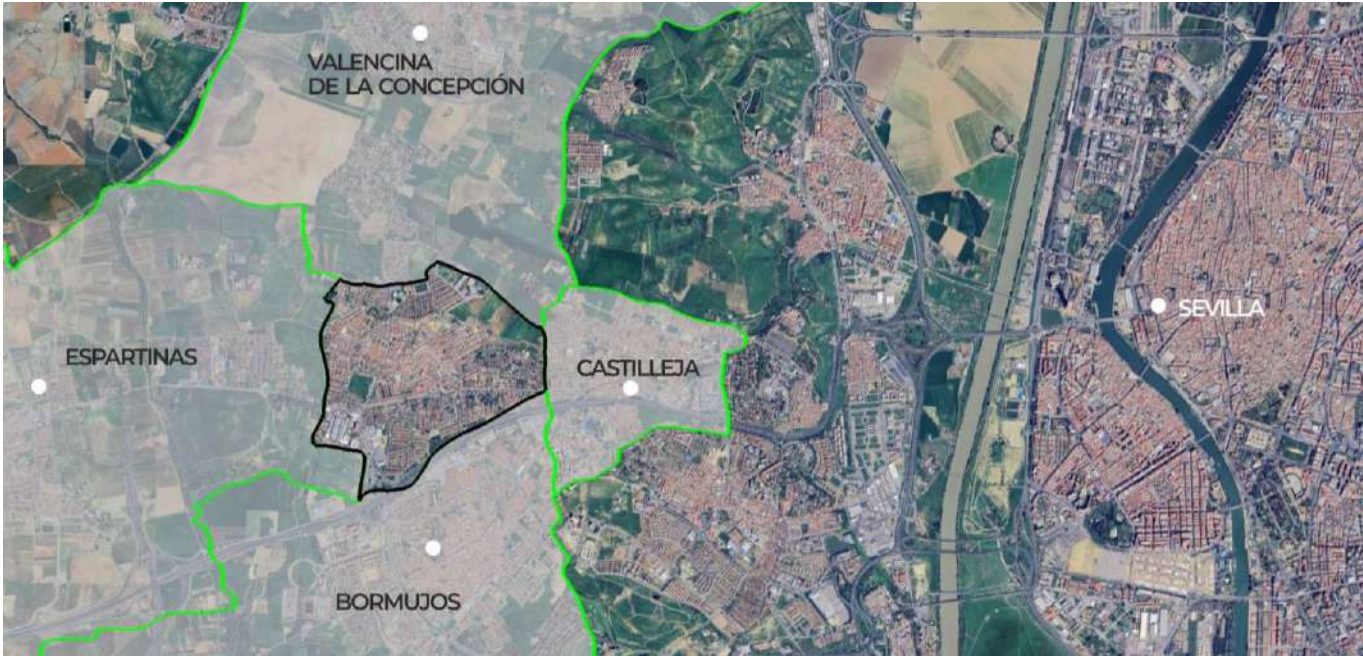
Ortofoto del municipio de Gines. Año 2023

8.1.2 ENCLAVE GEOGRÁFICO

El término municipal de Gines se sitúa en plena meseta del Aljarafe, a doce kilómetros de distancia de Sevilla, presenta una altitud media sobre el nivel del mar de 89 m, tiene una superficie de 2,9 km² y

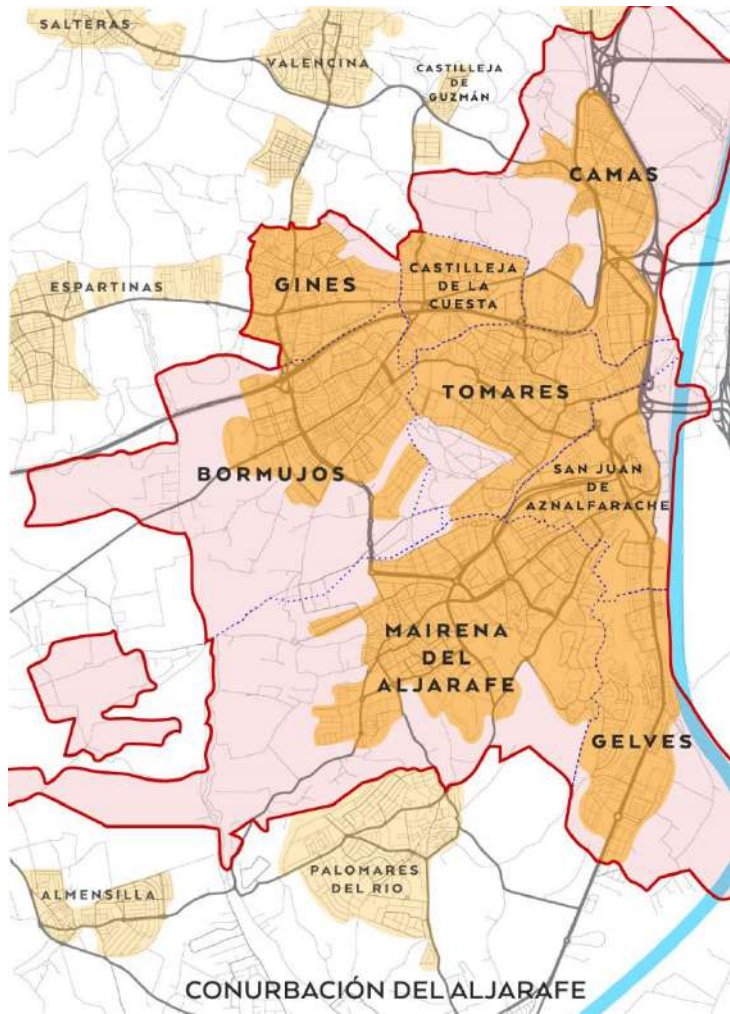
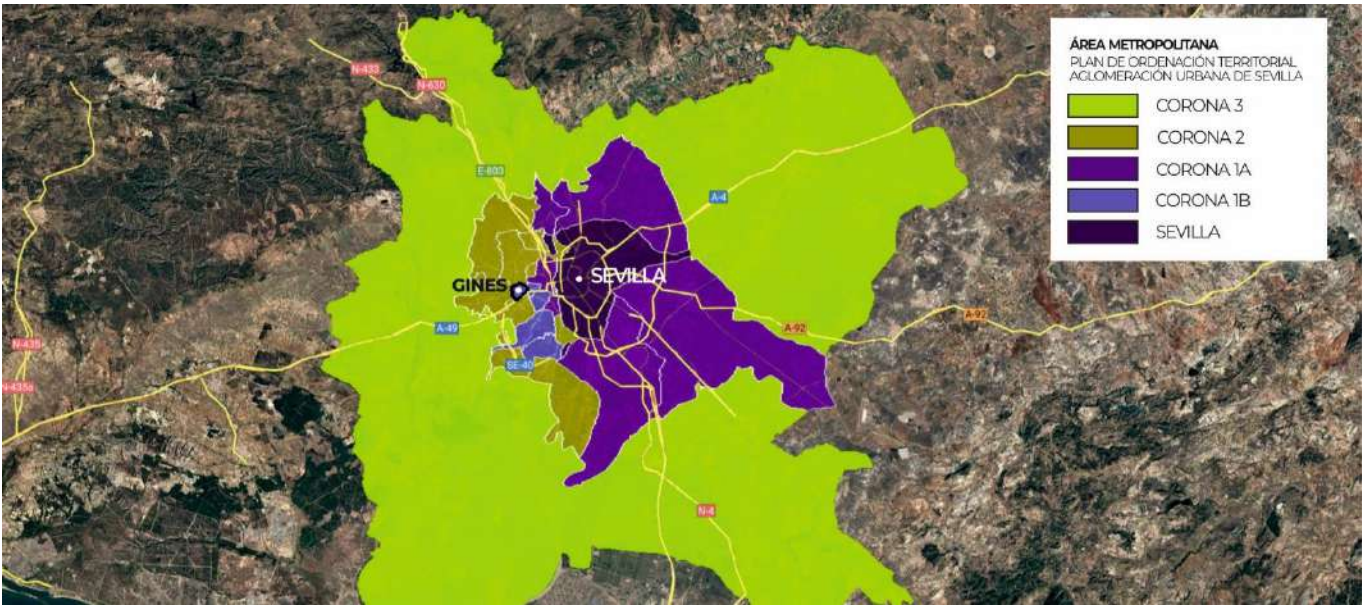
una población de 13.813 habitantes en el año 2.024, según el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.

El municipio limita al norte con Valencina de la Concepción y al este con Castilleja, al oeste con Espartinas y al sur con el término de Bormujos. Se trata de un área con una situación topográfica elevada, porque, aunque no presenta gran altura, sobresale en el conjunto del valle junto con su vecino Castilleja, debido al suave relieve circundante, alcanzando cotas cercanas a 130 msnm al noreste del municipio.



Marco territorial de referencia

El municipio forma parte de la Aglomeración urbana de Sevilla, y en concreto de los municipios enmarcados en la conurbación del Aljarafe, donde con una extensión de 2,9km2, es uno de los municipios más pequeño de la corona. Respecto a la población con 13.481 habitantes (2023) se encuentra entre los municipios medianamente poblado.



8.13 SISTEMA URBANO

El sistema urbano de Gines está conformado por un único núcleo poblacional, que abarca prácticamente la extensión completa del término municipal.

El origen de la trama urbana de Gines tiene una morfología apoyada en el eje de la carretera A-8076, continuación de la A-474 de Castilleja y que enlaza con Sanlúcar la Mayor. Esta vía ha sido tradicionalmente, hasta la construcción de la A-49, la carretera Sevilla-Huelva. Gines ha experimentado un crecimiento urbano y poblacional significativo en las últimas décadas, constituyendo dada su cercanía a Sevilla, ya residencia de verano ya ciudad dormitorio en tiempos más recientes. El casco antiguo conserva su trama irregular frente a los desarrollos más reciente algo más ortogonales y ordenados.

El desarrollo urbano es mayor al norte de la vía que al sur, con una trama irregular en cuanto a la forma de las manzanas y el trazado urbano.



Término municipal de Gines

PARCELARIO

Respecto a la distribución espacial del parcelario del municipio de Gines se identifican las siguientes características:

- Las parcelas más grandes, representadas en colores más oscuros (azul marino y azul intenso), se encuentran en las áreas periféricas del municipio.
- Las áreas centrales del municipio presentan una mayor concentración de parcelas más pequeñas, con colores que van desde el blanco hasta el azul claro.
- Hay una notable densidad de parcelas medianas (500 - 2,500 m²) en zonas intermedias entre el centro y la periferia.



- Las áreas con parcelas de menor tamaño (0 - 500 m²) están principalmente distribuidas en el centro y sus alrededores inmediatos.

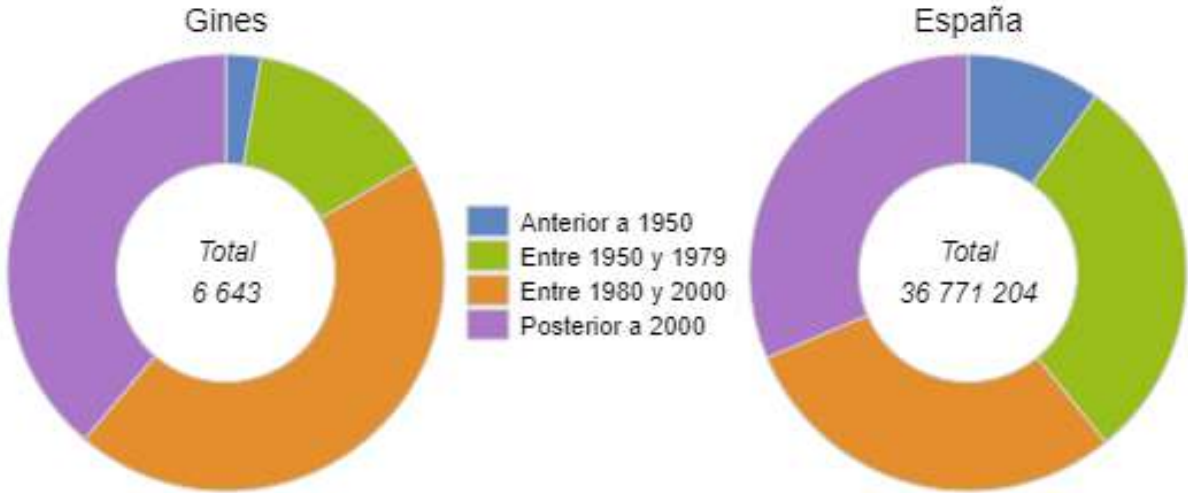


La mayor concentración de parcelas cae en el rango de **500 a 1,000 m²** y **1,000 a 2,500 m²**, representadas por colores azul claro y azul oscuro. Por lo tanto, la parcela media más representativa del municipio de Gines es una parcela en el rango de **500 a 2,500 m²**. Siendo el rango de parcelas más representativo (con el mayor porcentaje) el de 0 - 500 m², que constituye alrededor del 60% de las parcelas totales del municipio de Gines.

ANTIGÜEDAD DE LAS EDIFICACIONES

La antigüedad de las edificaciones en Gines muestra una evolución marcada por un crecimiento significativo a partir de la segunda mitad del siglo XX. Solo el 3% de las construcciones datan de antes de 1950, lo que indica un número reducido de edificaciones históricas. Entre 1950 y 1979, se construyó el 14% de los edificios actuales, reflejando un aumento moderado en la urbanización. El periodo de mayor expansión fue entre 1980 y 2000, con un 45% de las edificaciones construidas en estos años, evidenciando un fuerte desarrollo residencial y urbano. Posteriormente, desde el año 2000, se han levantado el 39% de los edificios, lo que demuestra un continuo crecimiento y modernización de la infraestructura del municipio. En conjunto, estas cifras sugieren que Gines ha experimentado una considerable expansión en las últimas décadas, manteniendo un equilibrio entre la modernización y el mantenimiento de su carácter residencial.

Edificaciones según fecha de construcción



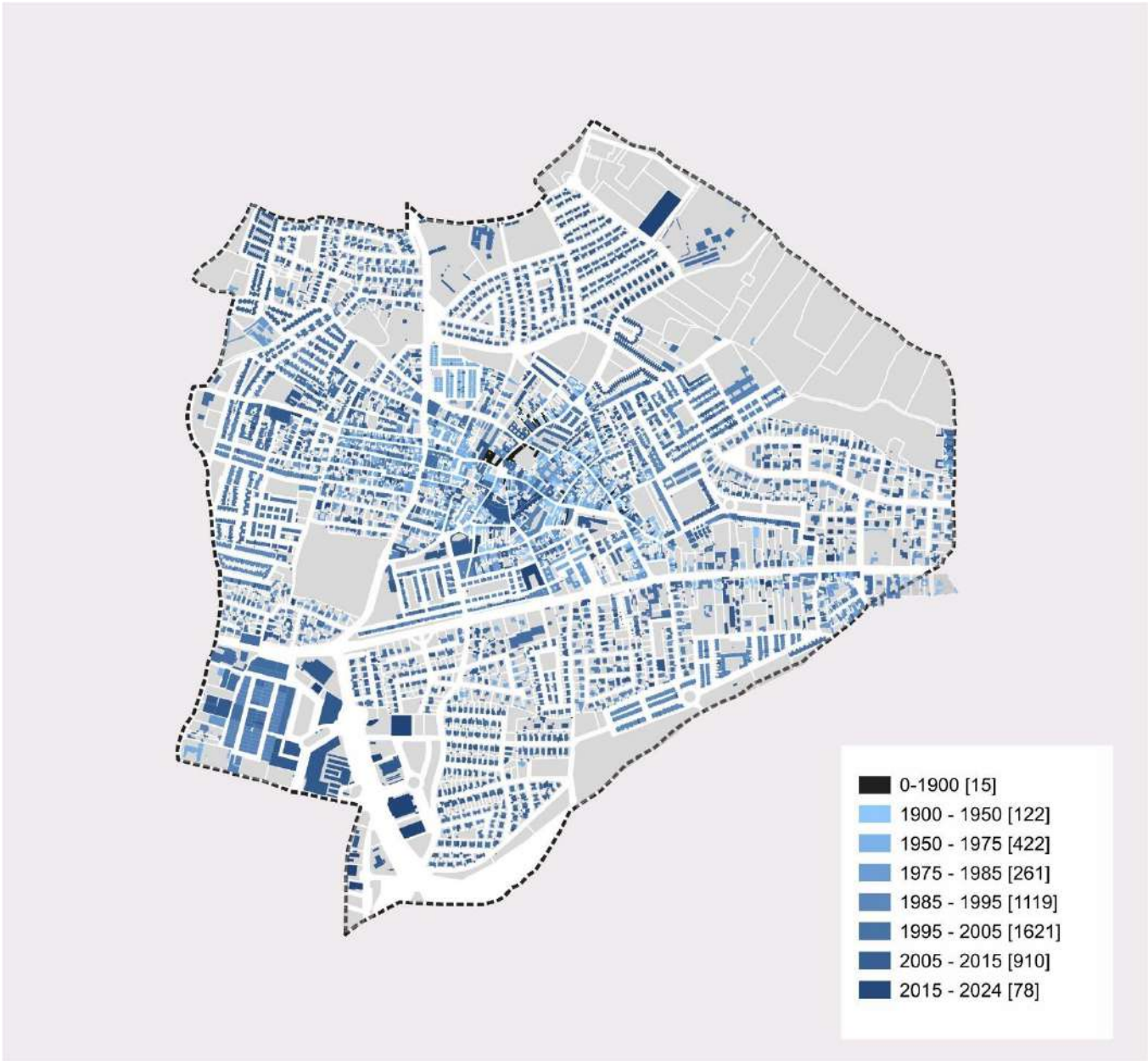
Fuente : Dirección General de Catastro - 2023

Indicadores	Gines	
Anterior a 1950	173	3%
Entre 1950 y 1979	935	14%
Entre 1980 y 2000	2958	45%
Posterior a 2000	2577	39%
TOTAL	6643	

En base a la información catastral, el análisis de las edificaciones por décadas revela que la urbanización en Gines ha seguido un patrón de expansión desde el centro histórico hacia las periferias, con un crecimiento significativo a partir de la segunda mitad del siglo XX. Las áreas construidas más recientemente se encuentran en las zonas periféricas y muestran una expansión más dispersa comparada con los períodos anteriores.

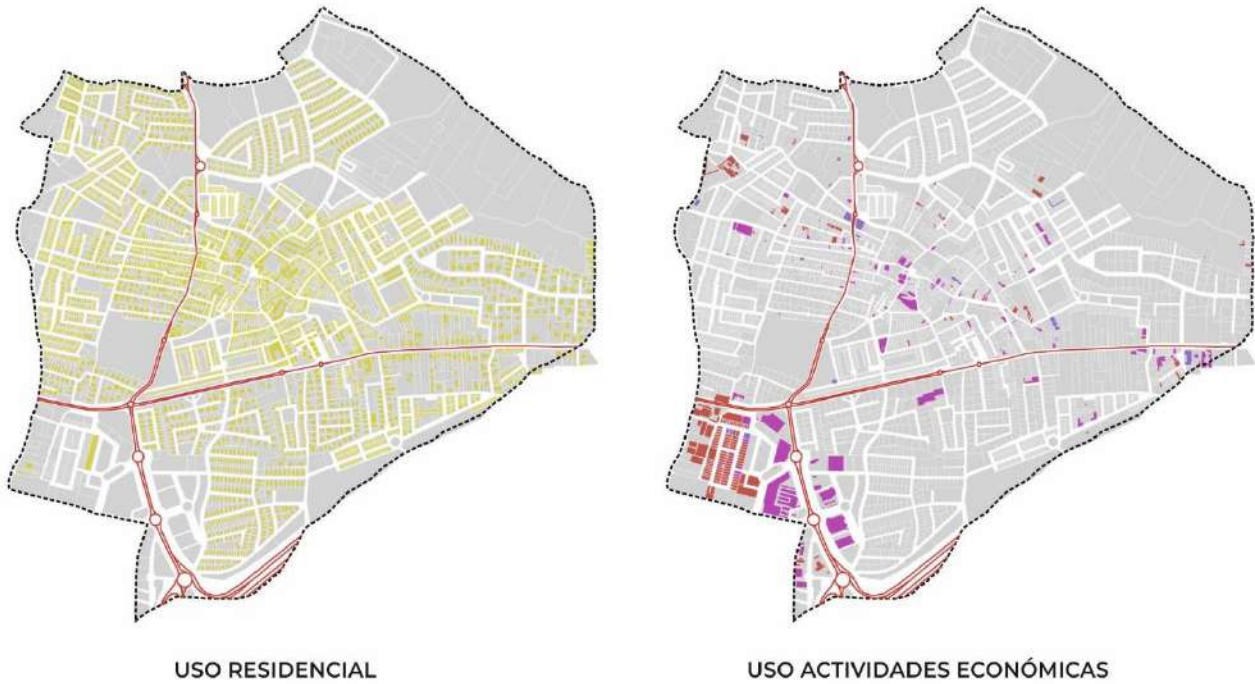
El origen de la trama urbana representa tan solo el 0,33% de las edificaciones, frente a la década entre 1995 y 2005 que es donde existe un porcentaje mayor de crecimiento (35,65%).

En los últimos años ha existido un decrecimiento, situando el porcentaje de 1,72% tal vez debido a la colmatación de suelo urbano apto para edificar.

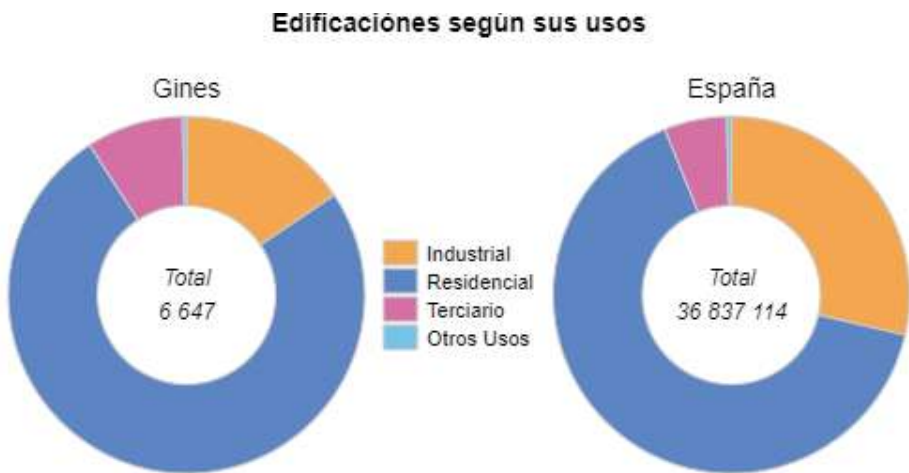


TIPOLOGÍA EDIFICATORIA Y USOS DENTRO DE LA TRAMA URBANA

Según la información que podemos rescatar de Catastro, existe un uso predominante destinado al residencial en la totalidad de la trama, localizándose de forma puntual parcelas con usos destinados a actividades económicas, siendo relevante dichos usos en la zona suroeste del término municipal, donde se localiza un área destinada al uso industrial-terciaria/comercial coincidiendo con la entrada desde la A-49 coincidiendo con su enlace con la A-8062. Esta zona es coincidente con el Área de Oportunidad que contempla el Plan Subregional POTAUS.



Trama residencial frente a Actividades económicas - Gines. Fuente: Sede Electrónica del Catastro



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

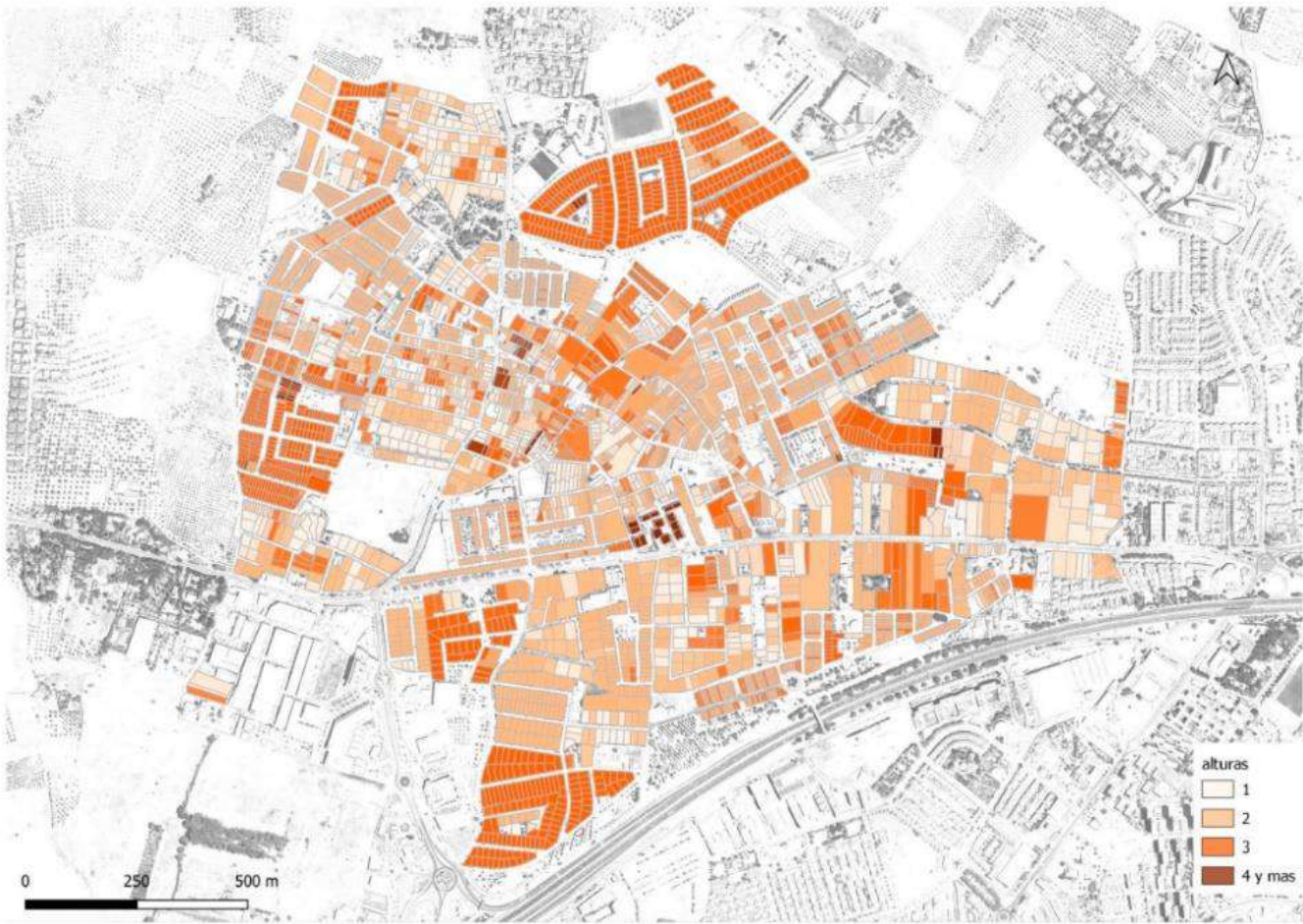
Indicadores

Uso industrial, almacenamiento y estacionamiento	Gines	1034	15,6%
--	-------	------	-------

Uso residencial	5006	75,3%
Uso terciario	584	8,8%
Otros usos	23	0,3%
TOTAL	6647	

ALTURAS DE LA EDIFICACIÓN

Gines se caracteriza por una baja densidad de edificaciones en altura, con la mayoría de sus edificios teniendo entre 1 y 3 plantas. Los edificios altos (de 10 o más plantas) son excepcionales y se concentran en áreas específicas. Esto sugiere que Gines mantiene un carácter residencial con una planificación urbana que favorece las edificaciones bajas, manteniendo así un perfil urbano tradicional.



Altura de las edificaciones. Fuente: PMVS Gines, 2021





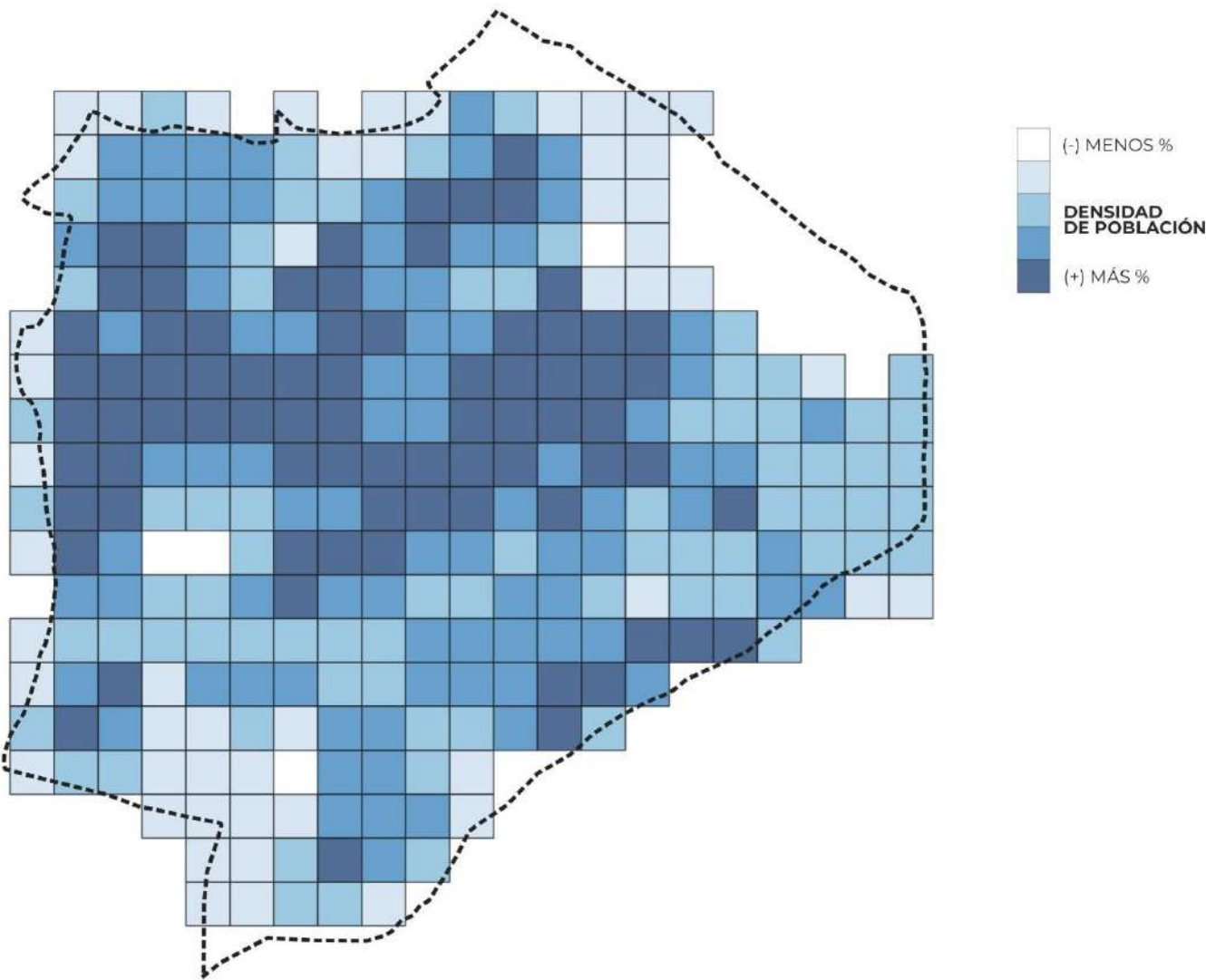
DENSIDAD DE POBLACIÓN EN LA TRAMA URBANA

Respecto a cómo se distribuye la población en la malla urbana a través de la densidad de vivienda aplicándole el factor de población establecido por el RLISTA podemos identificar que las áreas con mayor densidad de población (azul oscuro) se concentran principalmente en el centro y el este del municipio. Las zonas con alta densidad (celeste oscuro) se encuentran rodeando las áreas de mayor densidad, especialmente en el centro-norte y el centro-este.

Las áreas con densidad moderada (celeste) están distribuidas en torno a las zonas más densamente pobladas, extendiéndose hacia el norte, oeste y sur del municipio.

Las zonas de baja densidad (celeste claro) y muy baja densidad (blanco) se encuentran principalmente en la periferia y en algunas áreas del centro-oeste.

Por tanto, el centro del municipio presenta la mayor concentración de población, indicando una fuerte centralización de la densidad poblacional. Dicha densidad de población disminuye gradualmente hacia la periferia, lo que sugiere una disminución en la cantidad de personas por unidad de área al alejarse del centro. Las áreas periféricas y algunas partes del centro-oeste tienen la menor densidad de población, reflejando posiblemente zonas menos desarrolladas o con menor cantidad de viviendas y servicios.



ÍNDICE DE ZONA VERDE. AVANCE DE ANÁLISIS

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:

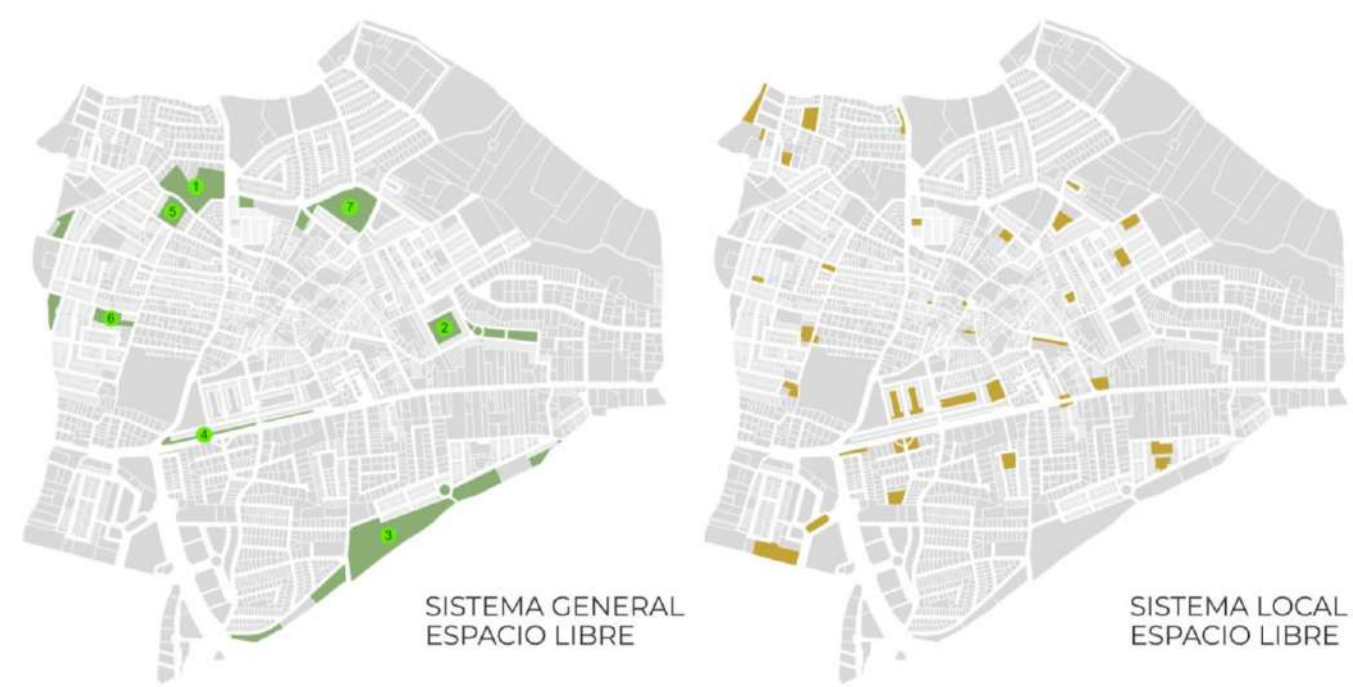
- Superficie Verde per Cápita
- Accesibilidad / Distribución Espacial
- Calidad del Espacio Verde

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

A- IDENTIFICACIÓN DE ELEMENTOS.

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



Espacios calificados como Espacios libres

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 situa 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	

B- 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 POT AUS 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.

C- CALIDAD ESPACIAL

Respecto a la calidad de estos espacios libres de Sistema general hemos desarrollado un análisis de las 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.



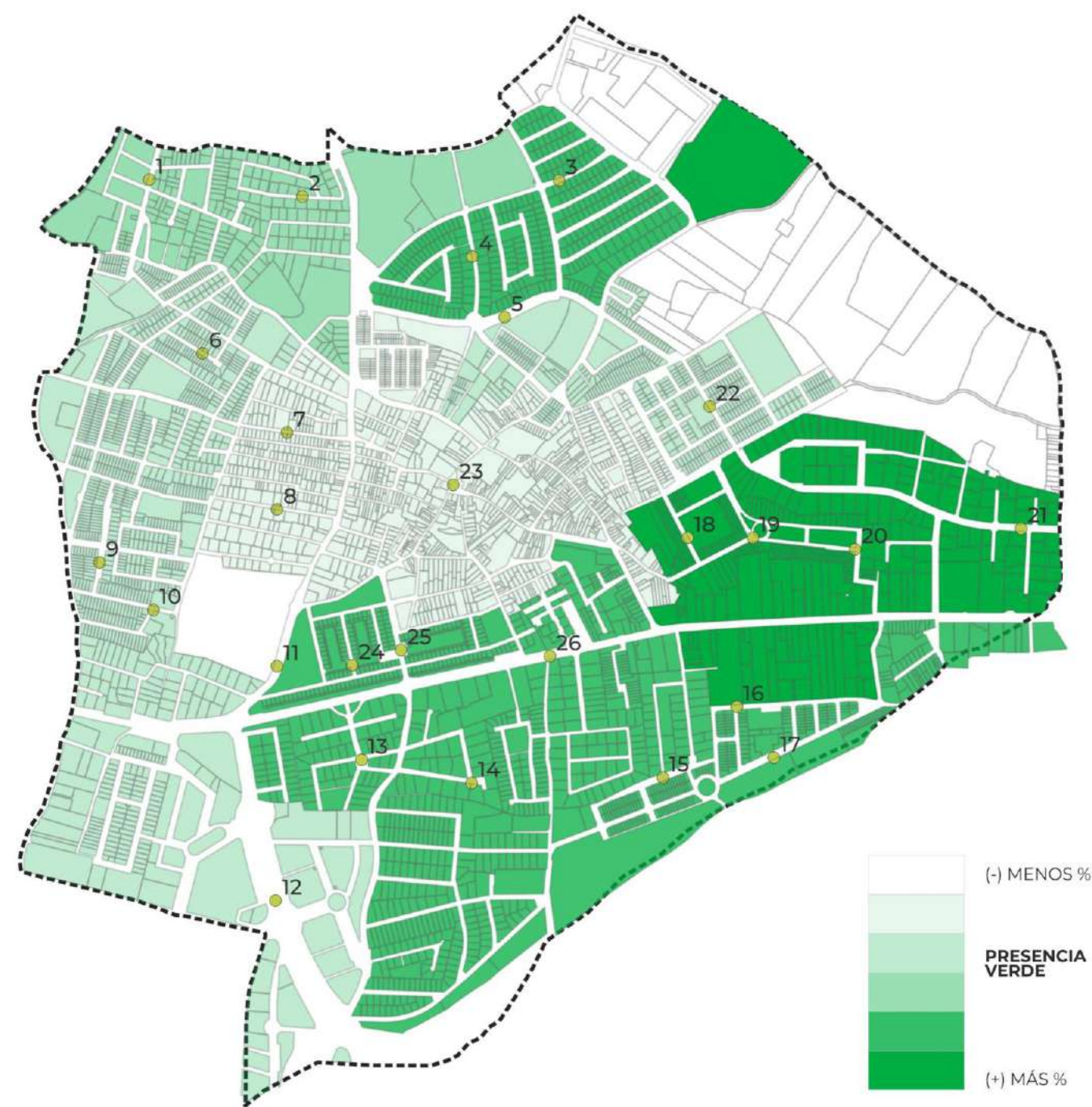
- ANÁLISIS DE LA REALIDAD FÍSICA ACTUAL
La distribución y presencia de zonas verdes dentro del núcleo urbano no se distribuye de manera uniforme. En ciertas áreas, su prevalencia es significativamente mayor, manifestándose no solo a través de áreas verdes públicas sino también dentro de parcelas privadas, 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.

VIVIENDAS

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.

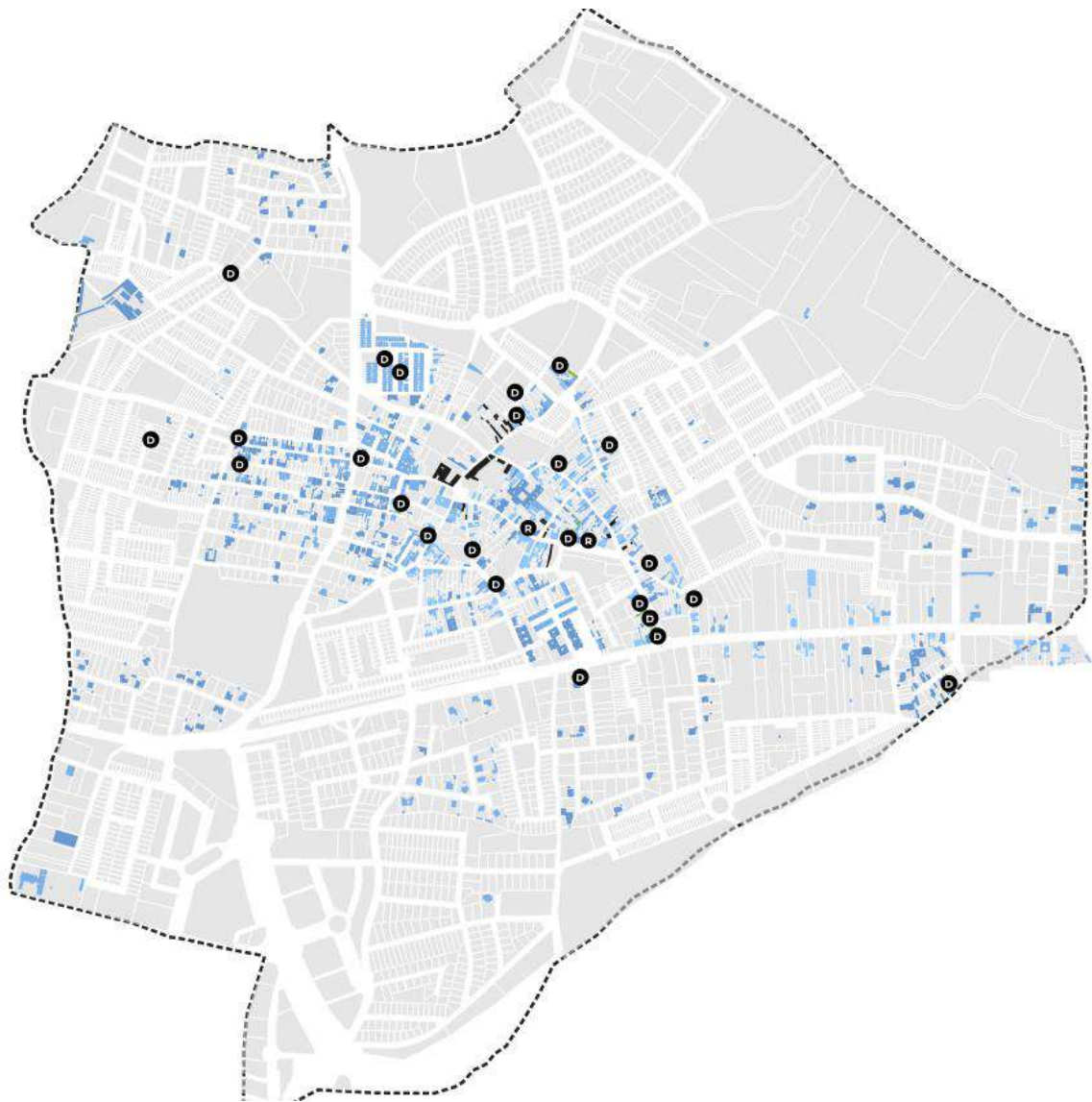
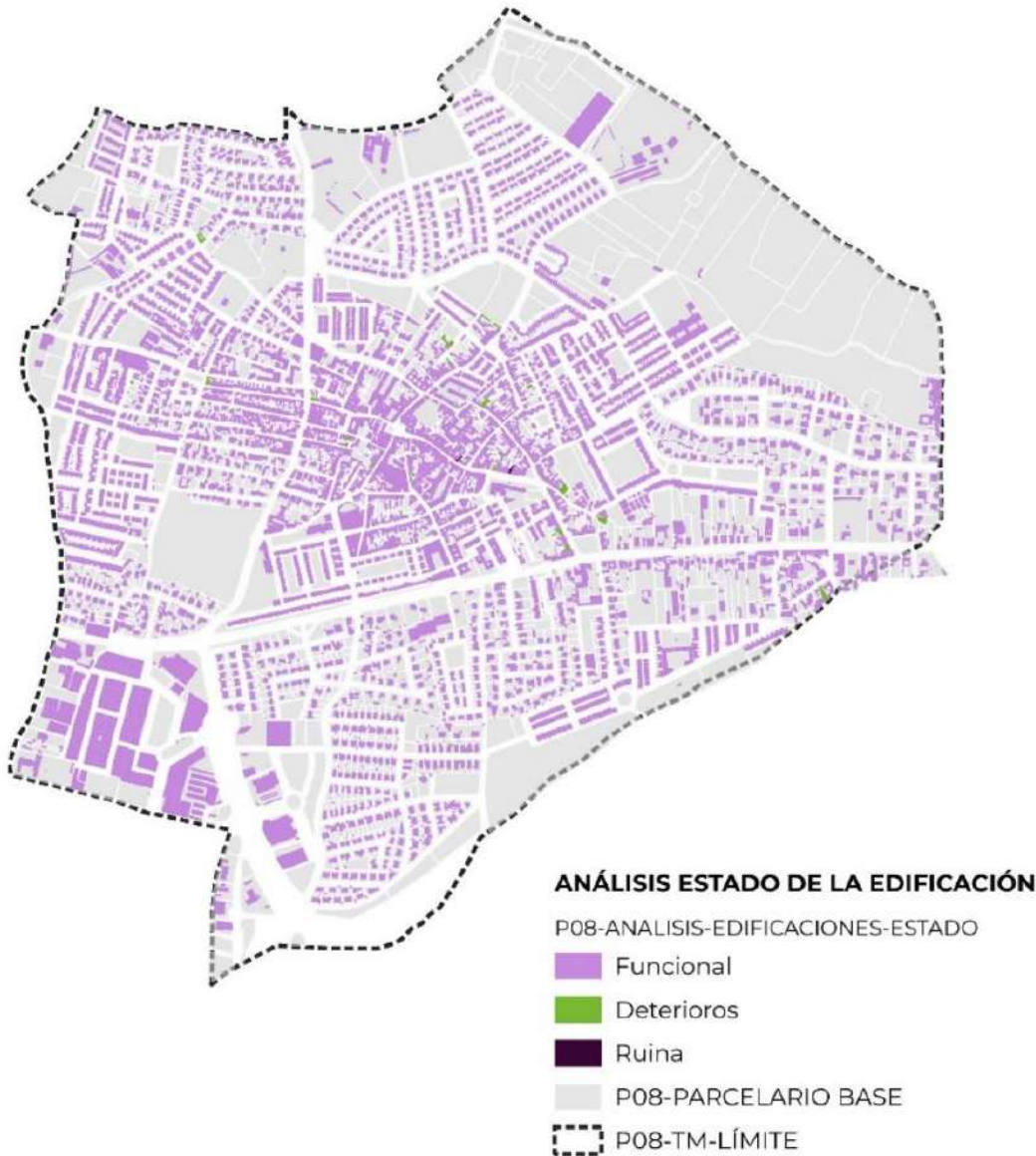
	Nº viviendas	Porcentaje	Densidad
Viviendas (2021)	5.217	100%	1.799,0 viv/Km²
Viviendas principales (2021)	4.527	86,8%	1.561,0 viv/Km²
Viviendas no principales (2021)	690	13,2%	237,9 viv/Km²
Viviendas vacías (2021)	306	5,9%	105,5 viv/Km²

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.

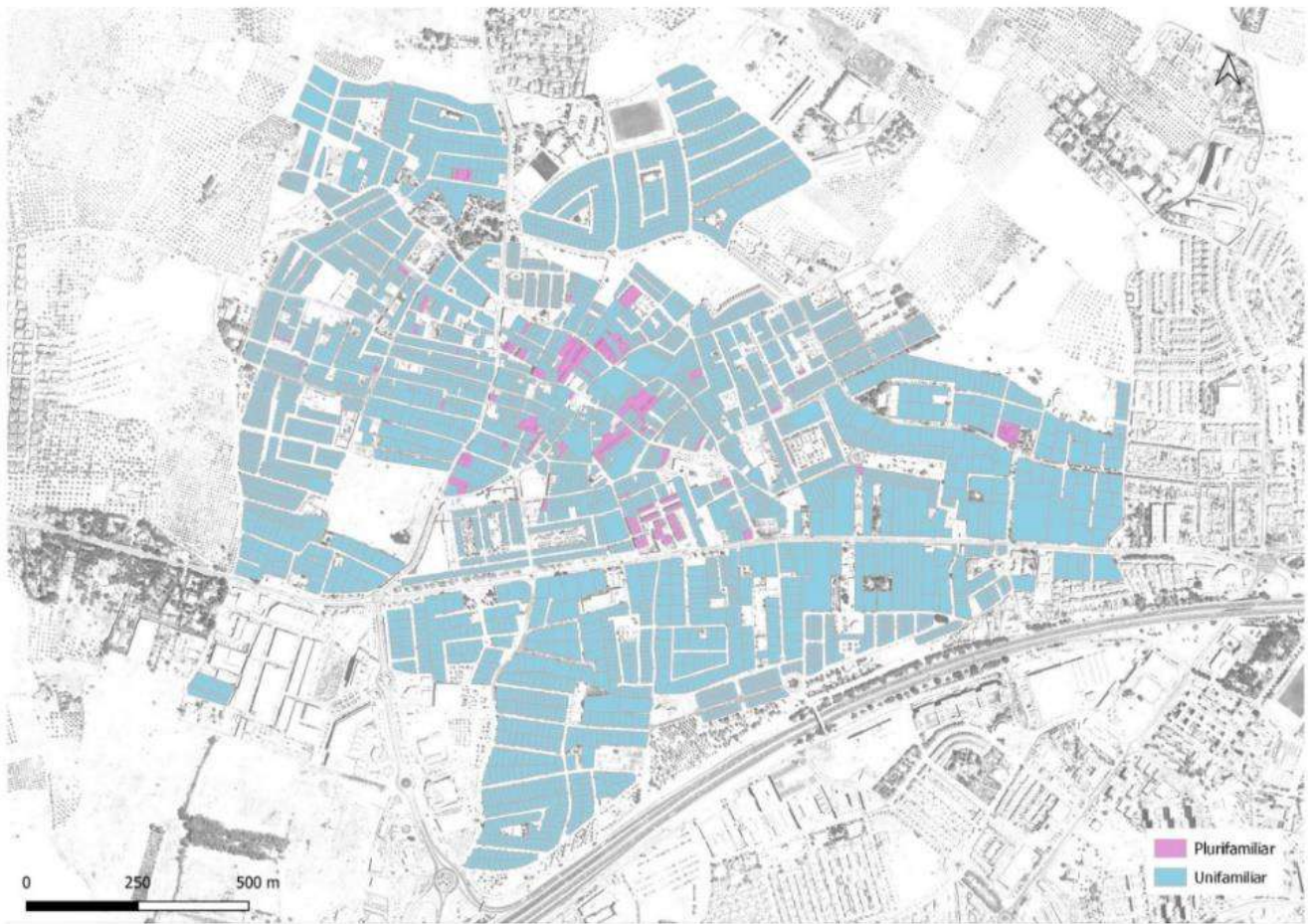
Las viviendas en estado deteriorado coinciden con la zona del casco antiguo, donde la mayoría de las edificaciones son previas a 1970.

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.



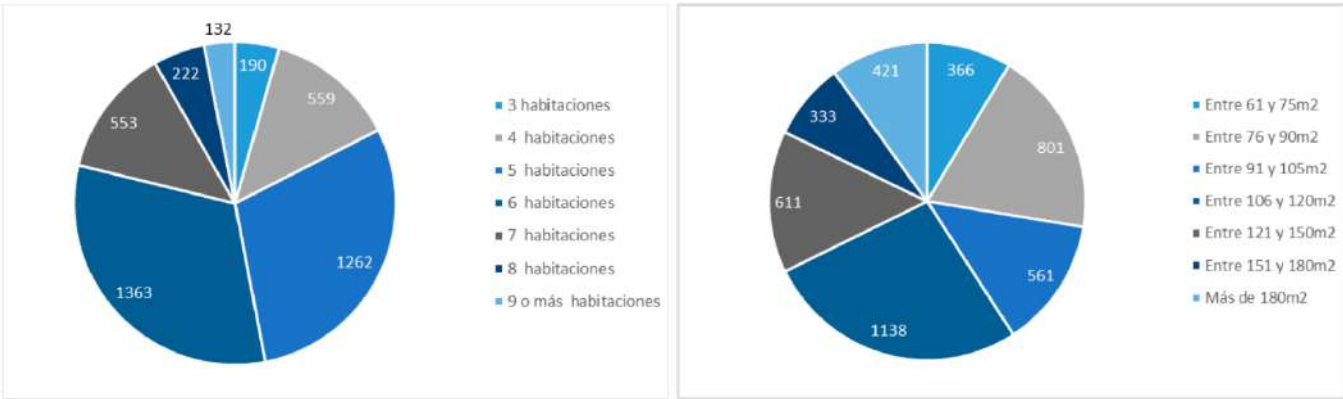
TIPOLOGÍA RESIDENCIAL

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 Hitórico 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

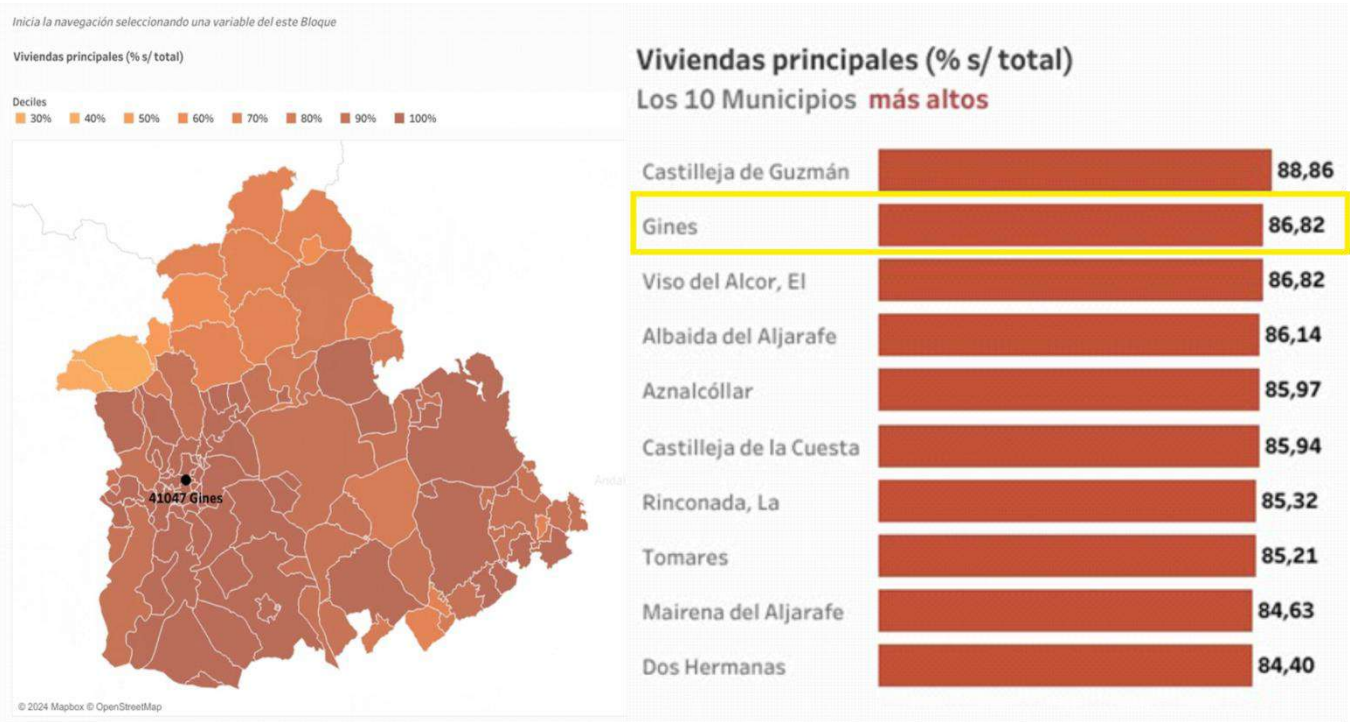


Tipología residencial plurifamiliar entorno calle Jose Luis Caro

DATOS ESTADÍSTICOS DEL PARQUE RESIDENCIAL

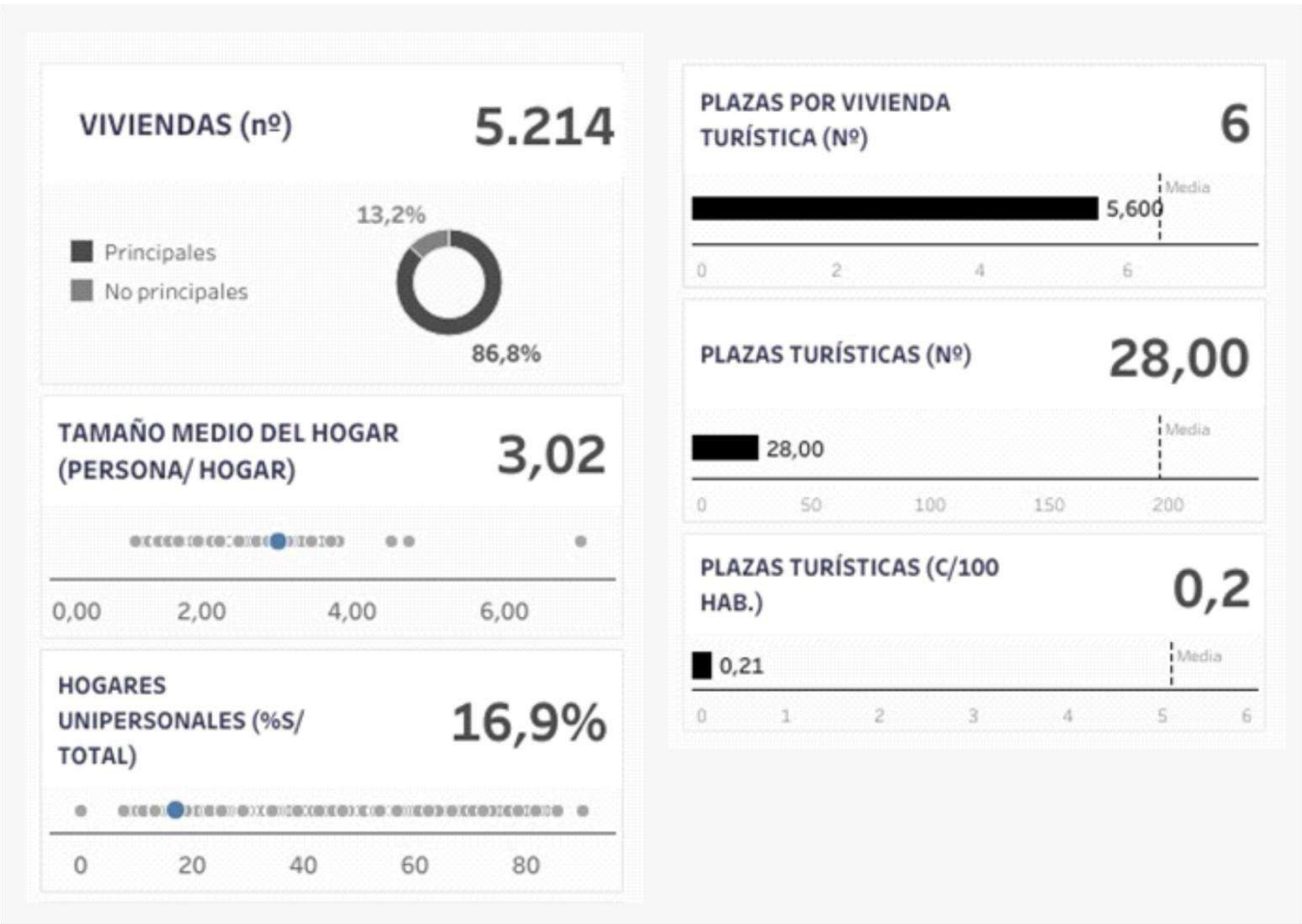
El parque residencial de Gines presenta una serie de características destacadas que reflejan su composición y dinámica habitacional. En total, el municipio cuenta con 5.214 viviendas. De estas, una abrumadora mayoría del **86,8% son viviendas principales**, mientras que el 13,2% restante corresponde 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.

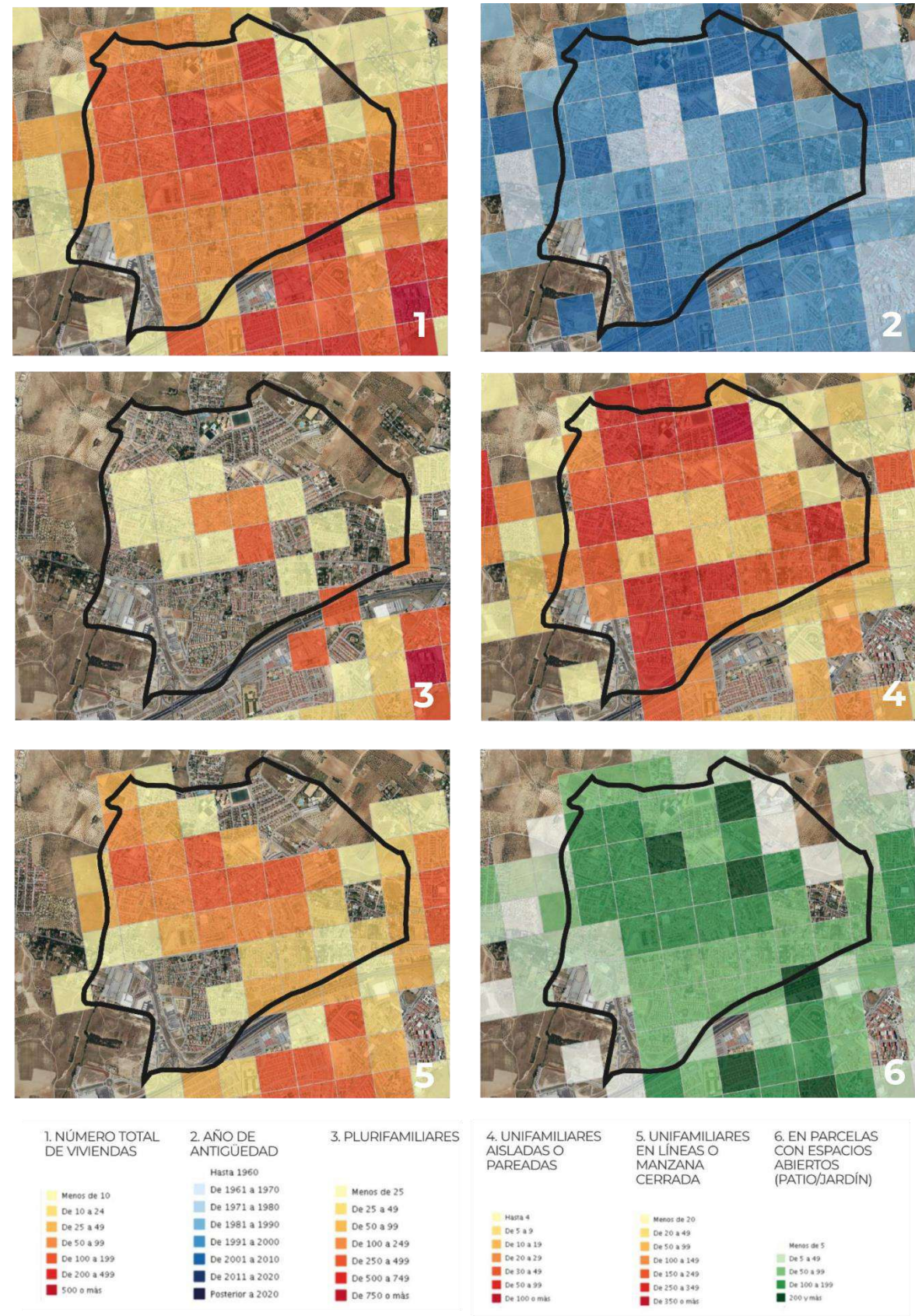
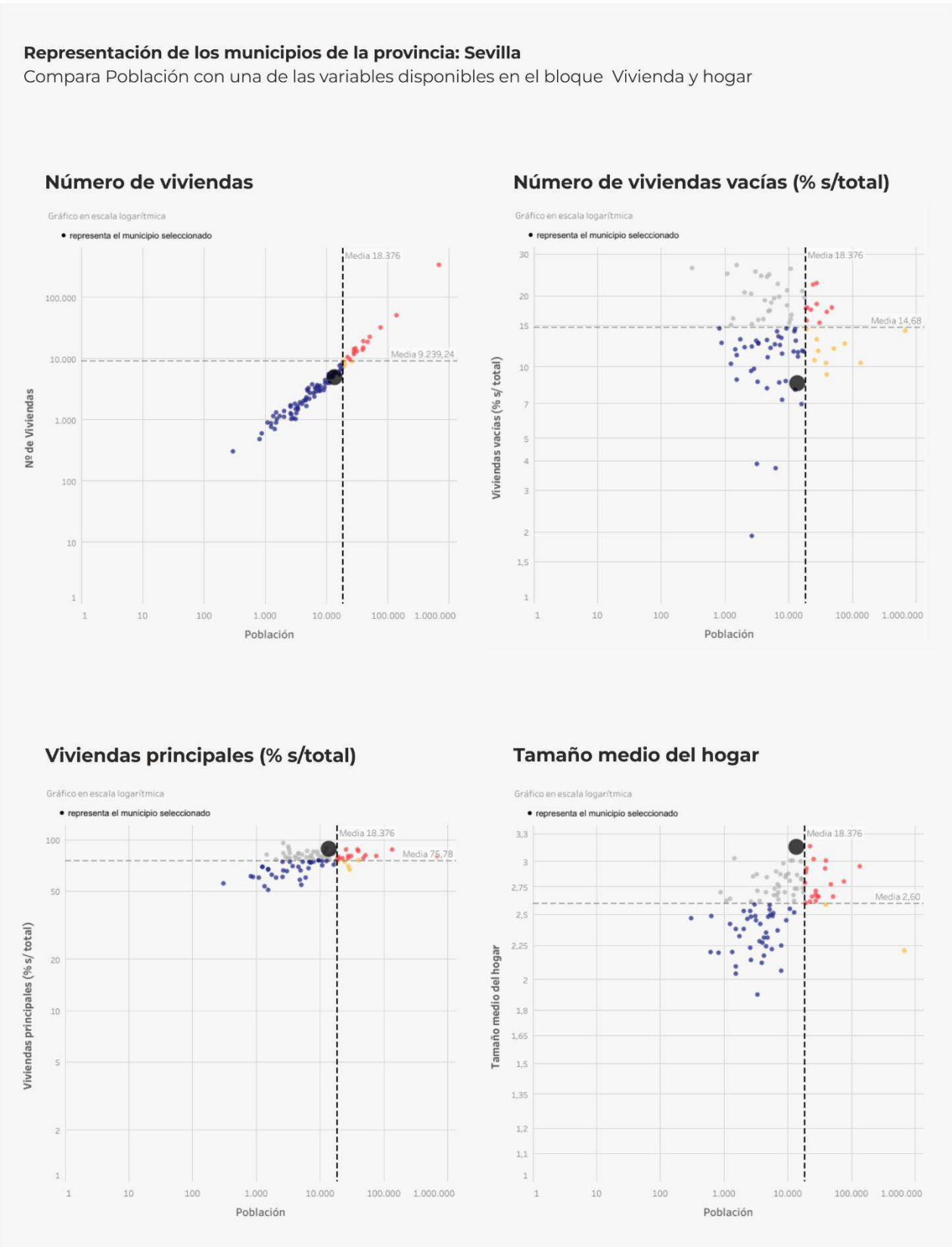


Otro aspecto relevante es el porcentaje de **hogares unipersonales, que asciende al 16,9%** del total de hogares. Este dato muestra una presencia significativa de personas que viven solas, un fenómeno que puede estar relacionado con diversas circunstancias sociales y económicas, como el envejecimiento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

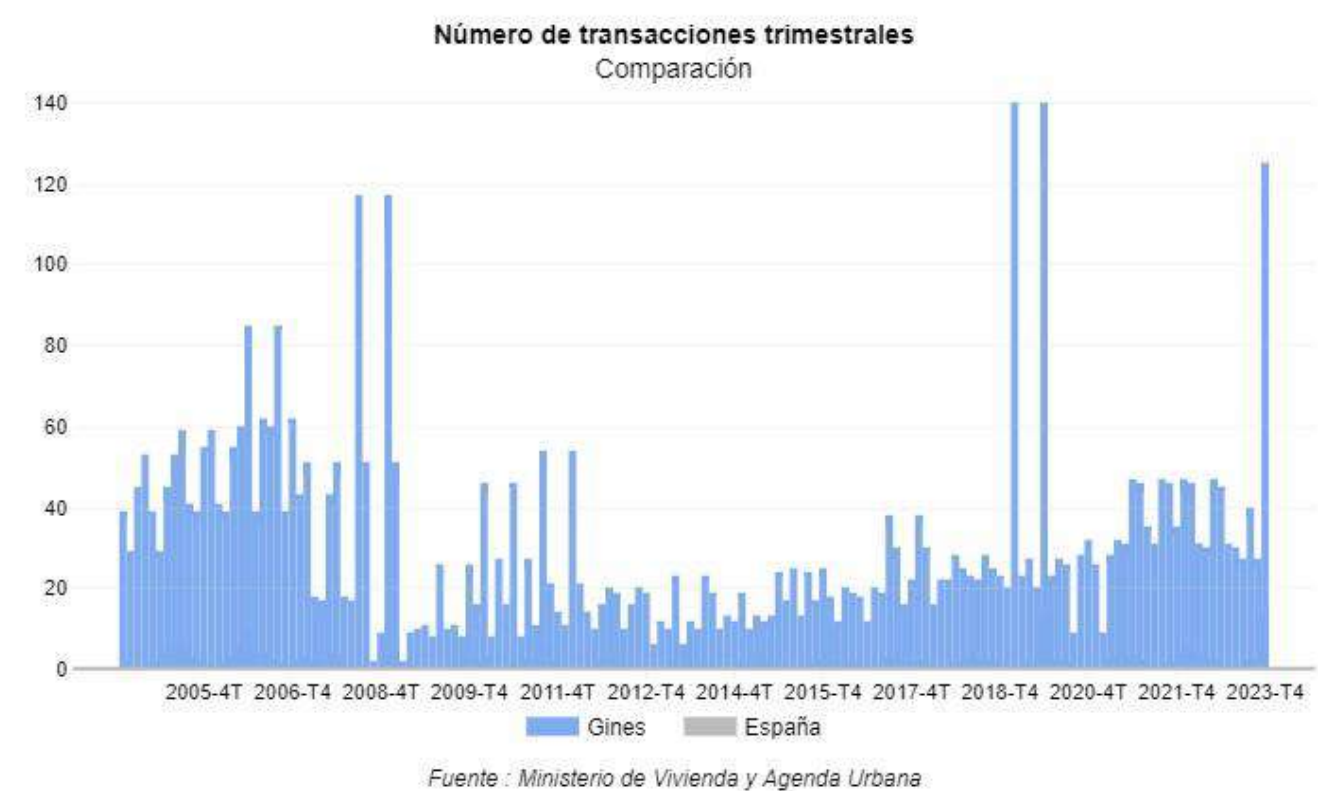
- Atendiendo los resultados, tan sólo hay un inscrito que podría destinar menos del 30% de su renta mensual a la vivienda libre disponible en alquiler. Todo y eso, la disponibilidad de la misma es muy baja, y se ve **insatisfecha la demanda**.
- Los inscritos con una renta superior al 1,5 IPREM podrían 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 Castilleja de la Cuesta y Bormujos.

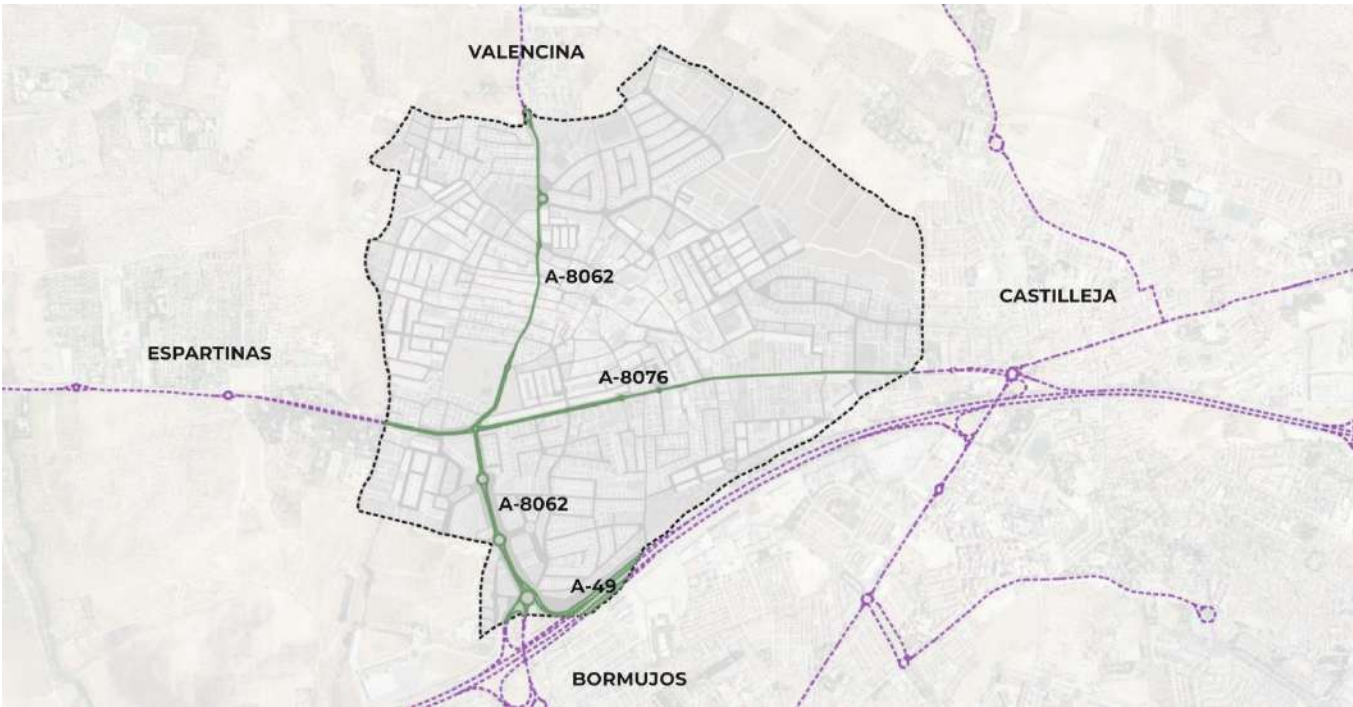
Respecto al alquiler, se ha realizado un estudio en diferentes páginas web de vivienda (fotocasa e idealista) y se ha encontrado una escasa oferta de inmuebles en este régimen en el municipio a fecha de junio de 2024, por lo que no se pueden obtener unos datos realistas y generalizados.

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.



RED PROVINCIAL

- **SE-517:** carretera entre Gines y Valencina.
- **SE-625:** carretera entre Gines y Bormujos.

Ambas carreteras son actualmente la carretera A-8062.

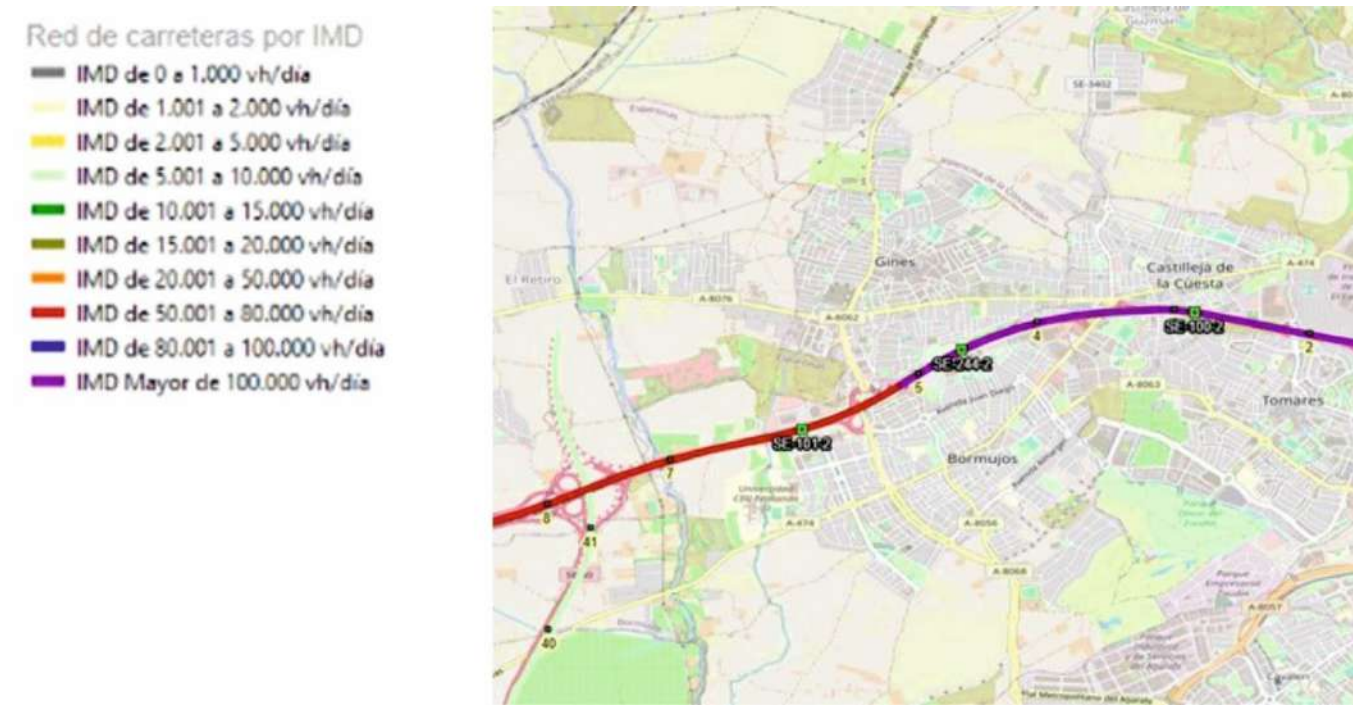
ANÁLISIS DE TRÁFICO POR VIALES

A continuación, se observa una tabla con datos adquiridos de la Plataforma del Ministerio de Transportes y movilidad sostenible del año 2022, sobre el vial A-49.

CARRETERA	PK	N.º CALZADAS	N.º CARRILES	IMD TOTAL	IMD LIGEROS	IMD PESADOS	% VP
A-49 (tramo 1) Bormujos SE-244-2	5,075	2	4+4	101.165	194.018	7.147	7,06

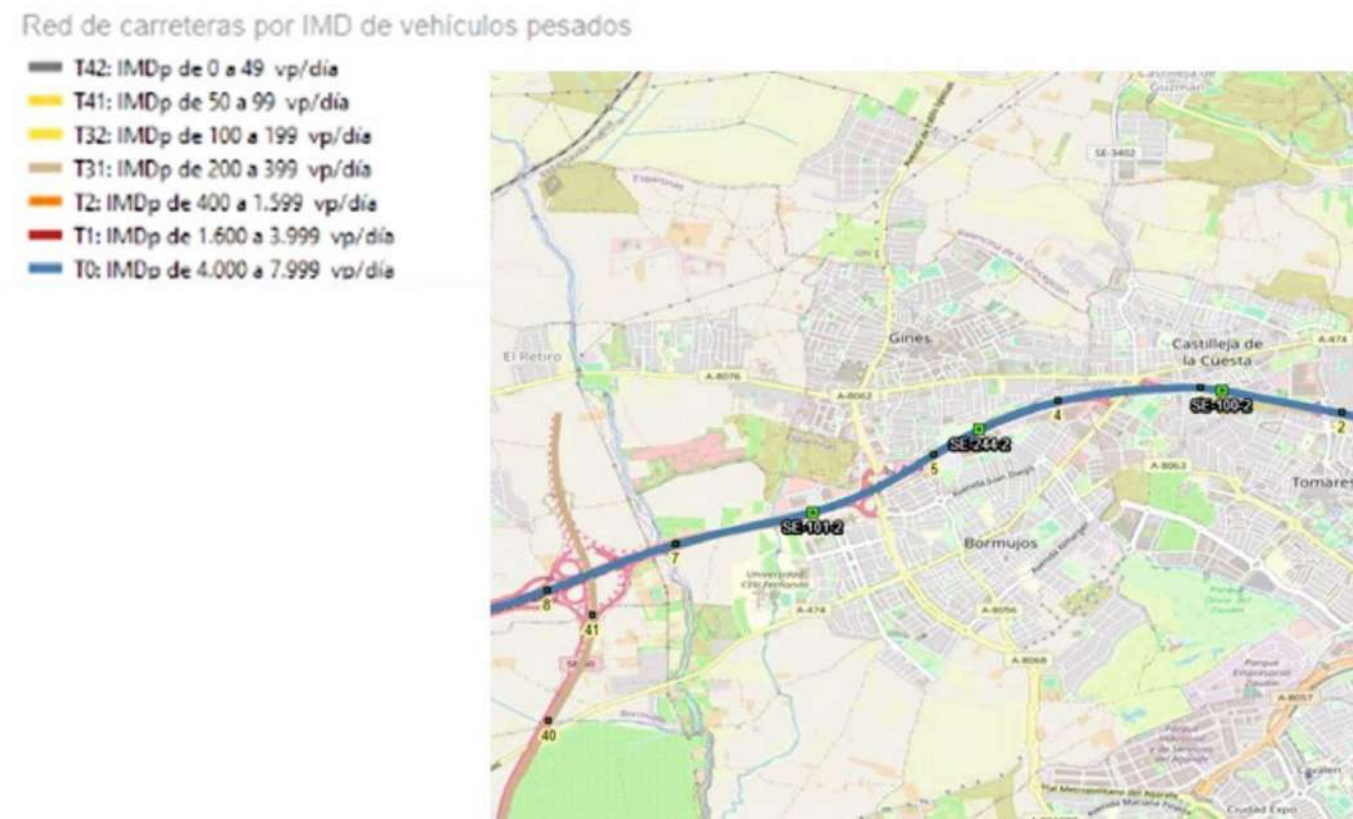
A-49 (tramo 2) Espartinas SE-101-2	6,00	2	4+4	84.692	78.655	6.037	7,13
---------------------------------------	------	---	-----	--------	--------	-------	------

PK: Punto kilométrico de la carretera en el que está situada la estación.
IMD total: Intensidad Media Diaria total de la carretera en la sección considerada.
IMD ligeros: Intensidad Media Diaria de vehículos ligeros de la carretera en la sección considerada.
IMD pesados: Intensidad Media Diaria de vehículos pesados de la carretera en la sección considerada.
% VP: Porcentaje de vehículos pesados en la sección considerada.



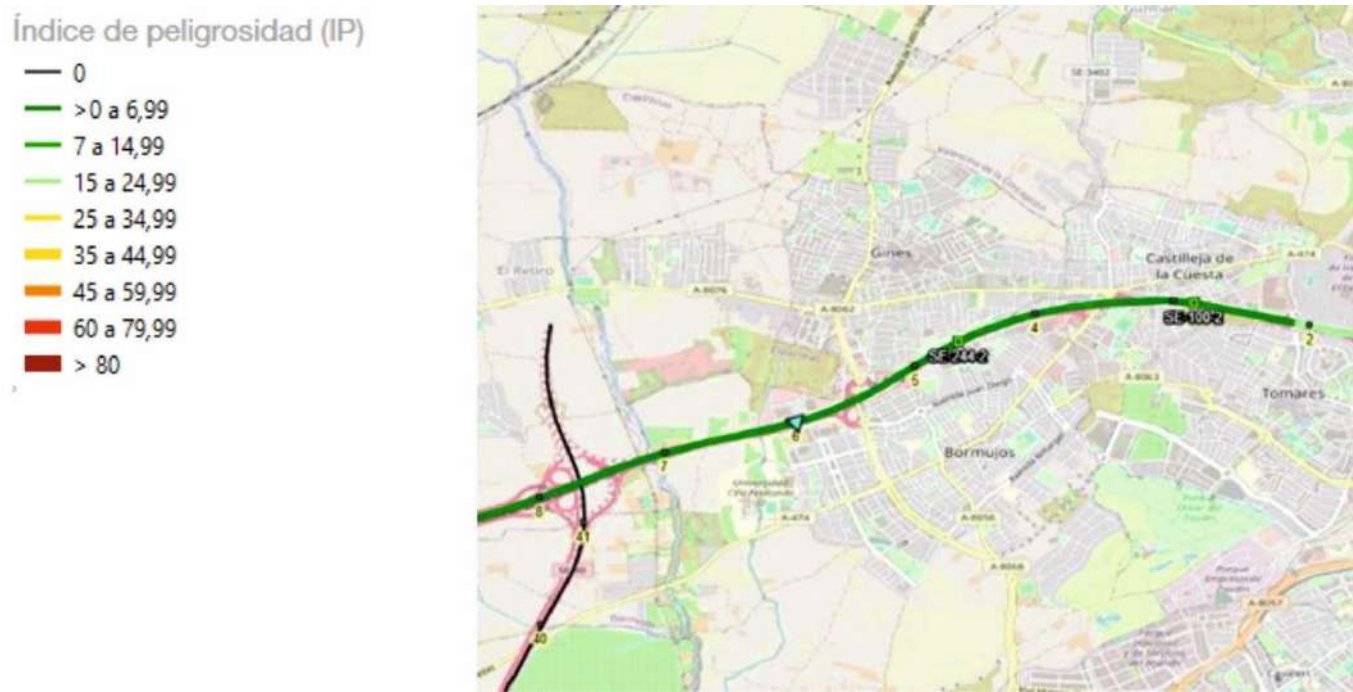
Red de carreteras por IMD de vehículos ligeros.

Fuente: Mapa de tráfico 2022. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible



Red de carreteras por IMD de vehículos pesados

Fuente: Mapa de tráfico 2022. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible



Red de carreteras por Índice de peligrosidad

Fuente: Mapa de tráfico 2022. Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible

En el caso del índice de peligrosidad, como se refleja en el mapa anterior , la A-49 en su paso por el límite sur del municipio, tiene una **peligrosidad baja**.

Ambos viarios de competencia autonómica presentan **problemas importantes en cuanto a su dimensionamiento y saturación**. Como se recoge en el Plan de Aforos de la Red de Carreteras de la Junta de Andalucía, su alta intensidad media diaria está generando problemas de congestión de tráfico, atascos y retenciones, principalmente en la A-8076, fundamentalmente a los vecinos y vecinas de las urbanizaciones que se localizan entre Gines y Espartinas, siendo esta su principal salida hacia Sevilla.

De las carreteras A-8076 y A-8062 no existen estudios en este estudio. Los datos que tenemos de esas dos vías se encuentran en la Información del Plan General de Aforos de 2022 de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Dirección General de Infraestructuras Viarias de la Junta de Andalucía.

Según se recoge en este Plan:

MATRICULA	PKINICIO	PKFINAL	MUNICIPIO	EST_2022	IMD_2022	PES_MAPA_R
A-8062	0,8	1,45	Gines	PR-876	30.197	14%
	1,45	1,61	Gines	PR-876	30.197	14%
	1,61	1,86	Gines	PR-876	30.197	14%
	1,86	2,87	Gines	PR-876	30.197	14%
A-8076	0	0,33	Gines	SC-8112	15.080	22%

MATRICULA: Nomenclatura de carretera.
PK INICIO: Punto kilométrico de inicio de tramo.
PK FINAL: Punto kilométrico de fin de tramo.
MUNICIPIO: Municipio sobre el que se encuentra el trazado del tramo.
EST_2022: Nomenclatura de la estación asignada al tramo de carretera.
IMD_2022: Intensidad Media Diaria de los vehículos totales para el año correspondiente de la estación asignada al tramo de carretera. Intensidad total representada en el mapa de aforos.
PES_MAPA_R: Porcentaje de pesados (%) en número entero que se representa en el mapa de aforos.

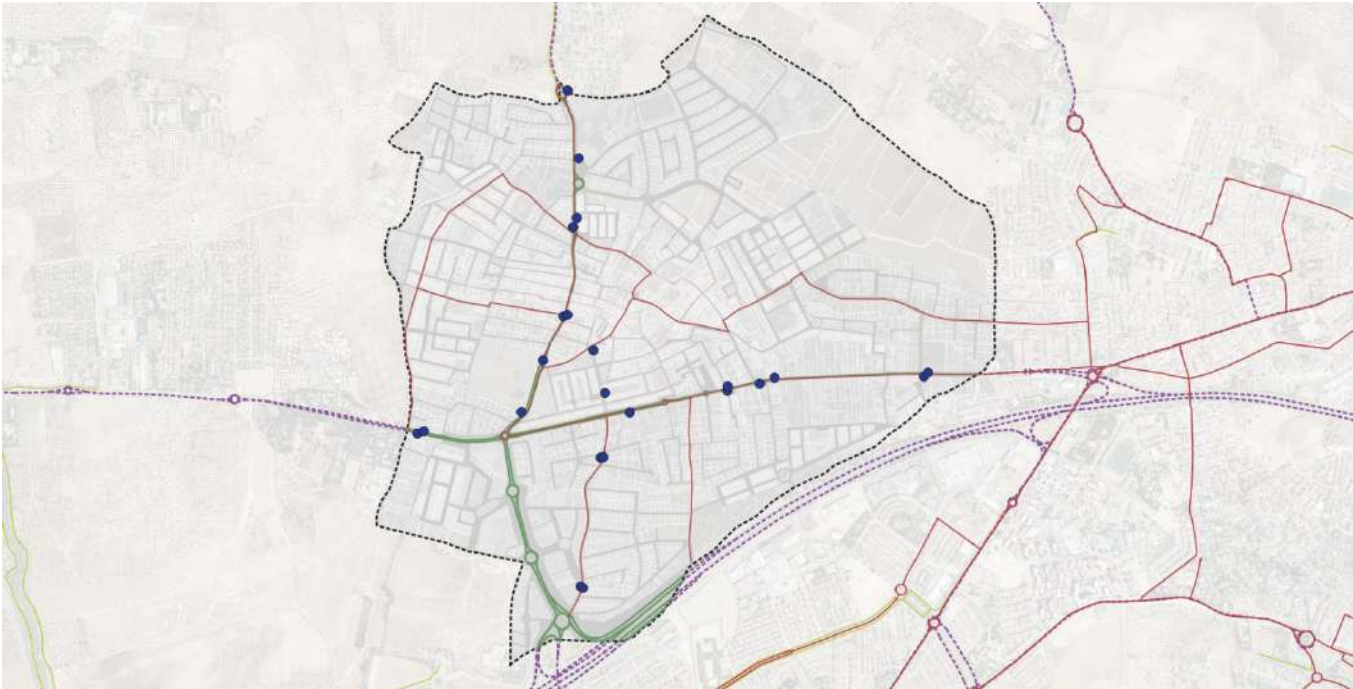
TRANSPORTE PÚBLICO

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

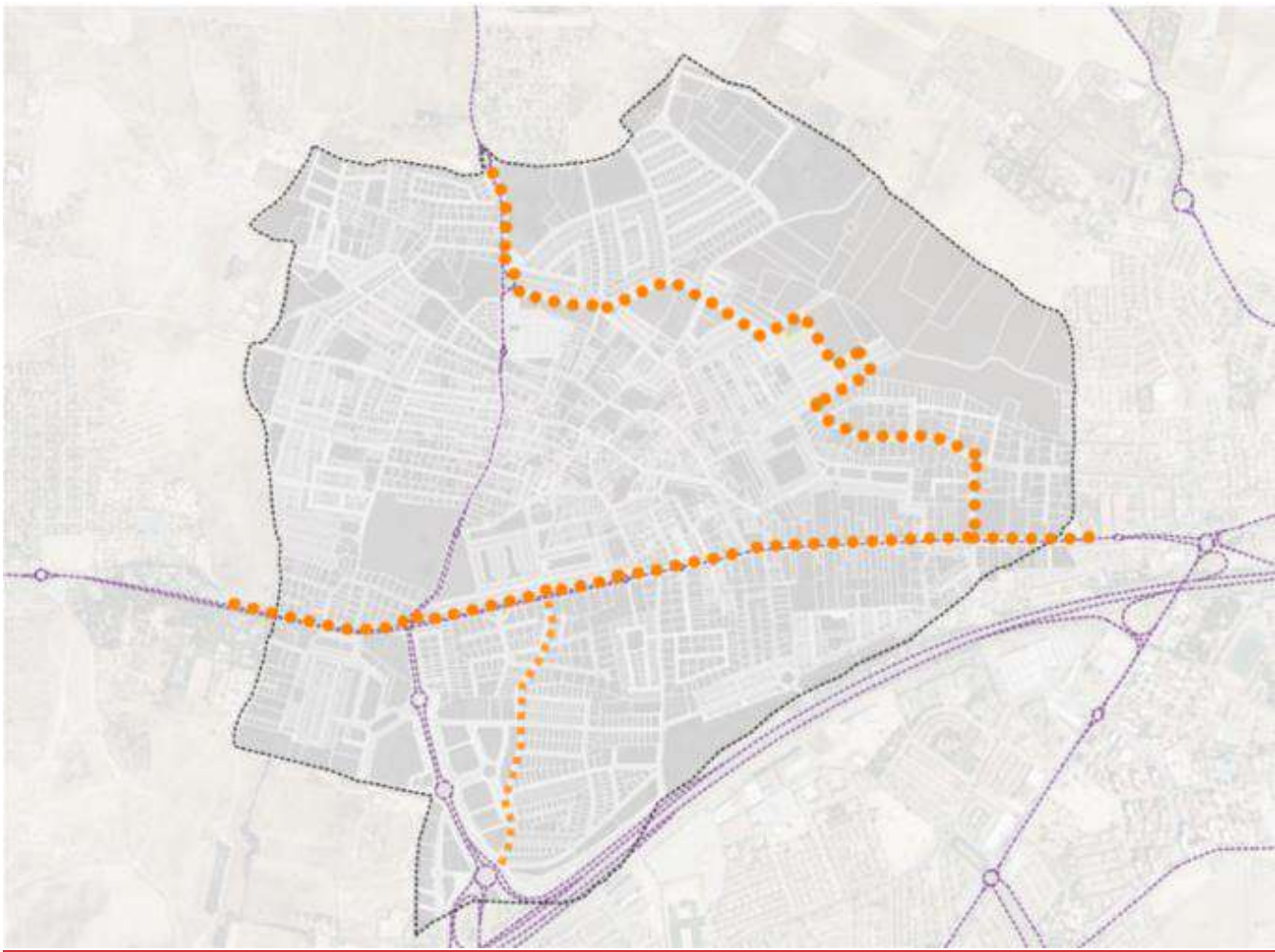
- **M-175.** Línea Albaida - Sevilla.

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



Por otro lado, respecto a otros medios de transporte indica que:

- **Ferrocarril:** no se encuentran paradas en el municipio de Gines, siendo las más cercanas las de Santiponce y Valencina de la Concepción.
- **Metro:** se han realizado demandas para ampliar la Línea 1 del Aljarafe-Sevilla.

AFECCIONES AL PLANEAMIENTO DE LAS REDES DE TRANSPORTE

NORMATIVA

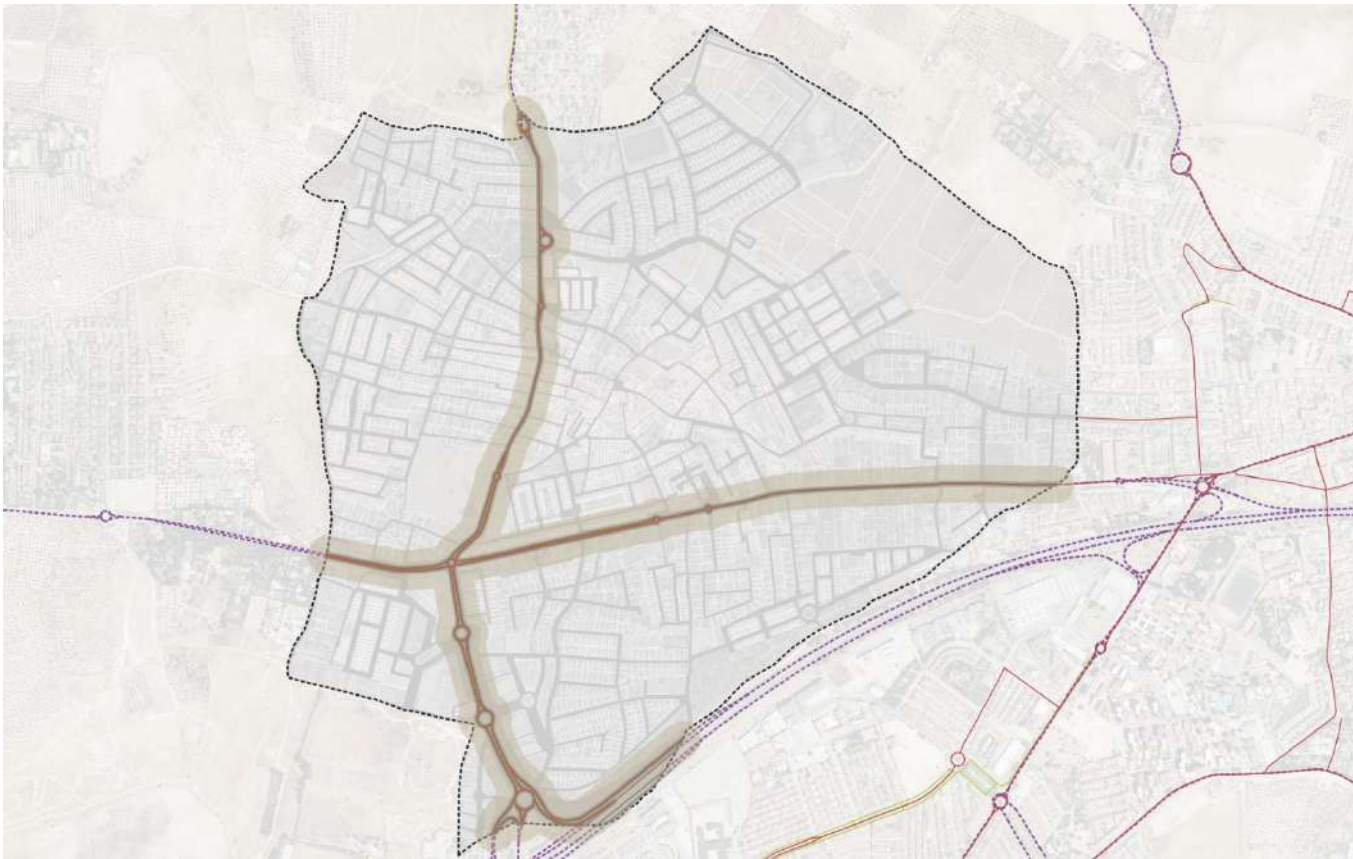
- Ley de Carreteras 25/1988 de 29 de julio, y reglamento que la desarrolla.
- Ley de Carreteras de Andalucía 8/2001 de 12 de julio (BOE nº 188, 7/08/2001) , y reglamento que la desarrolla, con modificaciones de la Ley 2/2003 de 12 de mayo de los Transporte urbanos metropolitanos.
- Decreto Ley 26/2021 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

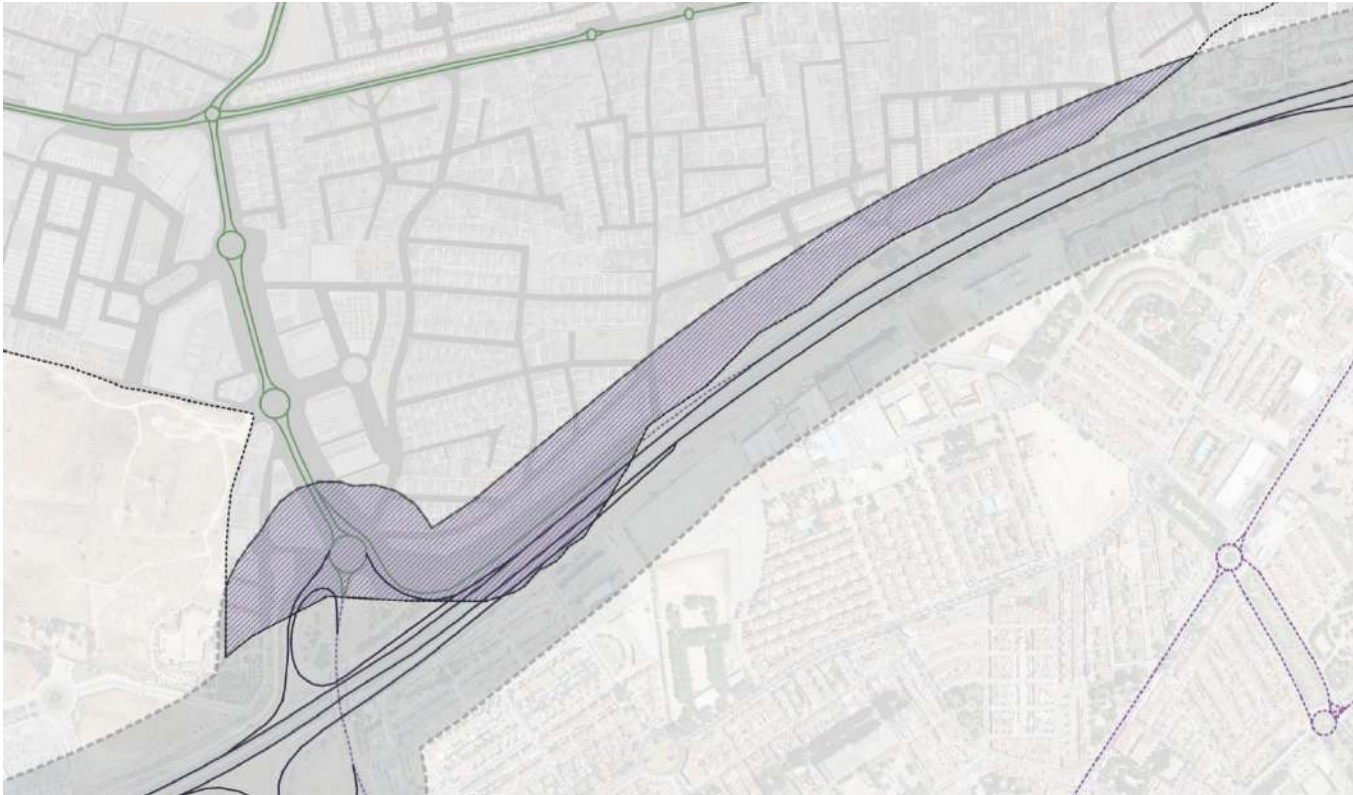
Según las anteriores normativas, las zonas afectadas por el paso de las redes de carreteras anteriormente descritas, medidas horizontalmente desde la arista exterior de la calzada, son las siguientes:

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 propia

INFRAESTRUCTURAS DE ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

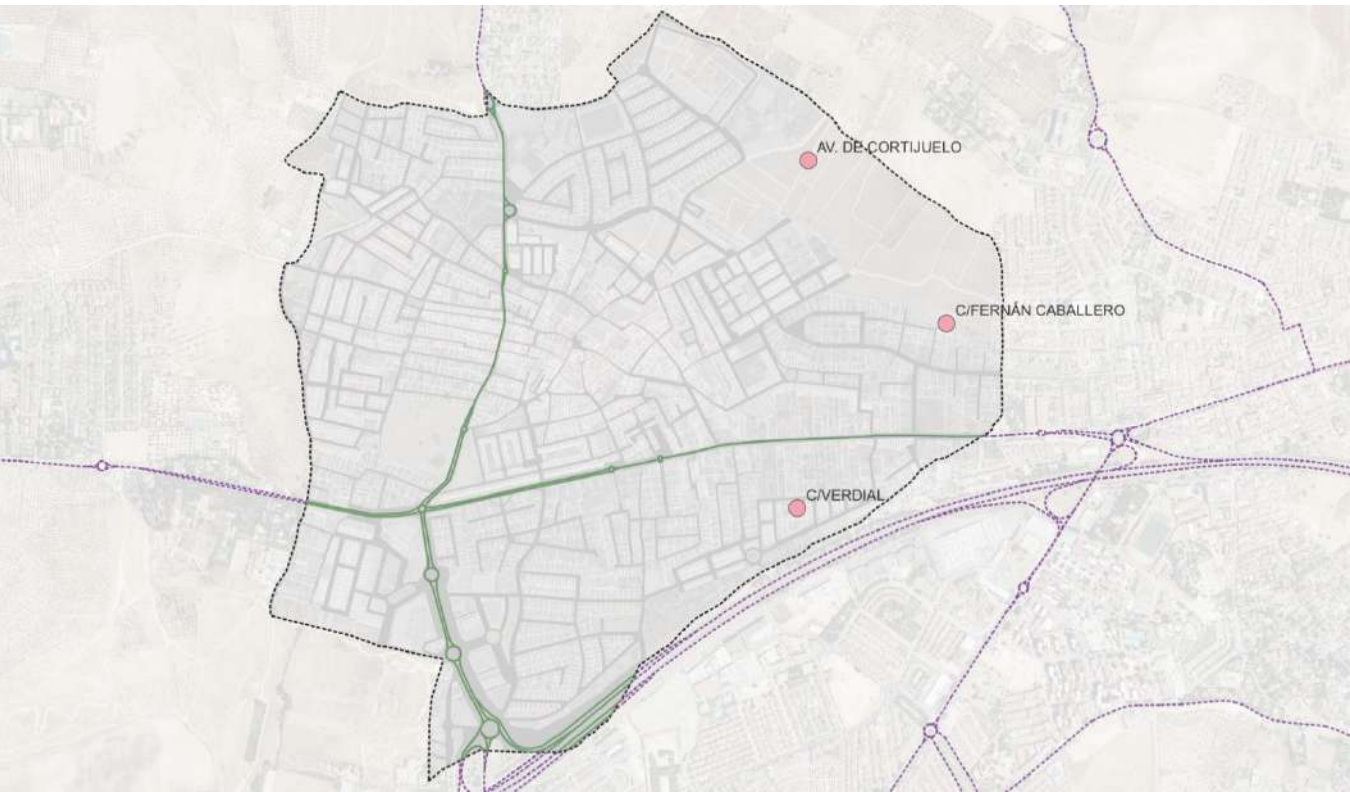
RED DE ABASTECIMIENTO, SANEAMIENTO Y DEPURACIÓN

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, 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 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.

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 Castilleja de la Cuesta, en el Polígono Virgen de Loreto.

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						TOTAL
Agricultura	Industria	Comercio Servicios	Sector residencial	Administración Servicios públicos	Resto	
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.

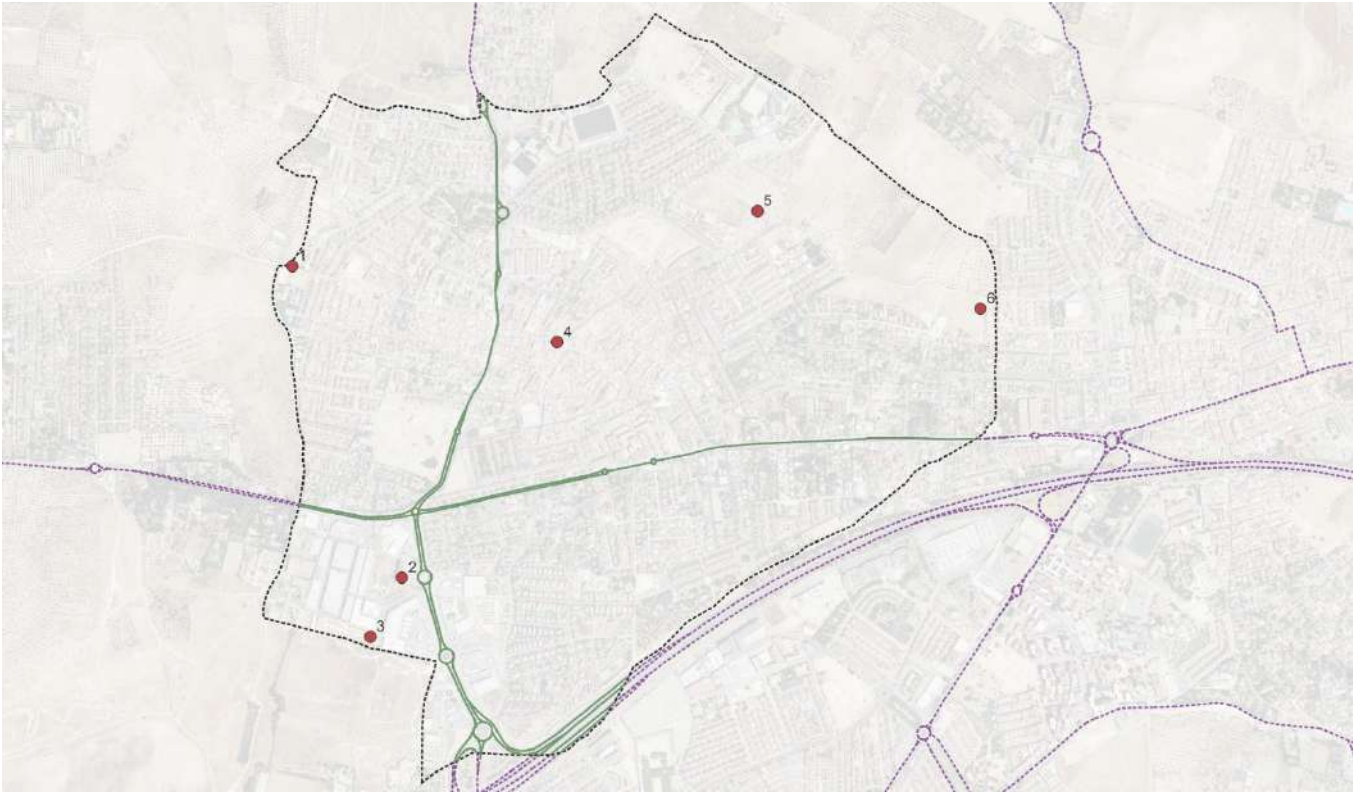
Actualmente se producen problemas de saturación de red por vertido, debido a la proliferación de placas solares. Este inconveniente deberá tratarse en futuras fases del PGOM.

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).

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.



Torre al sur.
Fuente: Google Earth



Torre al norte.
Fuente: Google Earth



Torre al oeste junto al cementerio.
Fuente: Google Earth



Torre al oeste.
Fuente: Google Earth



Torre al este.
Fuente: Google Earth

INFRAESTRUCTURAS DE GAS

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

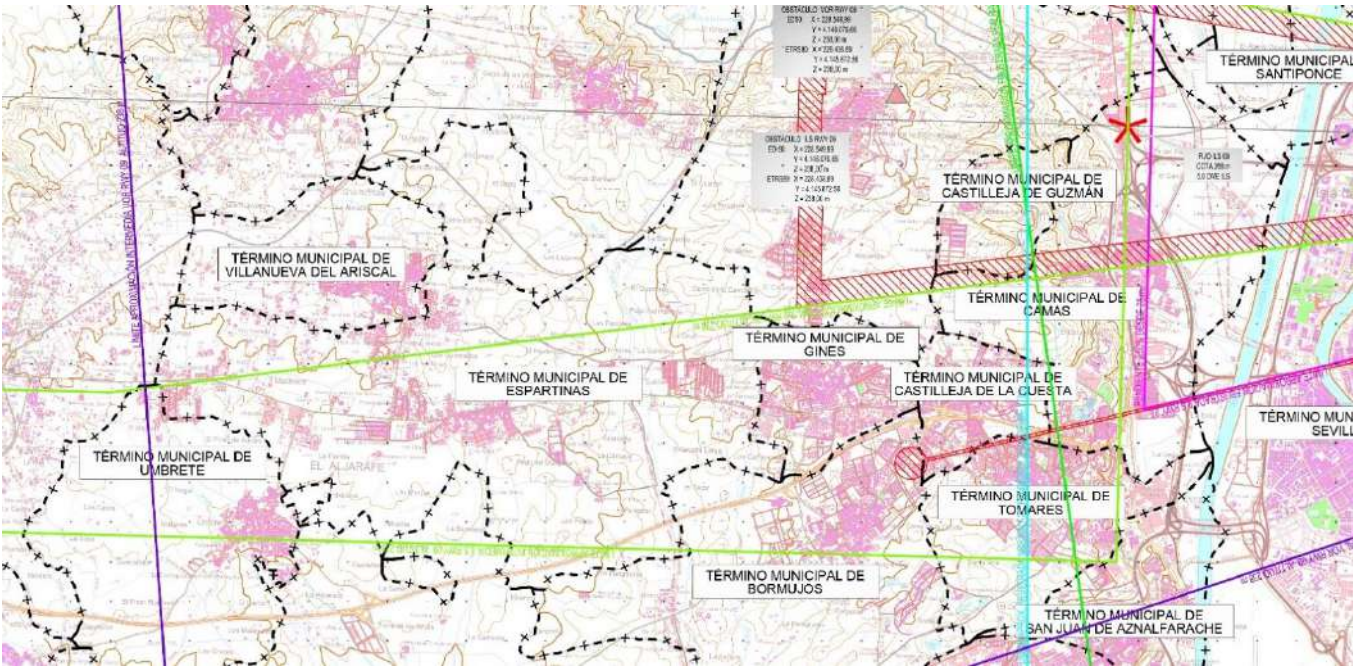
OTRAS INFRAESTRUCTURAS SUPRAMUNICIPALES CON INCIDENCIA LOCAL

AEROPUERTO DE SEVILLA. AFECCIÓN AERONÁUTICA

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.



NORMATIVA DE APLICACIÓN

- 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.

8.2 ANEXO - ESTUDIO DEL PAISAJE

8.2.1 UNIDADES DE PAISAJE

Las unidades de paisaje son espacios que, a una escala determinada, presentan unas características homogéneas, dimensiones concretas y pueden cartografiarse. Dependiendo de la escala de estudio se designan con diferente denominaciones. Bajando a niveles de escala cada vez más detallados, Gines se insertaría en la gran unidad paisajística de las llanuras y campiñas béticas, área paisajística de Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros, en la comarca paisajística del Condado Aljarafe.

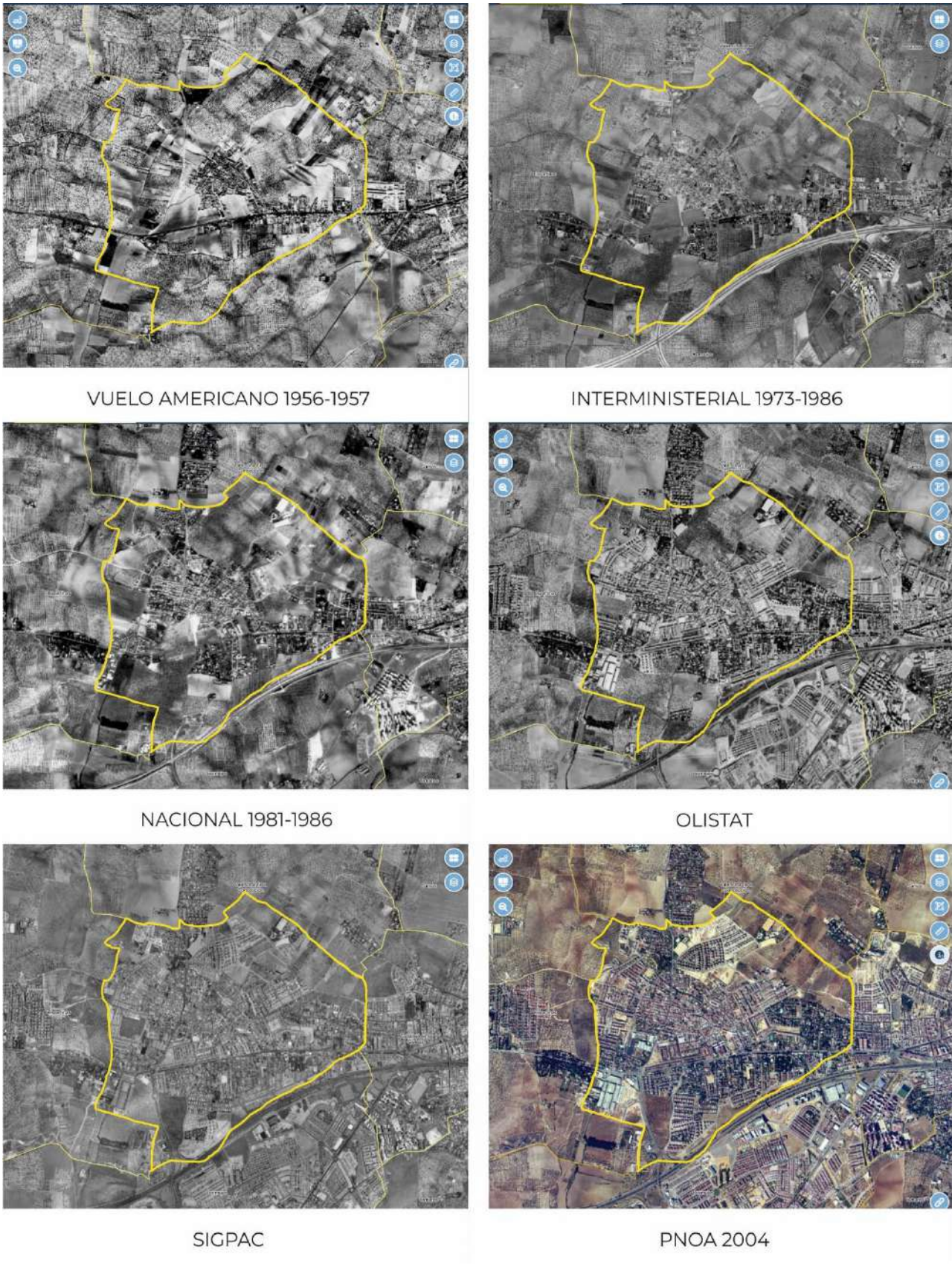
La Avenida de Europa (antigua carretera Sevilla-Huelva y actual A-8076) es el camino natural, hasta la construcción de la Autovía A-49, entre Sevilla y Huelva.

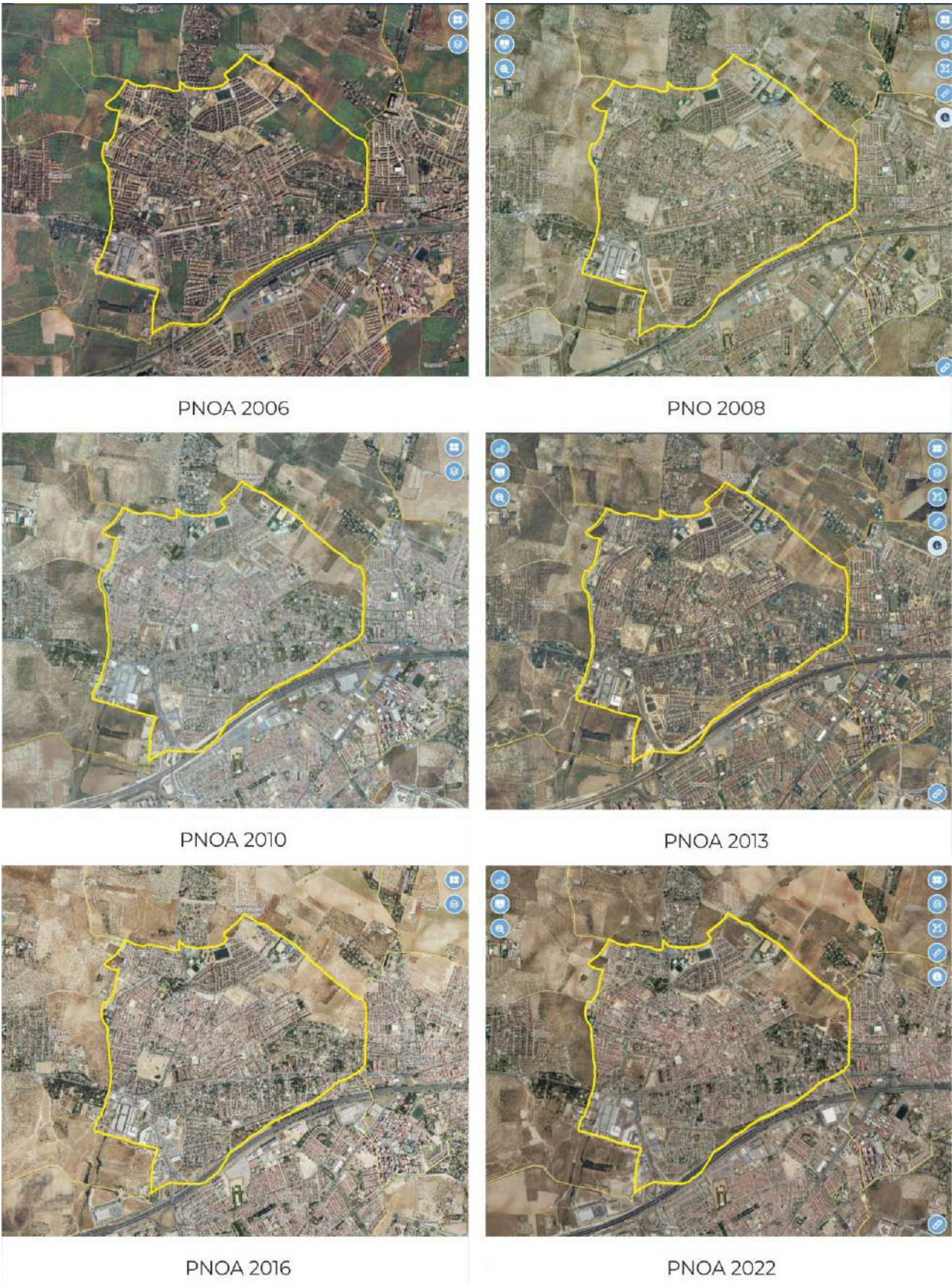
La tipología paisajística histórica (principios del siglo XX) de esta comarca era básicamente agrícola, en una meseta alomada con amplias zonas cultivadas, predominantemente olivar y viñedos, cultivos herbáceos y en las zonas más periféricas dehesas de encinas. En medio de esta masa aparecían pueblos muy bien definidos con una tipología edificatoria bien clara de casas unifamiliares de paredes blancas y techumbres a una o dos aguas con teja árabe. Puntualmente aparecían cortijos con su propia tipología funcional para los trabajos agrícolas organizados en torno a un patio.

En la serie de fotografías aéreas históricas se puede observar la evolución paisajística del municipio, que en este caso coincide plenamente con la evolución de la trama urbana.

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

En una primera etapa (ver la ortofoto en la figura siguiente de los años 84-85, antes de este hito, se construye, entre 1967 y 1990, el gran nuevo eje de comunicaciones que va a determinar la imagen actual del municipio: la Autovía Sevilla -Huelva, A-49 (E-1) o Autovía del V Centenario, siendo el primer tramo (concluido en 1969) el que discurre entre Sevilla y Gines evitando la Cuesta del Caracol. A este importante evento, que mejora notablemente la comunicación del Aljarafe con Sevilla con un creciente parque automovilístico y desarrollo socioeconómico, genera en el municipio una nueva función con gran incidencia en el urbanismo local: la de ciudad dormitorio. La perspectiva urbanística vigente (desarrollismo de los años setenta) conlleva a un proceso que no alcanza de manera tan notable al municipio de Gines, pero si a los del entorno y es la construcción de nuevas barriadas con edificios en altura, un trazado irregular de las calles alrededor de plazas vecinales y un núcleo central organizado en torno a una gran plaza, así como edificaciones en altura alineadas al viario principal. En paralelo, en Gines, hay desarrollos tradicionales de vivienda unifamiliar adosada de autoconstrucción que van rodeando el casco histórico, y empiezan las urbanizaciones de chalets.





- Es a partir del 92 , con la Exposición universal, cuando el proceso es mucho más intenso y homogéneo. Se ordena predominantemente en sectores con urbanizaciones con vivienda de la misma tipología unifamiliar adosada, pareada o aislada. Disposición dominante, fuera del casco histórico, que se ha mantenido hasta nuestros días.

Estos eventos ocurridos en el siglo XX y principios del XXI, explican **el paisaje actual que configura el municipio de Gines caracterizado por:**

- **Una gran unidad urbana conurbada con los municipios colindantes, donde el hecho edificatorio es el elemento dominante en el paisaje sin existir apenas, fuera del casco histórico, elementos de referencia (torres, puntos elevados, edificios singulares,...).** La calidad paisajística dentro de esta unidad es variable, siendo las de mayor valor paisajístico las zonas de construcción tradicional, los entornos de plazas y edificios patrimoniales, parques y plazas arboladas. La mayor parte del municipio presenta alineaciones irregulares de casas de autoconstrucción o alineaciones de urbanizaciones de adosados, pareados o chalets con parcelas que dan el verde urbano privado a muchas zonas.
- **Dos unidades no edificadas al noreste (la estacada del Marqués) y Biedma al norte representan los únicos vacíos urbanos y representante del paisaje identitario del Aljarafe en el municipio.** Su aspecto paisajístico, cubiertos de olivar, mantienen todavía la tipología paisajística del Aljarafe. Su situación periférica los hace candidatos a fomentar en su desarrollo itinerarios paisajísticos/ bulevares verdes



Vista del Sector "Estacada del Marqués"



Vista del Sector “Biedma norte”

- En su borde sur la **Autovía A-49**, generadora de una necesaria movilidad, con una gran accesibilidad a la observación y motor económico, supone una importante **brecha paisajística, urbanística, ambiental y social del territorio conurbado**, generando oportunidades y amenazas, así como un **paisaje sonoro** que puede generar efectos sobre la salud de los gineses como ha quedado reflejado en los mapas estratégicos de ruido.

8.2.2 OBJETIVOS

El Convenio Europeo del Paisaje (art. 1) entiende

- por “protección de los paisajes” se entenderán las acciones encaminadas a conservar y mantener los aspectos significativos o característicos de un paisaje, justificados por su valor patrimonial derivado de su configuración natural y/o la acción humana.
- por “gestión de los paisajes” se entenderán las acciones encaminadas, desde una perspectiva de desarrollo sostenible, a garantizar el mantenimiento regular de un paisaje, con el fin de guiar y armonizar las transformaciones inducidas por los procesos sociales, económicos y medioambientales.
- por “ordenación paisajística” se entenderá las acciones que presenten un carácter prospectivo particularmente acentuado con vistas a mejorar, restaurar o crear paisajes.

En base a estos términos se definen los siguientes objetivos:

Objetivos de calidad paisajística que afectan a la globalidad del término municipal de Gines (G)

- G.1. Facilitar a la población y a los visitantes el acceso al paisaje, su conocimiento y disfrute mediante miradores/itinerarios paisajísticos y equipamientos específicos.
- G.2. Impulsar la cooperación y la corresponsabilidad entre administraciones locales y metropolitanas, actores privados y sociedad civil para el desarrollo de los objetivos de calidad paisajística y las medidas asociadas
- G.3 Asignar valor al paisaje, no sólo económico, como servicio ecosistémico de abastecimiento y regulación, motor de desarrollo local y servicio cultural de fomento de la salud social y el sentido de pertenencia

Objetivos de calidad paisajística que afectan a los asentamientos urbanos y residenciales y sus áreas de actividad asociadas (R)

- R.1. Mantener y mejorar la integridad paisajística, urbanística y cultural de los cascos históricos.
- R.2. Mejorar la calidad paisajística y la funcionalidad de los barrios de alta densidad y con carencias de movilidad, equipamientos y espacios públicos.
- R.3. Ampliar y conectar las redes de espacios libres,
- R.4 Mejorar la calidad paisajística y la percepción visual la A-49 y su entorno.
- R.5. Diseñar los nuevos desarrollos urbanos residenciales bajo modelos compactos, con tipologías edificatorias pensadas paisajísticamente, bien dimensionados y que aprovechen principalmente los suelos intersticiales.
- R.6. Diseñar los nuevos equipamientos y áreas comerciales, sus entornos y accesos y mejorar los ya existentes con criterios de integración paisajística.

Objetivos de calidad paisajística en relación con las infraestructuras de movilidad y aprovisionamiento (M)

- M.1 Extender y mejorar paisajísticamente la red de movilidad sostenible y adecuarla para el uso y disfrute del paisaje.

Objetivos de calidad paisajística en relación con el patrimonio cultural (C)

- C.1. Conservar, restaurar y poner en valor el patrimonio cultural edificado y su entorno paisajístico.

8.2.3 MEDIDAS DE PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

- Definir los elementos, hitos, vistas o paisajes singulares que crean la identidad paisajística municipal.
- Fomentar el acceso público (mediante la creación de plazas, miradores, terrazas...) a los paisajes de mayor valor
- Establecer medidas para el control de los elementos con incidencia en la calidad del paisaje urbano, para poner en valor las principales vistas y perspectivas que lo caracterizan y para recuperar los paisajes deteriorados.
- Mejora paisajística de la A-49:

8.3 ANEXO - INVENTARIO AMBIENTAL

8.3.1 ASPECTOS AMBIENTALES

CLIMATOLOGÍA

El clima en Gines es mediterráneo, con veranos calurosos y secos e inviernos suaves, por tanto, se define como cálido y templado. Las precipitaciones son más abundantes en invierno que en verano. Utilizando la clasificación de Köppen-Geiger, se identifica que el clima predominante en esta zona está catalogado como Csa. La zona bioclimática correspondiente al Valle del Guadalquivir, a través del cual penetra la influencia húmeda atlántica.

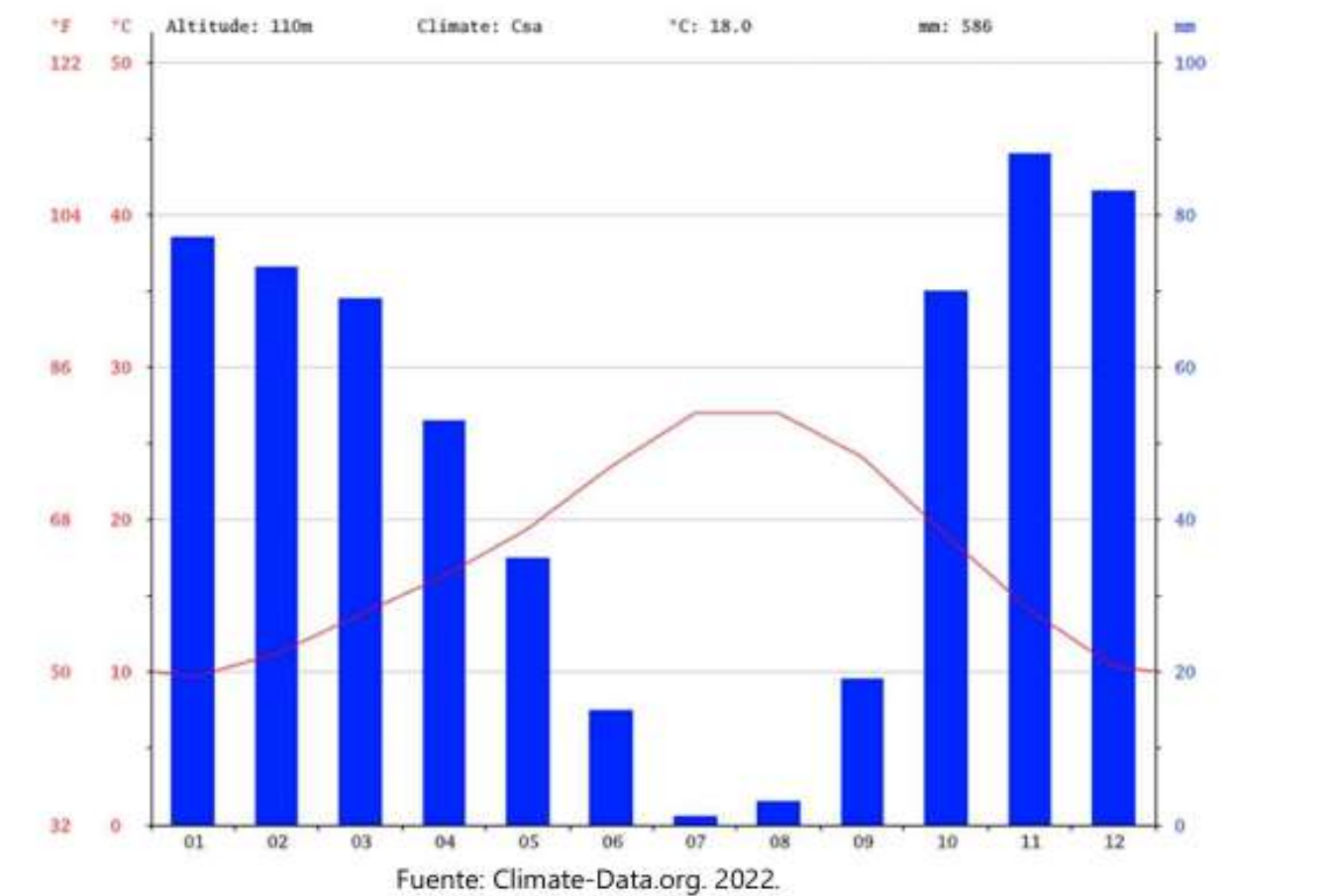
Las características generales de este tipo de clima se observan en la tabla siguiente:

VARIABLE CLIMÁTICA	VALOR MEDIO
Temperatura media anual	18º C.
Temperatura media mes más frío	10-11º C.
Temperatura media mes más cálido	26,5-27º C.
Duración media del período de heladas (según criterio de L. Emberger)	3 meses
ETP media anual	1.025 mm.
Precipitación media anual	550-650 mm.
Déficit medio anual	650 mm.
Duración media del período seco	5-6 meses
Precipitación de invierno	39-44 %
Precipitación de primavera	27-33 %
Precipitación de otoño	26-32 %
Fuente: Mapa de Cultivos y Aprovechamientos.	

Estos valores definen, desde el punto de vista de la ecología de los cultivos (J. Papadakis), un tipo de invierno Citrus y verano tipo Algodón más cálido, al igual que en el resto de la provincia. Por lo que se refiere al régimen de humedad, el balance de agua entre la precipitación media de la zona y las necesidades potenciales hídricas de la vegetación define un régimen típicamente Mediterráneo, con carácter seco. En estas condiciones pueden cultivarse en secano, cereales de invierno (trigo, cebada, avena,..), olivo, vid, higuera,.. y en regadío, algodón, cítricos, frutales y hortalizas tempranas y tardías.

Particularizando para el caso concreto que nos ocupa, en Gines se registran unas temperaturas medias anuales de 18 °C, con una precipitación media de 586 mm anuales. Como se muestra en el climograma que se presenta a continuación, presenta sus valores mínimos medios de temperaturas anuales en

diciembre-enero, y los valores máximos en julio-agosto. Por otro lado, en relación a las precipitaciones, durante los meses de noviembre-diciembre es cuando se registran las mayores precipitaciones, mientras que en los meses estivales de julio-agosto las precipitaciones son casi inexistentes.



GEOLOGÍA

Desde el punto de vista geológico, el término municipal se encuentra completamente incluido en la unidad de limos arenosos amarillos del Mioceno Superior- Andaluciense.

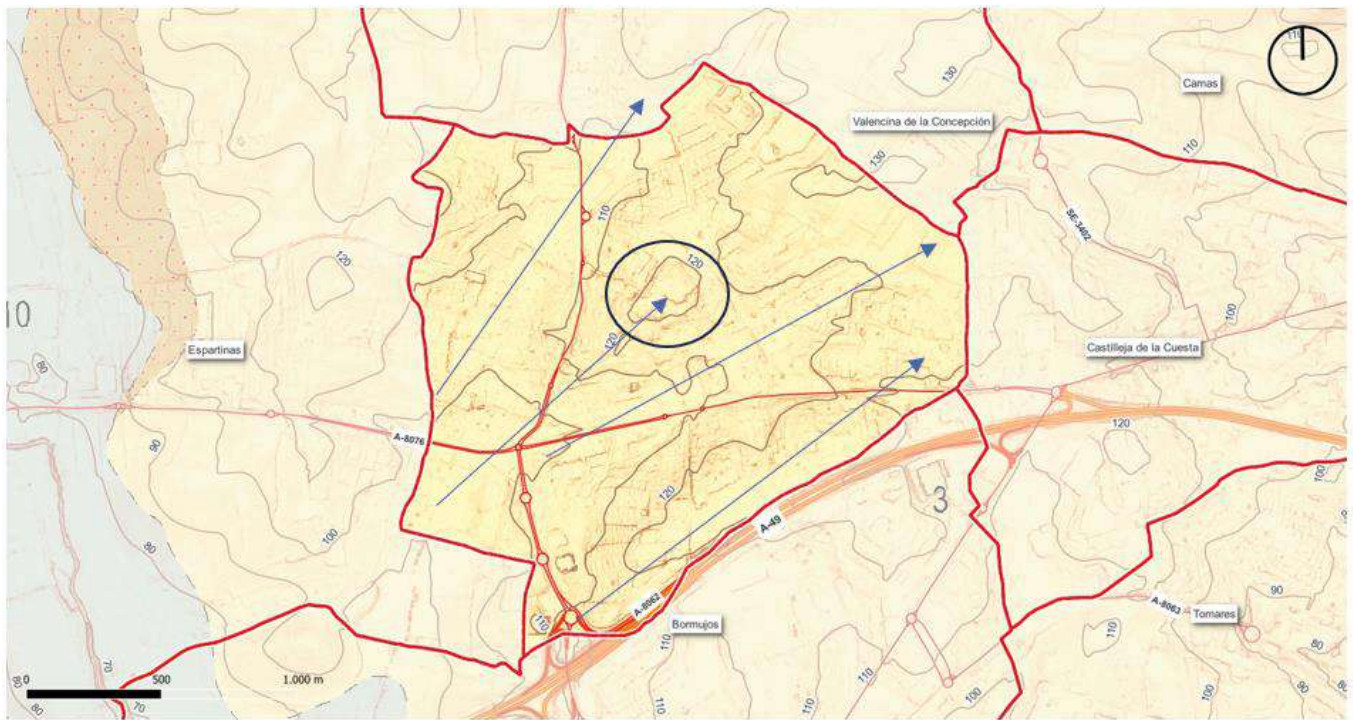
En lo referente a su historia geológica, tras la orogenia Hercínica y la subsiguiente emersión de los materiales paleozoicos, se produce una extensa laguna estratigráfica hasta los sedimentos de la gran transgresión miocena. Corresponden a este periodo los sedimentos de fondos profundos representados por las margas del Tortoniense-Andaluciense. Luego se inicia la regresión andaluciense, a cuyos comienzos corresponde la zona de alternancia de arenas y margas, **y a su estadio final los limos amarillos y calcarenitas**, que son los materiales que aparecen en la zona. Su potencia máxima observable es de unos cuarenta metros, aunque en general resulta difícil de ver en su totalidad, ya que las partes altas se encuentran en general erosionadas y coluvionadas, siendo además muy frecuente la presencia de tubos de anélidos y raíces de plantas, lo que junto con la presencia de cantidades importantes de restos de gasterópodos pulmonados actuales nos indica la gran removilización que han sufrido y sufren estos limos.

GEOMORFOLOGÍA

La comarca del Aljarafe presenta un relieve de suaves pendientes, sobre la meseta en la margen derecha del Guadalquivir. El municipio presenta una pendiente general ascendente en dirección suroeste-noreste con una diferencia de cotas en torno a los cuarenta metros (entre 90 y 130 m.s.n.m.), El mapa topográfico (H-984) indica como cotas absolutas mínimas y máximas de 92,4 y 131,2 metros en las zonas referidas, tal y como se observa en planos de información. La pendiente general del municipio no supera un 5%, es un terreno consiguientemente llano. El punto más alto en el límite noreste, en su límite con el término municipal de Valencina en la zona denominada Estacada del Marqués, en torno a los 130 m.s.n.m. mientras que la cota más baja al suroeste en la zona de Los Cañaverales, en torno a la cota 90 m.s.n.m..

En esta rampa se levantan discretas lomas, en una de las cuales (en torno a la cota 120) se asienta el núcleo histórico original.

Asimismo, la casi completa urbanización del término municipal permite afirmar que el relieve natural es prácticamente inexistente remodelado por las sucesivas explanaciones, y que la presencia continua de edificaciones no permite percibir la situación geomorfológica del municipio.



EDAFOLOGÍA

El suelo está desarrollado sobre las arenas y limos del tramo intermedio del Mioceno Tortoniense y al tener un alto contenido en caliza no es rojo como los del resto del Aljarafe. Esas margas arenolimosas dan lugar a un material originario que aunque aumenta el contenido de arcilla al atemperarse, siguen teniendo un predominio del limo, de modo que el material originario es areno-limoso con algo de arcilla.

En general son Alfisol, Xeralfs y Haploxeralfs Tipic, con un relieve normal, y una posición fisiográfica de

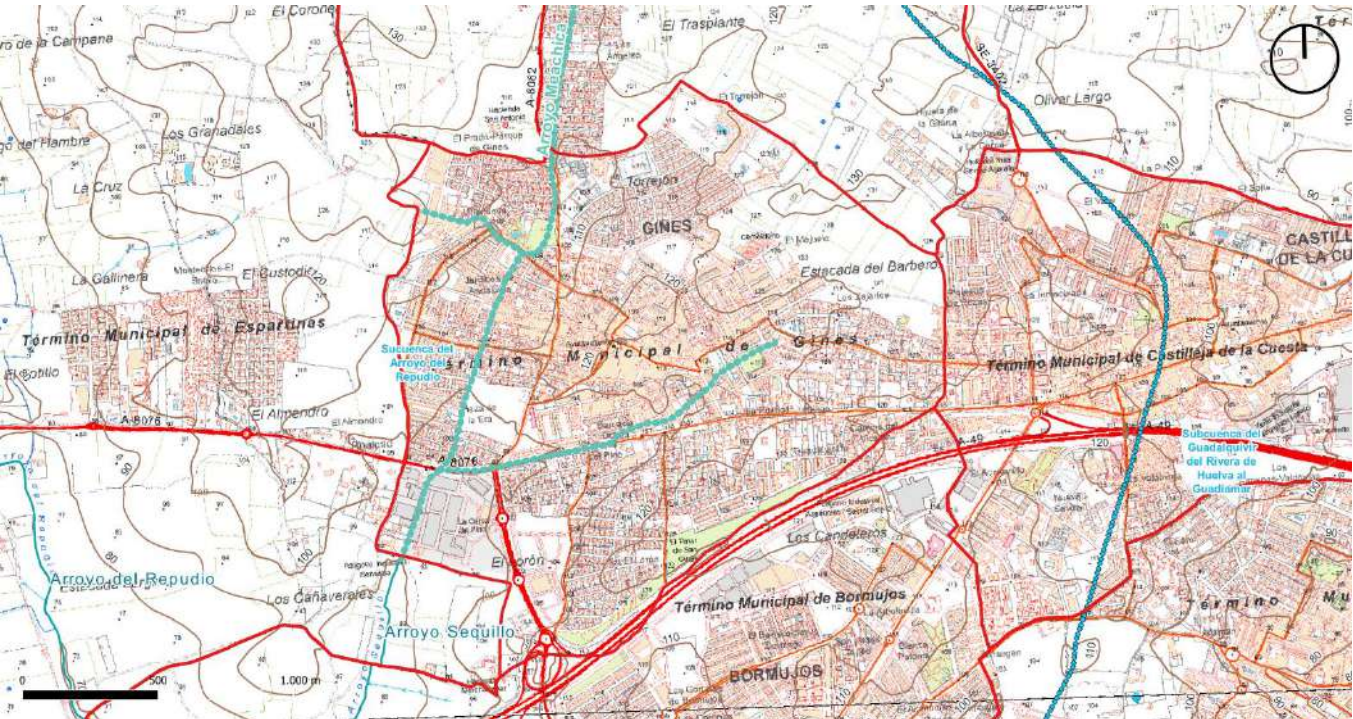
meseta. La topografía del terreno circundante es más baja y la pendiente es ligera por estar comprendida entre el 3 y el 10%. La altitud es de unos 100 m.

Actualmente no existe vegetación natural, entendiéndose como vegetación natural el matorral de tarajes y otras matas de la flora arenícola, además de escasa vegetación herbácea. Se trata de un suelo cultivado desarrollado sobre un sustrato de limos arenosos. La influencia humana ha sido fuerte porque es suelo cultivado de antiguo con muy diversos cultivos, y la vocación del mismo es que siga manteniéndose así.

SISTEMA HIDROLÓGICO

El municipio se encuentra completamente dentro del la Cuenca hidrográfica del Río Guadalquivir en la subcuenca del Arroyo Riopudio.

La pequeña superficie, la elevada urbanización y su llanura hacen que la red hidrográfica se haya diluido en el proceso urbanizador no percibiéndose en el terreno. El cauce principal que se identifica es el denominado Arroyo Meachica, el cual se encuentra únicamente al aire libre en el área de “El Cortijuelo”, permaneciendo el resto de su cauce encauzado y entubado en dirección noreste-suroeste como se ha tratado de trazar en la figura siguiente. Dicho arroyo vierte el agua de escorrentía proveniente del municipio sobre el Arroyo Sequillo, tributario del Arroyo Riopudio(Repudio), y este directamente del Guadalquivir. El Arroyo Sequillo se encuentra encauzado para evitar inundaciones en las zonas más bajas del municipio y, en la actualidad, supone la vía de transporte de las aguas residuales de Gines.



En cuanto a la hidrogeología, el municipio se encuentra en el acuífero detrítico Almonte Marismas y Aljarafe sevillano (Unidad Hidrogeológica 05.51 y 05.50), resultando su mayor grado de infiltración la escorrentía de agua pluvial sobre los terrenos de arenas. La red subterránea de Gines se encuentra totalmente sobreexplotada, estando prohibida la exploración de nuevos pozos. Además, la alta densidad de población en este tipo de municipios exige unos niveles altos de calidad de dichas aguas

para el consumo, resultando preocupante la alta vulnerabilidad que presenta esta zona debido a las actividades humanas y a la existencia de materiales permeables.

BIODIVERSIDAD

La elevada urbanización del municipio, y que la pequeña parte no urbanizada se encuentre cultivada de olivar y cultivos herbáceos, no permite más que la presencia de una vegetación y fauna propia de áreas antropizadas. Esta situación no significa la ausencia de especies protegidas principalmente aves y murciélagos, que habitan y anidan en zonas ajardinadas, .en trasteros, tejados, cornisas, alcantarillas, etc.

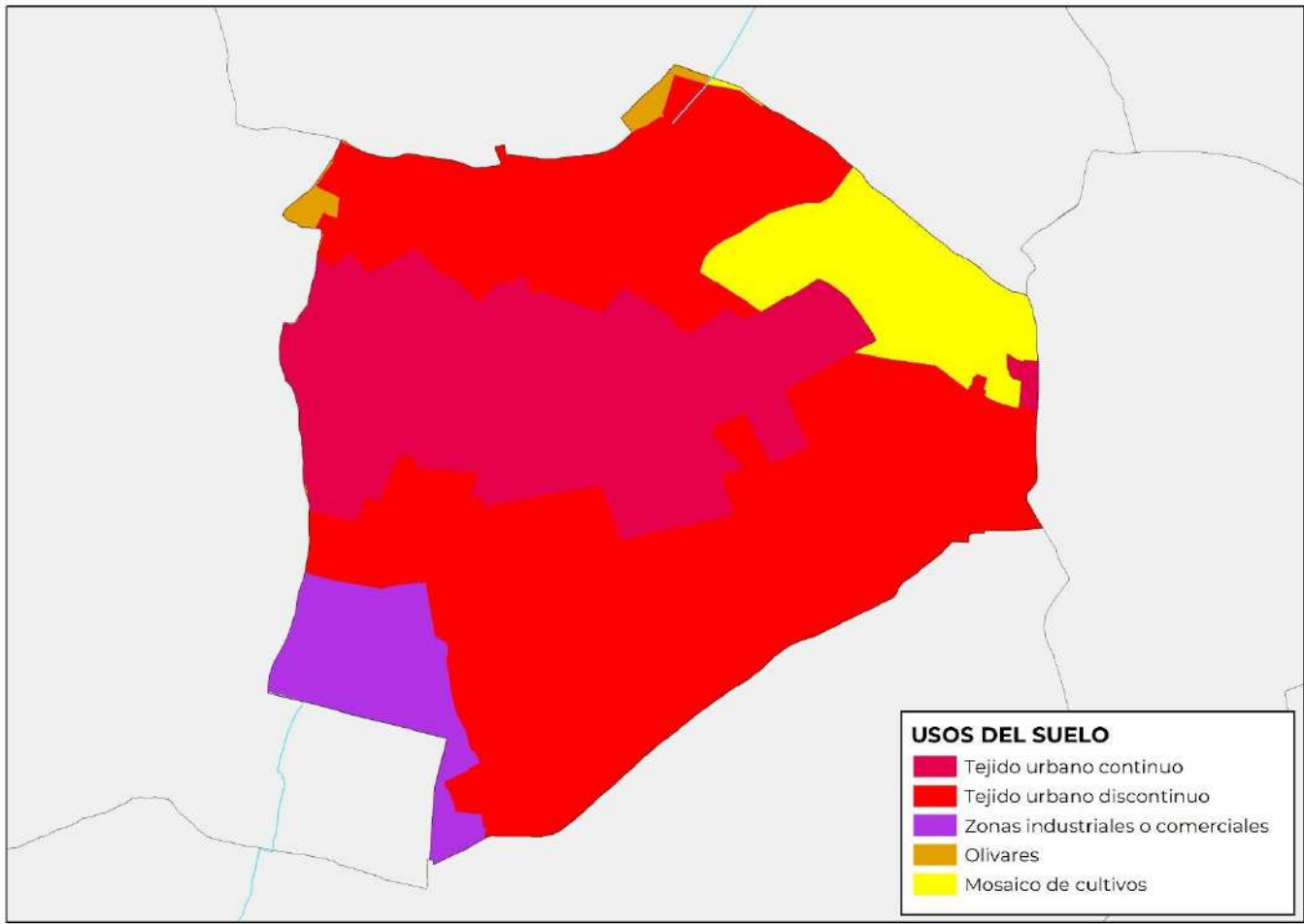
En relación específicamente a la vegetación, como sumideros de CO₂ y como elemento bioclimático se ha de prestar especial atención en su conservación y fomento. En el apartado de análisis de zonas verdes se ha realizado un diagnóstico de las áreas ajardinadas.

USO DEL SUELO

En el municipio de Gines aparecen dos usos del suelo distintos:

- Superficies artificiales
- Zonas agrícolas

Las superficies artificiales se dividen en tejido urbano, que ocupan prácticamente la totalidad del ámbito de estudio, y zonas industriales.



Atendiendo a la primera, esto se debe a la expansión del espacio urbano del inicio de los años 80, motivado por el aumento de la población y el desarrollo del municipio en el ámbito del área metropolitana, que conlleva la aparición de nuevas áreas de tejido urbano consolidado, ocupando prácticamente el término municipal en su conjunto.

En cuanto a las zonas industriales, Gines cuenta con dos polígonos industriales:

- Polígono Industrial, Comercial y de Servicios Servialsa
- Parque Empresarial y Tecnológico Pétalo

La industria, concretamente la alimentaria, ha sido una actividad representativa en el municipio de Gines. Sin embargo, existen otras actividades que se han consolidado como principales generadoras de un mayor número de contrataciones en los últimos años, y esas se corresponden con los servicios. Actualmente, existe en la localidad un total de 3 industrias agrarias inscritas en el mismo.

En cuanto a las zonas agrícolas, vemos dos pequeñas áreas dedicadas a cultivos permanentes, en concreto a olivares, al norte del municipio. También existe otra área, algo mayor que la anteriormente descrita, de mosaico de cultivos al oeste del término.

La agricultura en Gines ha sido un sector que sufrió un declive en la segunda mitad del siglo XX, fundamentalmente debido a la desaparición del suelo agrícola, que ha experimentado un paulatino proceso de ocupación por parte de urbanizaciones y otro tipo de construcciones (infraestructuras viarias, polígonos industriales...), dentro del proceso de crecimiento urbanístico experimentado por el municipio en las últimas décadas.

En definitiva, la agricultura y ganadería han perdido peso económico en el municipio durante las últimas décadas, a raíz de los datos aportados. No puede considerarse en absoluto un municipio agrícola en la actualidad, aunque en el pasado más reciente fue una base importante de su economía.

8.32 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

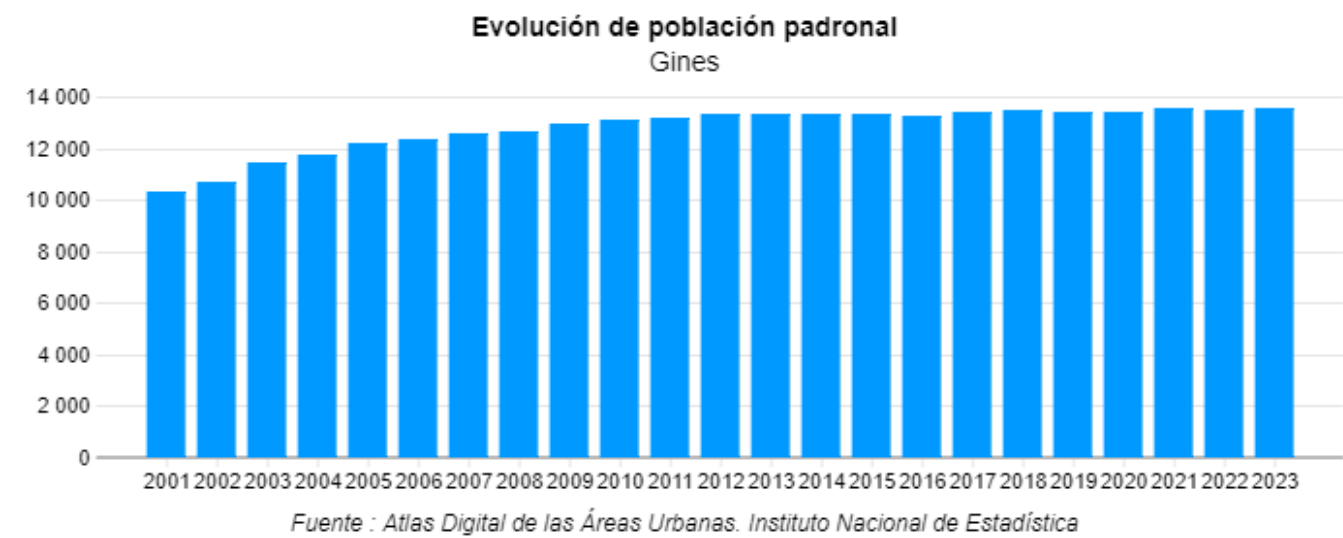
POBLACIÓN Y COHESIÓN SOCIAL

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

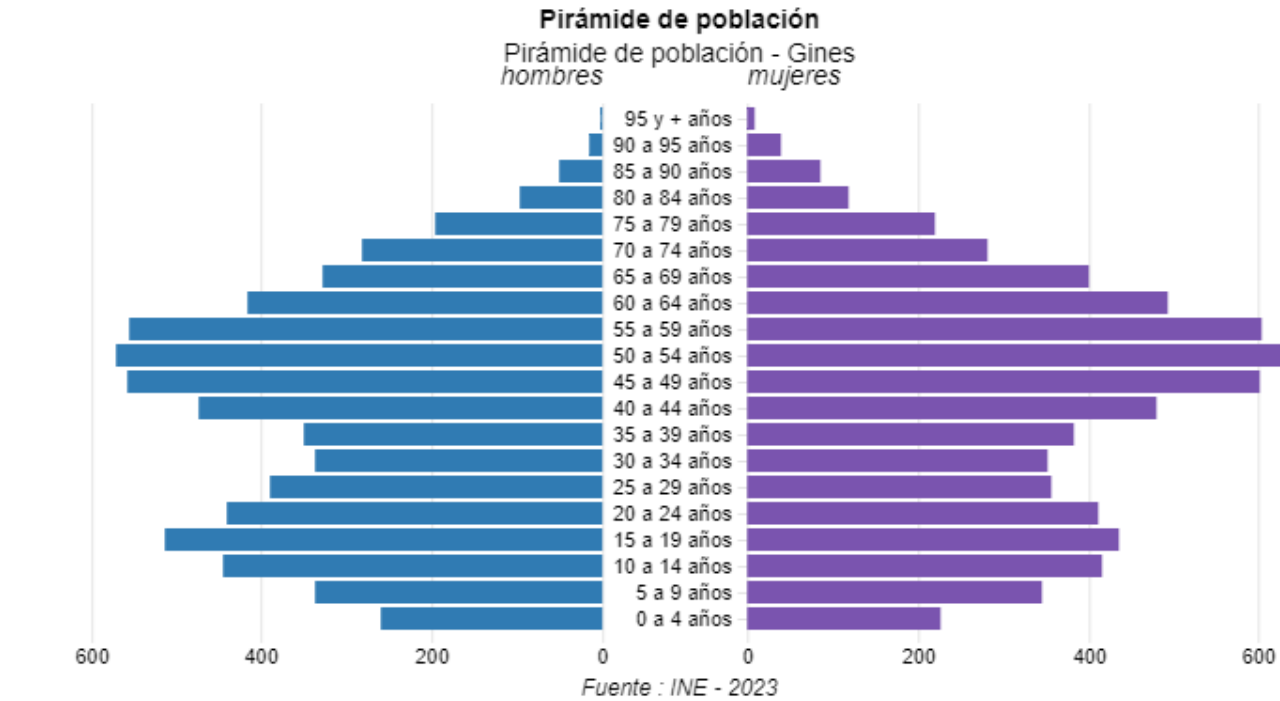
2016	6.504	6.757	13.261	2004	5.809	5.947	11.756	1991	3.116	3.235	6.351
2015	6.558	6.751	13.309	2003	5.628	5.802	11.430	1990	2.932	2.976	5.908
2014	6.548	6.751	13.299	2002	5.273	5.444	10.717	1989	2.662	2.720	5.382
2013	6.566	6.733	13.299	2001	5.057	5.235	10.292	1988	2.516	2.593	5.109
2012	6.578	6.724	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



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%.



VOLUMEN Y DENSIDAD POBLACIONAL

Densidad de población 2022	4.661
Población 2023	13.516
Población femenina	6.897
Población masculina	6.619
Sex ratio 2022	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:

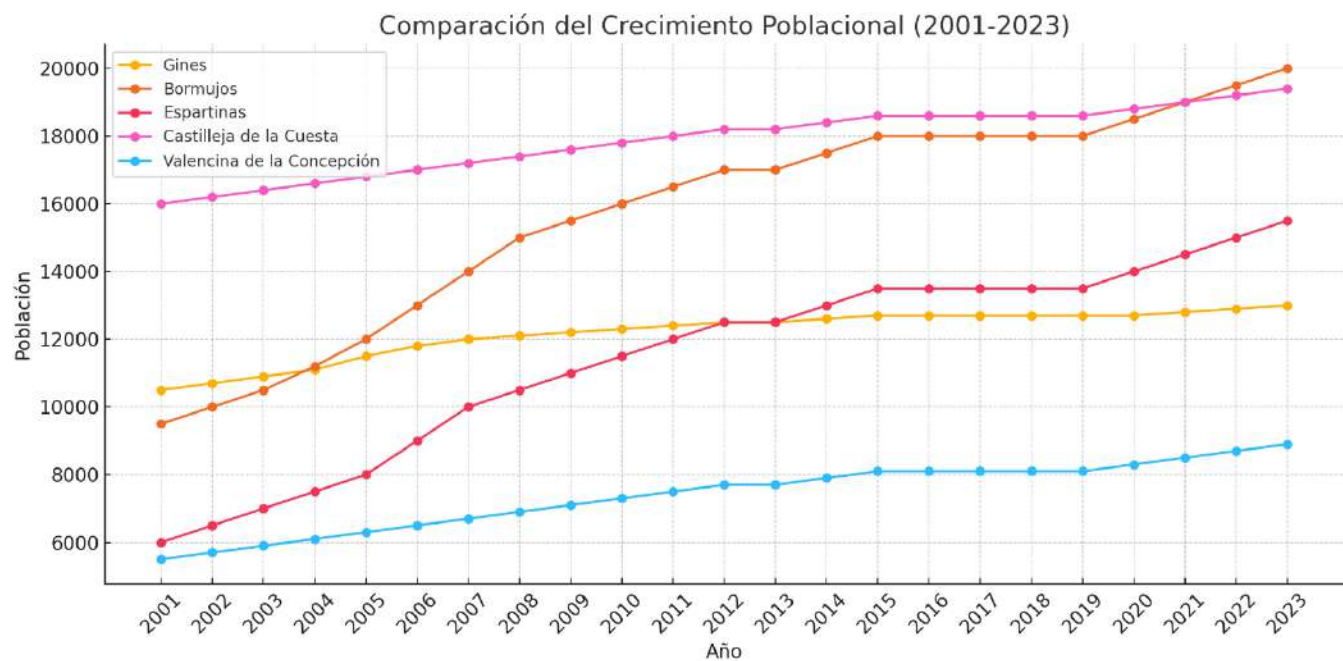
- **2001-2006:** La población creció de manera constante, aumentando de 10,500 a 11,800 habitantes. Este periodo se caracterizó por un crecimiento anual significativo, con aumentos porcentuales anuales superiores al 1.8%.

- **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 Castilleja de la Cuesta 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, Castilleja de la Cuesta 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

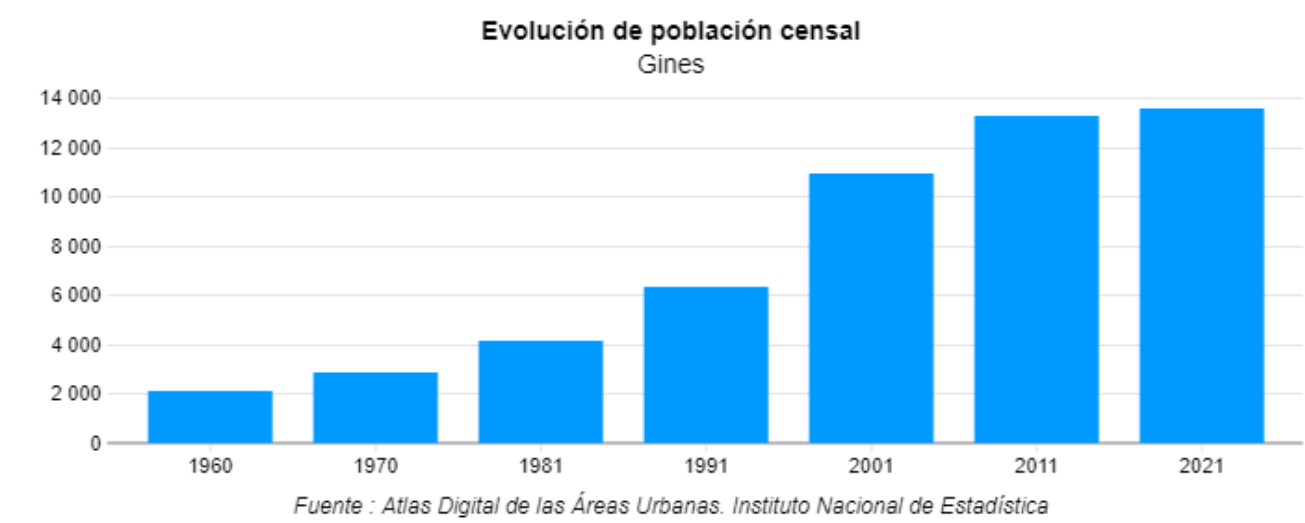
Indicadores	2013	2023	
Índice de infancia (%)	19,7	15	▼
Índice de envejecimiento (%)	10,7	15,7	▲
Índice de senectud (%)	11	9,5	▼
Edad media de la población	37,2	41,4	▲

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
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%



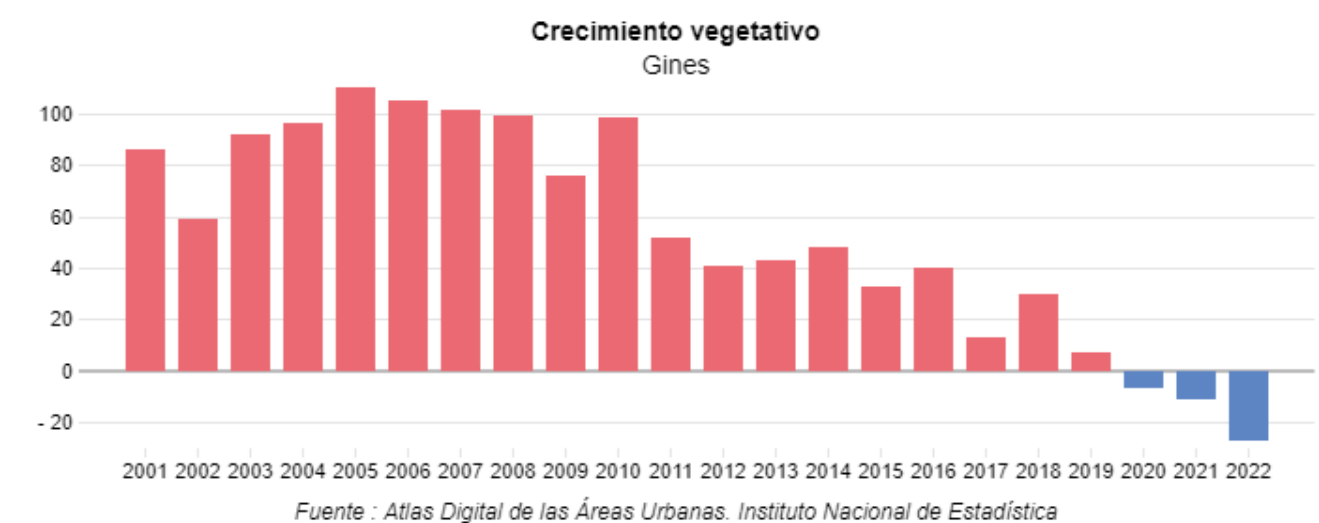
Como indicar en cuestión a datos censales es importante conocer el Índice autoctonía municipal, el cual refleja la proporción de población que reside en el mismo municipio en el que nació.

Índice autoctonía municipal 14,8%

MOVIMIENTO NATURAL DE LA POBLACIÓN

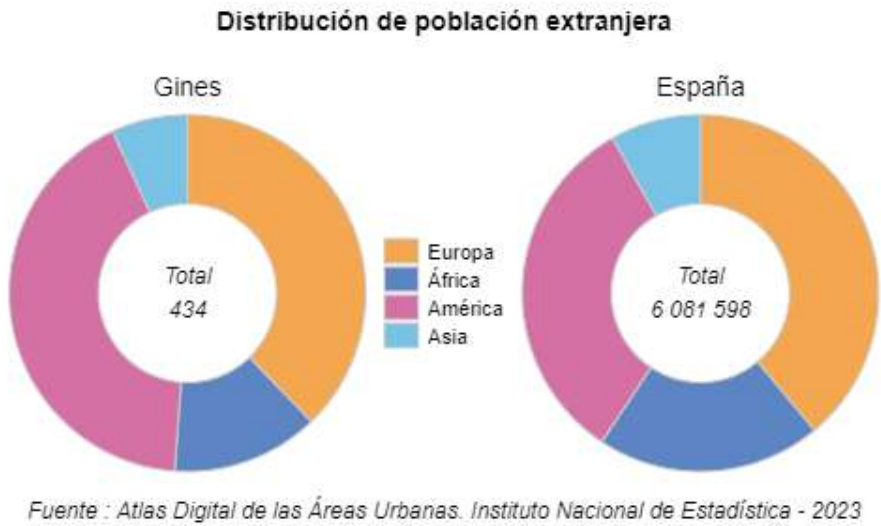
En el presente apartado los indicadores se calculan para el periodo referencia entre 2021 y 2001. Considerando importante señalar la Tasa bruta pues nos identifica el Número de nacimientos / defunciones por 1.000 habitantes, así como el Crecimiento vegetativo, que define la diferencia entre los nacimientos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

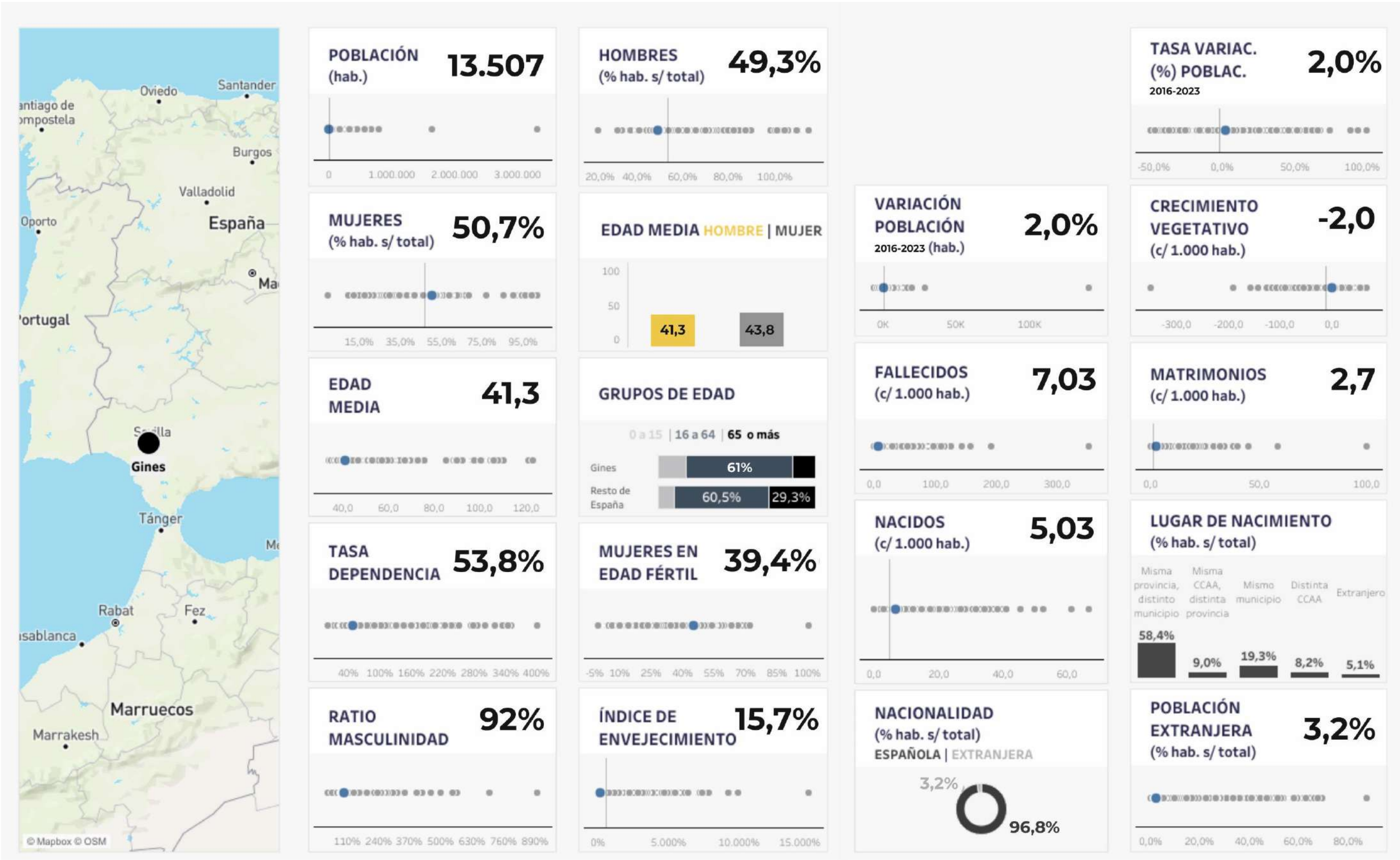
Nacimientos 2022	68
Tasa Bruta de Natalidad 2022	5,03 /1000 Hab
Defunciones 2022	95
Tasa Bruta de Mortalidad 2022	7,03 /1000 Hab
Crecimiento vegetativo 2022	-2,00
Crecimiento vegetativo acumulado (2001-2022)	1125



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%





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

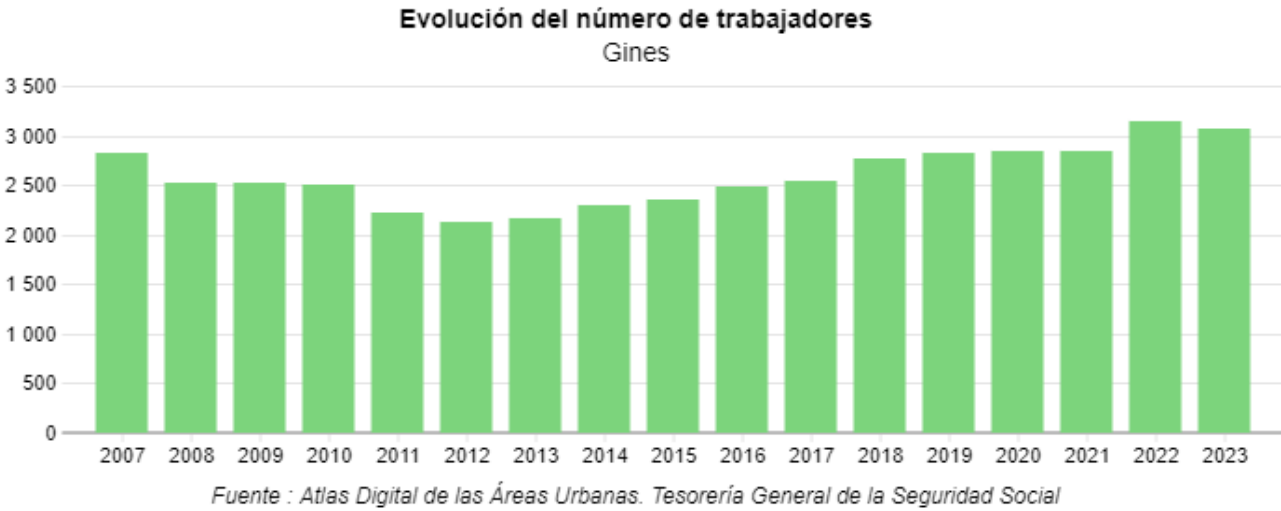
- **Estabilidad Residencial:** Un bajo índice de autoctonía indica una población con cierta movilidad, aunque una parte significativa reside en su lugar de nacimiento.

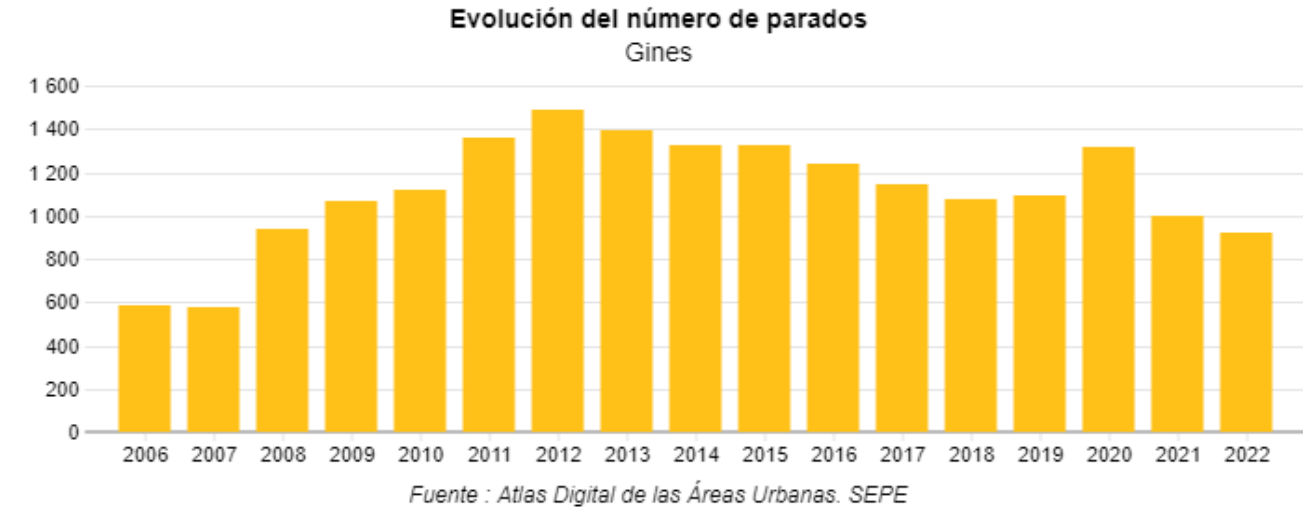
El índice de autoctonía municipal es del 14.8%, indicando que una parte significativa de la población nació y reside en Gines. Esto sugiere un cierto grado de estabilidad residencial, pero también que hay movilidad dentro del municipio. La estabilidad residencial puede fomentar una mayor cohesión social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

8.3.3 ACTIVIDAD ECONÓMICA, EMPLEO Y SECTORES

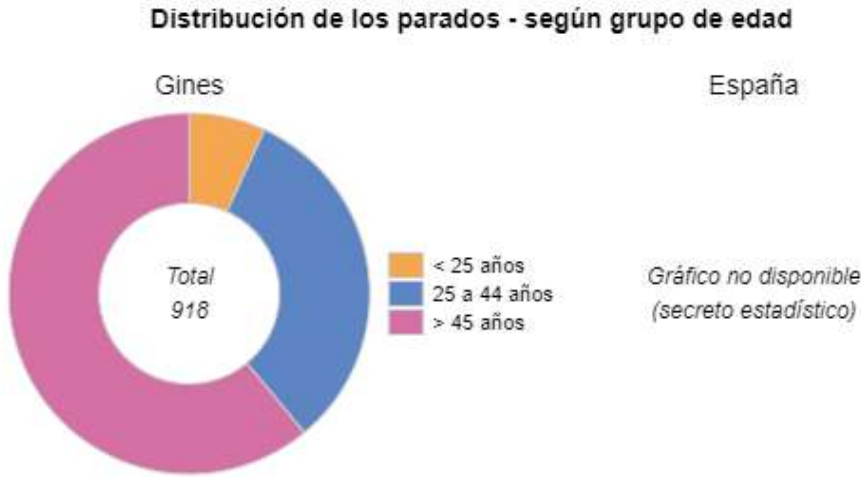
ESTRUCTURA ECONÓMICA Y EMPLEO

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.

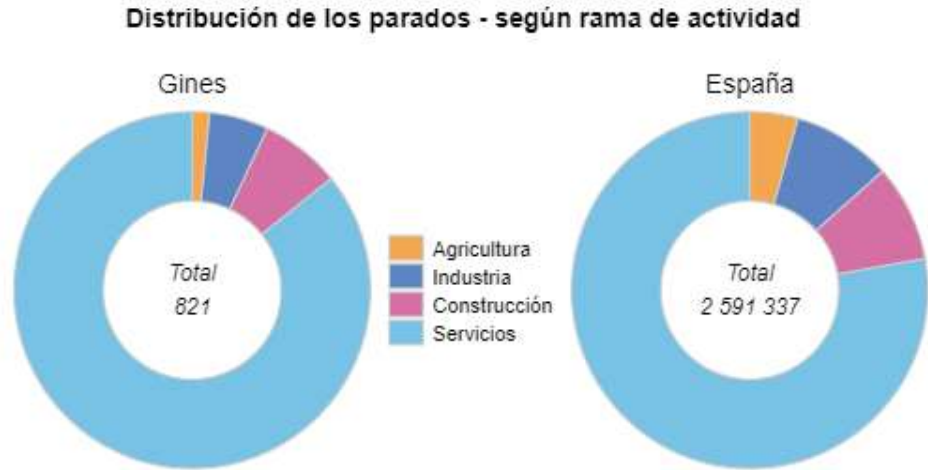




Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. Tesorería General de la Seguridad Social - 2023

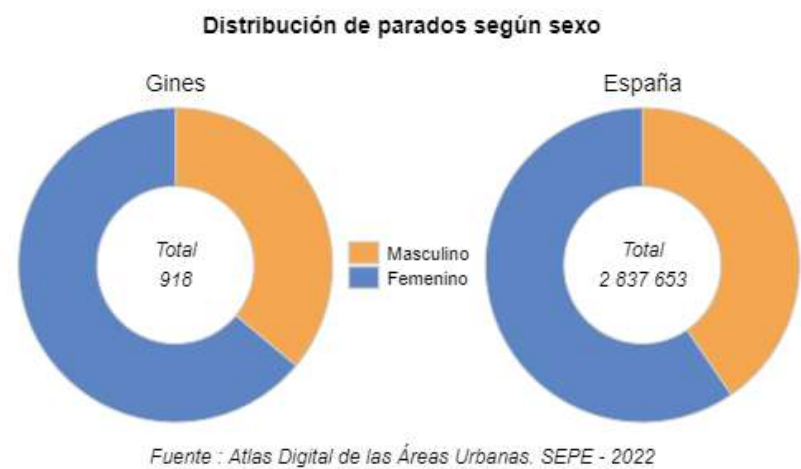


Fuente : Atlas Digital de las Áreas Urbanas. SEPE - 2022



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

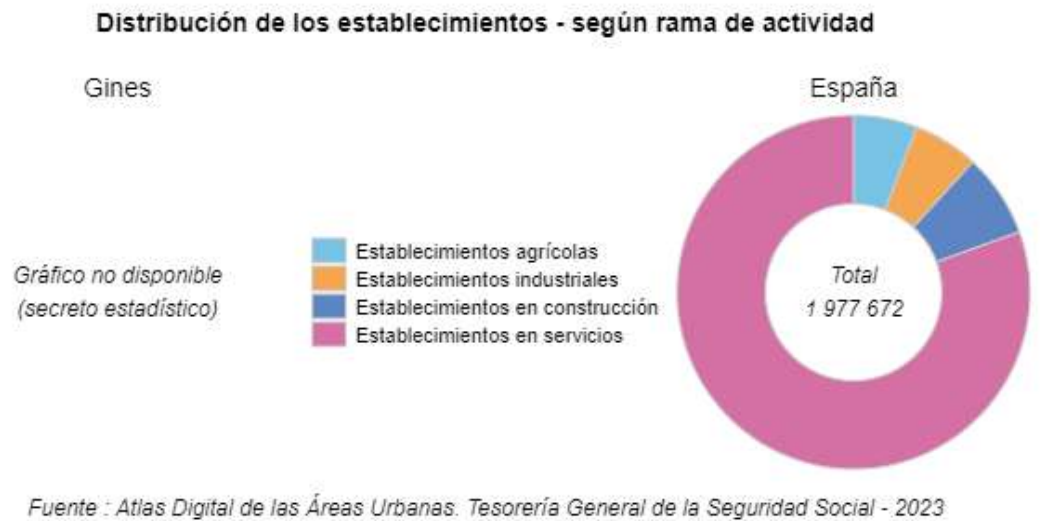
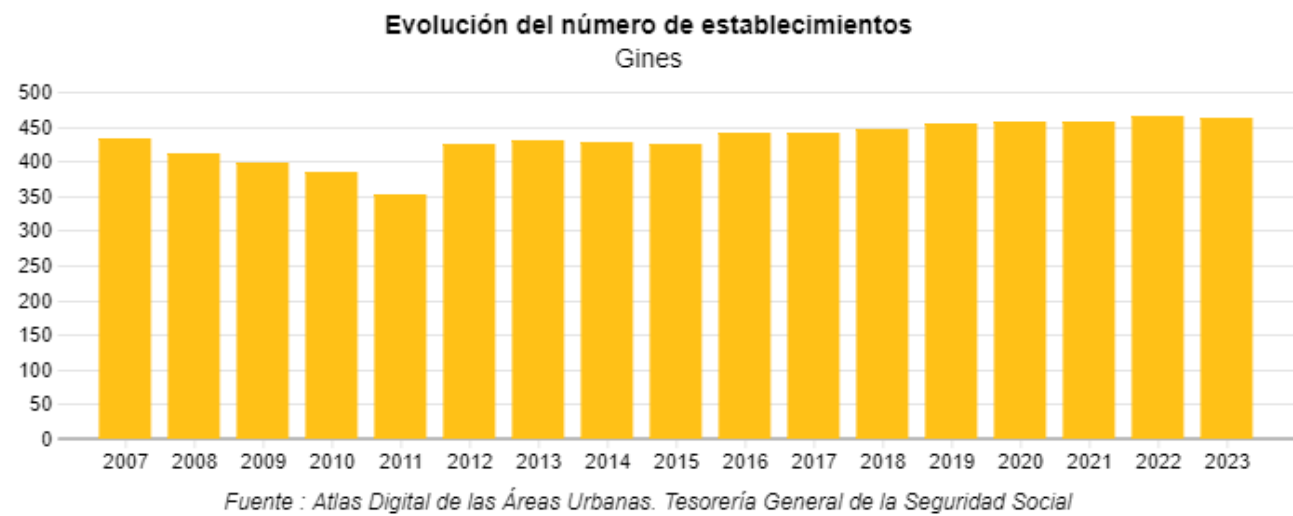




ACTIVIDADES ECONÓMICAS PRINCIPALES

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.



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



834 ZONIFICACIÓN ACÚSTICA. IMPACTO ACÚSTICO

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental estableció la siguiente definición de mapa estratégico de ruido:

Mapa diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona.

De acuerdo a esta definición, un mapa estratégico de ruido es, por lo tanto, un instrumento diseñado para evaluar la exposición al ruido, es decir, es diferente a lo que se ha venido denominando como mapa de ruido o mapa de niveles sonoros.

Por lo tanto, los mapas estratégicos de ruido contienen información sobre niveles sonoros y sobre la población expuesta a determinados intervalos de esos niveles de ruido, además de otros datos exigidos por la Directiva 2002/49/CE y la Ley del Ruido. En cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003 del Ruido, y de acuerdo con los plazos establecidos en la misma, las administraciones competentes deberán elaborar mapas de ruido correspondientes a:

- Aglomeraciones urbanas de más de 250.000 habitantes
- Grandes ejes viarios cuyo tráfico supere los seis millones de vehículos al año
- Grandes ejes ferroviarios cuyo tráfico supere los 60.000 trenes al año
- Grandes aeropuertos

La A-49 es un gran eje viario donde el tráfico supera los seis millones de vehículos al año lo que se deberá tener en cuenta los niveles de contaminación acústica para la totalidad del territorio.

En los mapas estratégicos de infraestructuras (carreteras, ferrocarriles y aeropuertos), se incluye además un mapa específico denominado **Mapa de Zona de Afección**, que contiene datos sobre superficies, viviendas y población afectada por distintos niveles de Lden.

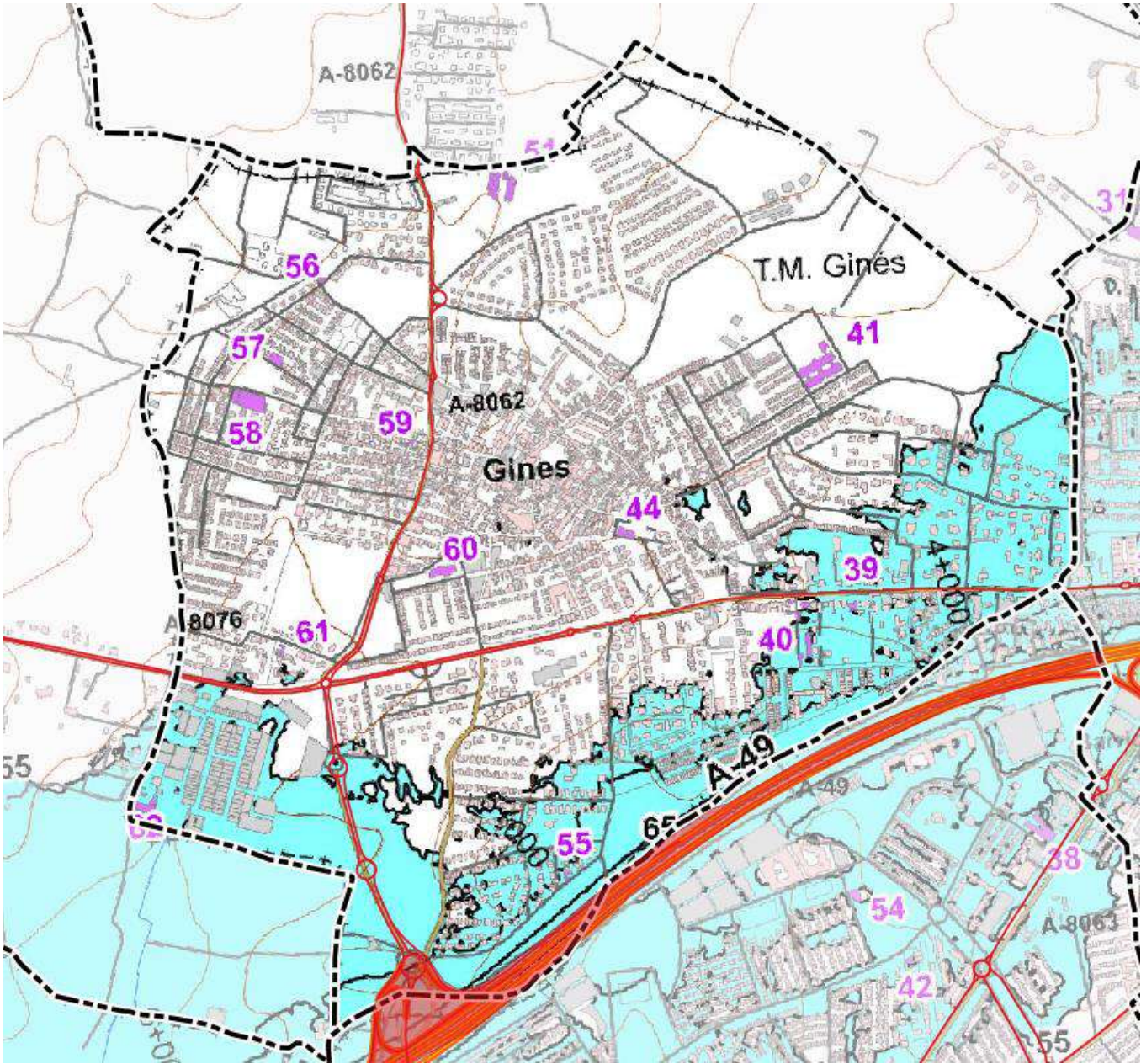
A través del Estudio previo y Mapas Estratégicos de Ruido de las Carreteras de la Red del Estado del Plan Sectorial de Carreteras de 2005-2012, identificamos desde el punto de vista de ruido dos focos a tener en cuenta:

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

Autovía A-49

Autovía A-49, entre Sevilla y Huelva 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, Castilleja de la Cuesta, Gines y Bormujos.



Mapa de Zonas de afección Mapa Estratégico de Ruidos (2ª Fase)

Población expuesta por municipios

Del resultado obtenido se muestra que 6.400 residentes en Gines están expuestos a niveles de ruido superiores a 55 dBA durante la noche, y 1.500 personas a niveles superiores a 65 dBA (Lden). Además, 9 centros educativos se encuentran dentro de esta zona de afección.

Para dar solución a la problemática expuesta, y como orientación general a los **Planes de Acción** que, en su momento, serán desarrollados para dar continuidad al proceso de evaluación y corrección previsto en la Directiva 2002/49/CE, se ha elaborado una propuesta de medidas para minimizar las afecciones más importantes identificadas.

Para las zonas de conflicto identificadas en cada unidad de mapa, se ha realizado una propuesta de actuaciones, y una previsión de su viabilidad y la eficacia prevista. Estos dos criterios, junto con la consideración de los niveles sonoros calculados y la población afectada (en particular, la presencia de

POBLACIÓN EXPUESTA POR MUNICIPIOS (continuación)							
UME		Municipios afectados			Nº personas afectadas (centenas)		
		Nombre	Provincia	Población total (centenas)	Lden>55 dBA	Lden>65 dBA	Lden>75 dBA
11	A-49	Bollullos de la Mitacion	Sevilla	66	0	0	0
		Bormujos	Sevilla	146	45	5	0
		Camas	Sevilla	258	26	9	0
		Carrón de los Cespedes	Sevilla	23	3	0	0
		Castilleja de la Cuesta	Sevilla	168	64	15	0
		Espartinas	Sevilla	80	1	0	0
		Gines	Sevilla	122	25	3	0
		Huérvar del Aljarafe	Sevilla	25	2	0	0
		Santúcar la Mayor	Sevilla	118	0	0	0
		Tomares	Sevilla	201	44	4	0
		Umbrete	Sevilla	58	5	0	0
		Valencina de la Concepción	Sevilla	74	0	0	0

población expuesta a Lden>75 dBA y el número de personas expuestas a Lnoche>55 dBA), permite recomendar un orden de prioridad de estas, del siguiente modo:

 Prioridad alta  Prioridad media  Prioridad baja

Las actuaciones propuestas son siempre sobre el foco emisor, tendentes a disminuir los niveles sonoros en ambiente exterior, habiéndose considerado, en la mayor parte de los casos, la instalación de *pantallas acústicas* como la medida de mayor viabilidad. En diversas zonas, donde esta solución no es la más adecuada, bien porque ya existen pantallas en la actualidad o bien porque se trata de tramos de configuración urbana donde no es posible su instalación, la propuesta se indica como *solución compleja*.

UME	ZONA DE CONFLICTO	PPKK (Inicio/Fin)	Propuestas	Longitud de actuación (m)		Prioridad
				M. izda.	M. Izda.	
A-49	Camas (La Pañoleta)	0+000 a 1+000	Pantalla acústica	1.000		
	Camas (Colina Blanca y Coca de la Piñera)	1+000 a 2+200	Pantalla acústica		1.200	
	Tomares (Ciudad de Santa Eufemia y Urb. Villares Altos)	1+000 a 2+700	Pantalla acústica	1.700		
	Castilleja de la Cuesta (Barrio de La Inmaculada)	2+700 a 3+800	Pantalla acústica		1.100	
	Castilleja de la Cuesta (Barriada de El Faro)	2+700 a 3+800	Pantalla acústica	1.100		
	Ginés (Urb. El Lorón, Las Brisas y Guadajarafe)	4+000 a 5+500	Pantalla acústica		1.500	
	Bormujos (Urb. Las Coronas, Barriada el Barrero, Hospital S. Juan de Dios)	4+800 a 6+000	Pantalla acústica	1.200		
	Benacazón	15+650 a 16+360	Pantalla acústica	700		

Se puede observar que el Plan de acción prevé la instalación de pantallas acústicas en el tramo de la A-49 que atraviesa el municipio.

A-8062

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

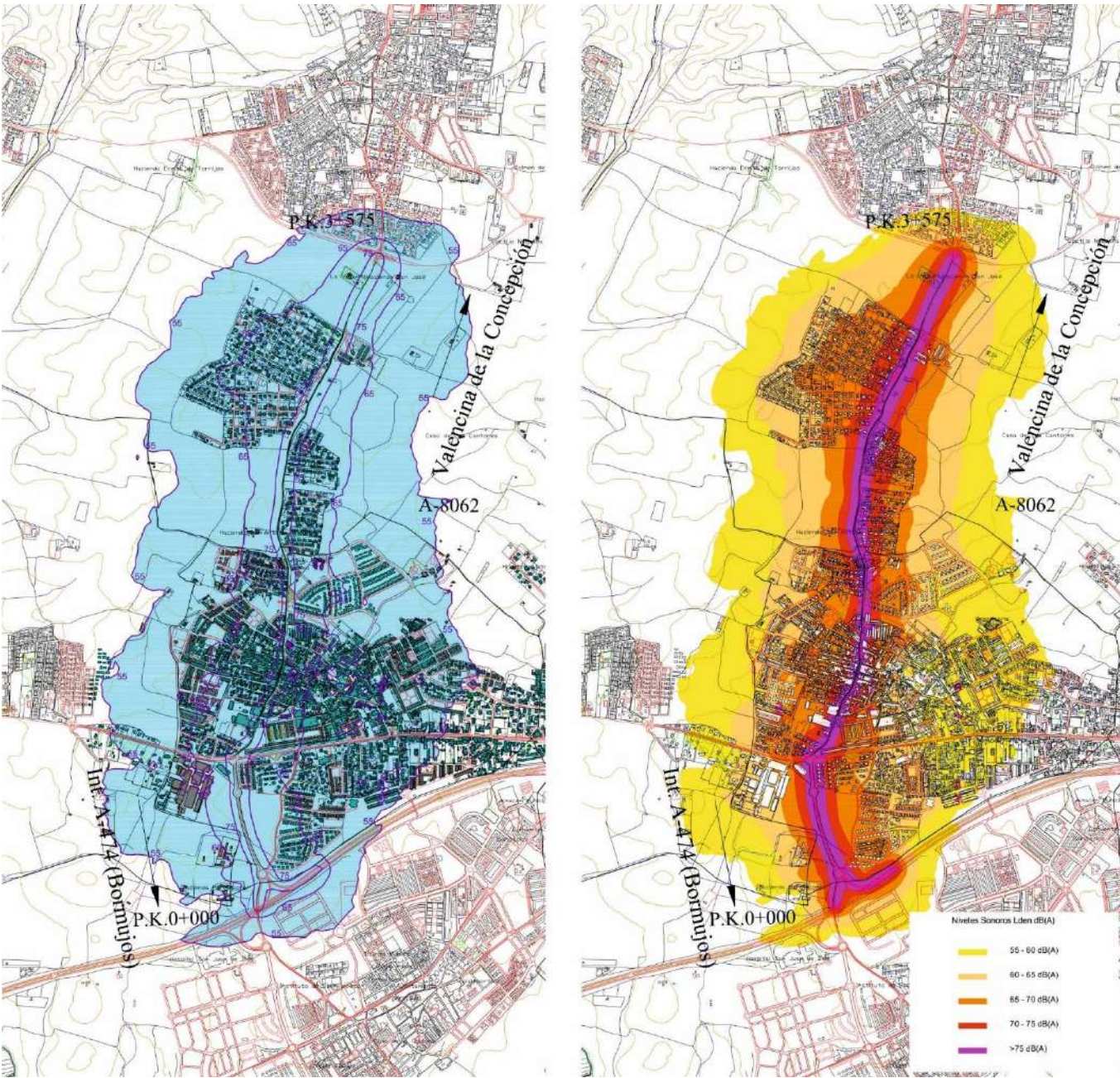
dB(A)	Población expuesta (centenas)	dB(A)	Población expuesta Ln (centenas)
>55	57	>50	51
>65	30	>60	13
>75	8	>70	1
total	95		65

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.



Desde este punto de vista acústico podemos indicar que Gines es un municipio ruidoso y que los dos ejes citados (A-49 y A-8062) afectan a prácticamente toda la población municipal, siendo un elemento estratégico clave al que el PGOM debe prestar atención.

8.3.5 UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS

Tras el análisis de los aspectos ambientales y paisajísticos estudiados se pueden deducir dos unidades ambientales homogéneas en el municipio:

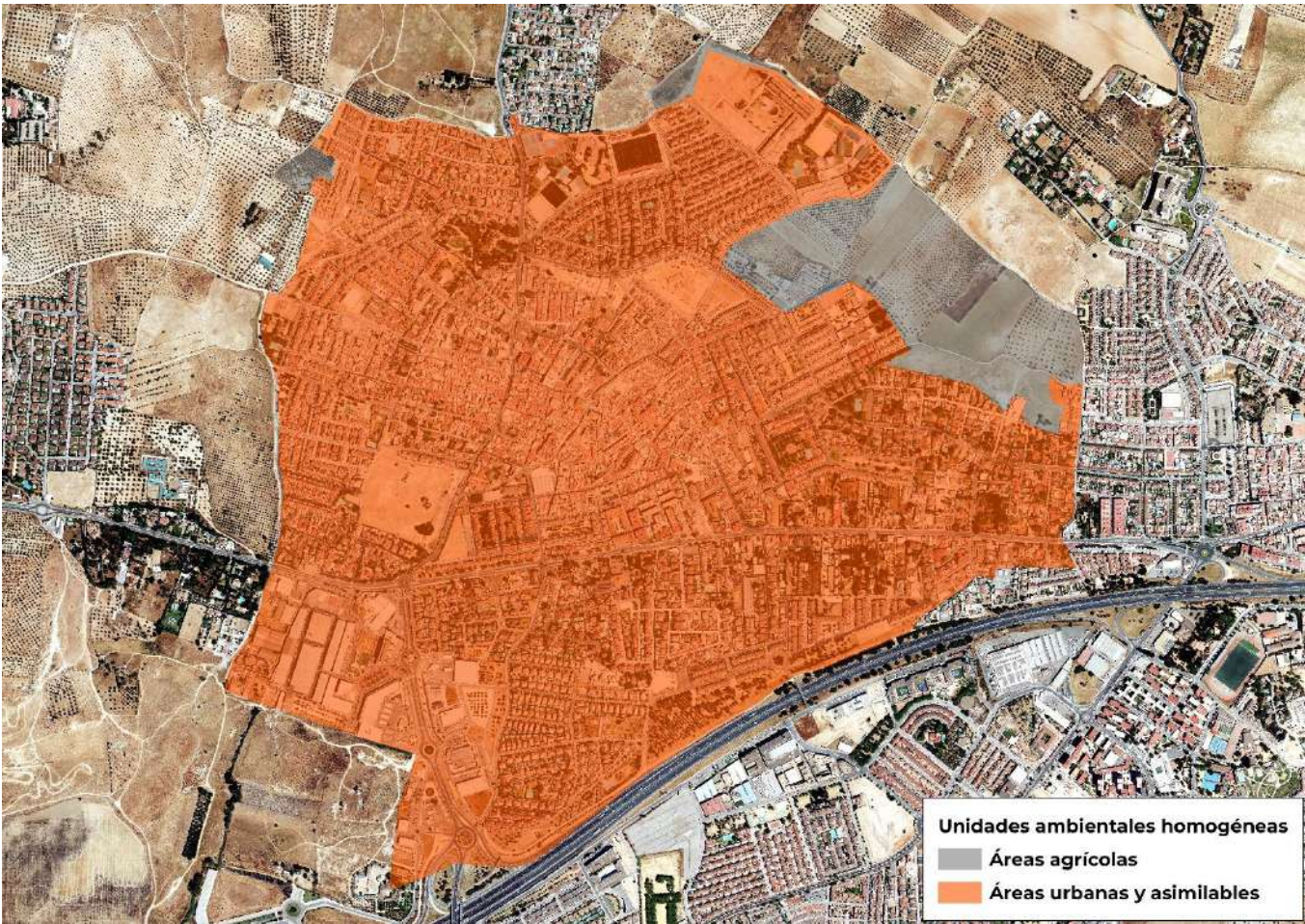
- **AREA URBANA Y ASIMILABLES.**
- **ÁREAS AGRÍCOLAS**

Las áreas urbanas y asimilables se caracterizan por un elevado consumo de recursos: agua, energía, materiales de construcción y por una serie de impactos comunes: isla de calor, ruido, contaminación atmosférica. En esta unidad aparecen puntualmente áreas verdes o ajardinadas pero de poca entidad como para ser diferenciadas al nivel del municipio. Se podrían dividir en algunas subunidades por la intensidad de ocupación del suelo, así de menos a mayor:

- Urbano laxo
- Urbano denso,
- Industrial
- Autovía A-49

Así, es la autovía A-49, junto a la A-8062 de Bormujos a Valencina y la Avenida de Europa (aunque estas dos últimas se integran en el espacio urbano) las que un mayor impacto ambiental generan en la población a modo de ruido, contaminación y barrera física.

La unidad de áreas agrícolas es una unidad residual y se encuentran en proceso de urbanización al ser los únicos suelos vacantes actualmente. Estas unidades son actualmente testigos de lo que antaño fue el paisaje dominante y mantienen ciertos valores ambientales y de biodiversidad. Se podría concluir que con el desarrollo de estos dos espacios Gines pierde los últimos paisajes rurales que mantenía en el municipio.



8.4 ANEXO - REPERCUSIONES SECTORIALES SOBRE EL DESARROLLO URBANÍSTICO

A continuación, se recogen las principales leyes, normativas, estrategias e instrumentos que tienen repercusión sobre el desarrollo urbanístico.

8.4.1 NORMATIVA DE AGUAS Y RECURSOS HÍDRICOS

ESPAÑA

Aguas Continentales

- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico que desarrolla los títulos preliminares, I, IV, V, VI, VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Real Decreto 2618/1986, de 24 de diciembre, por el que se aprueban medidas referentes a los acuíferos subterráneos, prorrogado por Real Decreto 1677/1990, de 28 de diciembre.



- Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los Títulos preliminar, I, IV, V, VI y VIII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.

Aguas Residuales

- Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.
- Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.
- Real Decreto 2116/1998, de 2 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo, de desarrollo del Real Decreto-Ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se establecen las normas aplicables al tratamiento de las aguas residuales urbanas.
- Real Decreto 1620/2007, de 7 diciembre, por el que se regula el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas.

ANDALUCÍA

- Decreto 204/2005, de 27 de septiembre, por el que se declaran las zonas sensibles, normales y menos sensibles en las aguas del litoral y de las cuencas hidrográficas intracomunitarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

8.4.2 NORMATIVA DE RESIDUOS URBANOS

ESPAÑA

Residuos

- Ley 11/1997, de 24 de abril, de envases y residuos de envases.
- Real Decreto 782/1998, de 30 de abril, por el que se aprueba el reglamento para el desarrollo y ejecución de la ley 11/1997, de 24 de abril, de envases y residuos de envases.
- Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados.
- Resolución de 17 de noviembre de 1998, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, por la que se dispone la publicación del Catálogo Europeo de Residuos (CER) aprobado mediante Decisión 94/3/CE, de la Comisión, de 20 de diciembre de 1993.
- Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.

Residuos Peligrosos

- Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, de régimen jurídico básico de residuos tóxicos y peligrosos.
- Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, por el que se modifica el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, aprobado mediante Real Decreto 833/1988, de 20 de julio (Derogadas las disposiciones que se opongan a lo establecido a la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos).

ANDALUCÍA

Residuos

- Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía
- Decreto 7/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2012-2020.
- Decreto 397/2010, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan Director Territorial de Residuos No Peligrosos de Andalucía 2010-2019.

8.4.3 NORMATIVA DE LA CALIDAD DEL AIRE Y PREVENCIÓN AMBIENTAL

ESPAÑA

Contaminación atmosférica

- Real Decreto 2512/1978, de 14 de octubre, por el que se dictan normas en aplicación del artículo 11 de la Ley 38/1972, de 22 diciembre, sobre protección del ambiente atmosférico.
- Real Decreto 1154/1986, de 11 de abril, de modificación del Real Decreto 1613/1985, de 1 de agosto, sobre normas de calidad del ambiente.
- Real Decreto 1321/1992, de 30 de octubre, por el que se modifica el Real Decreto 1613/1985, de 1 de agosto, por el que se establecen normas de calidad del ambiente.
- Ley 16/2002, de 1 de julio, de Prevención y Control Integrados de la Contaminación.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.
- Ley 21/2013, de evaluación ambiental. ANDALUCÍA
- Decreto 239/2011, Calidad del medio ambiente atmosférico y crea Registro de Sistemas de Evaluación de la Calidad del Aire en Andalucía.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.
- Decreto 12/1999, de 26 de enero, por el que se regulan las Entidades Colaboradoras de la Consejería de Medio Ambiente en materia de Protección Ambiental.
- Decreto 356/2010, Regula la Autorización Ambiental Unificada.
- Decreto 357/2010, Reglamento para la Calidad del Cielo Nocturno.
- Decreto 6/2012, Reglamento de protección contra la contaminación acústica de Andalucía.
- Decreto-Ley 5/2012, de medidas urgentes en materia urbanística y para la protección del litoral de Andalucía.
- Decreto-ley 5/2014, de medidas normativas para reducir las trabas administrativas para las empresas.
- Decreto-ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifican las Leyes 7/2007, de 9 de julio, de gestión integrada de la calidad ambiental de Andalucía, 9/2010, de 30 de julio, de aguas de Andalucía, 8/1997, de 23 de diciembre, por la que se aprueban medidas en materia tributaria, presupuestaria, de empresas de la Junta de Andalucía y otras entidades, de recaudación, de contratación, de función pública y de fianzas de arrendamientos y suministros y se adoptan medidas excepcionales en materia de sanidad animal.

8.4.4 NORMATIVA DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.

ESPAÑA

- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (derogados sus anexos I, II, III, IV, V y VI por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre).
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del patrimonio natural y de la biodiversidad.
- Real Decreto 139/2011 para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.

ANDALUCÍA

- Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.
- Decreto 15/2011, de 1 de febrero, por el que se establece el régimen general de planificación de los usos y actividades en los Parques Naturales y se aprueban medidas de agilización de procedimientos y administrativos.
- Decreto 493/2012, de 25 de septiembre, por el que se declaran determinados lugares de importancia comunitaria como zonas especiales de conservación de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

8.4.5 NORMATIVA DE VÍAS PECUARIAS

ESPAÑA

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

ANDALUCÍA

- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el reglamento de vías pecuarias de la comunidad autónoma de Andalucía.
- Ley 17/1999, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas.

8.4.6 NORMATIVA EN ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

ANDALUCÍA

- Decreto 129/2006, de 27 de junio, por el que se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Adaptado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre, a las Resoluciones 2006. Igualmente, para favorecer la adecuada coordinación territorial, el Plan General incorpora los objetivos, directrices y proyectos, que afectan a su término municipal, formulados en el marco planificador supramunicipal, sectorial y territorial concurrente en vigor, y que a continuación se relaciona:
- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre. Establece las estrategias de ordenación en función del Sistema de Ciudades que son asumidas por el planeamiento general de Gines.
- Plan de Ordenación Territorial de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), aprobado por Decreto 267/2009, de 9 de julio de 27 de julio de 2004 de la Consejería de vivienda y ordenación



del territorio de la Junta de Andalucía. Las determinaciones de este Plan que afectan al término de Gines son incorporadas a su planeamiento urbanístico.

- Plan de Acción para los Espacios Protegidos del Estado Español (EUROPARC- España, 2002), además de promover el paso de redes administrativas a redes ecológicas, recomienda, de manera prioritaria, el desarrollo de un documento de planificación de cada sistema regional de espacios protegidos, que incluya su relación con la planificación territorial y la definición de sus contenidos. Así mismo, recomienda integrar la Red Natura 2000 en el esquema general de protección de cada ámbito territorial, definiendo la gestión de las futuras ZEC's en el marco de las correspondientes redes o sistemas de espacios de cada comunidad autónoma.
- Plan de Medio Ambiente de Andalucía Horizonte 2017. Aprobado mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de 14 de febrero de 2012 constituye la figura de planificación integradora, mediante la cual se diseña e instrumenta la política ambiental de la comunidad autónoma hasta el año 2017.
- Plan Director de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. Desarrollado realizado a partir del Plan Andaluz de Medio Ambiente, supone un nivel superior en el esquema de planificación de los espacios naturales protegidos de la región permitiendo la conservación de la integridad ecológica y la biodiversidad de sus ecosistemas.
- Programa de Actuaciones para la Gestión y la Utilización del Agua (Programa AGUA). Su objeto consiste en resolver las carencias en la gestión, en la disponibilidad y en la calidad del agua, mediante la reorientación de la política del agua, para garantizar la disponibilidad y la calidad del agua en cada territorio, con actuaciones dirigidas a la optimización y mejora de la gestión del agua, a la generación de nuevos recursos, a la prevención de inundaciones y a la depuración y reutilización de agua.
- Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía. Enmarcado dentro del desarrollo de la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad, pretende mejorar la protección de la biodiversidad europea garantizando la coherencia territorial de la Red Natura 2000 y reforzando la funcionalidad de los ecosistemas rurales más allá de las áreas que componen dicha Red, definiendo la Infraestructura Verde en Andalucía.
- Plan Forestal Andaluz 2008-2015. Considera prioritario mejorar el dispositivo contra incendios forestales y potenciar la selvicultura preventiva, potenciar la creación de equipamientos y servicios de uso público y recreativo, completar la normativa en materia cinegética y completar la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía.
- Planes de Lucha Integrada Contra Plagas Forestales. Emanados de la aplicación de la Ley 2/1992 Forestal de Andalucía, en la actualidad se cuenta con planes específicos contra plagas Lymantria dispar y contra los perforadores de coníferas.
- Estrategia Española para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica. Surgida tras el compromiso adquirido por el Estado Español con la ratificación del Convenio sobre la Diversidad Biológica de 1992. Contempla la organización de las medidas sobre diversidad biológica en Planes de Acción sectoriales que deben desarrollarse bajo orientaciones y directrices comunes a todos ellos.
- Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad 2011-2017. Emana de la aplicación de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad constituyendo el instrumento de planificación para la Administración General del Estado en materia de patrimonio natural y biodiversidad.
- Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad. Su objetivo fundamental es conservar la biodiversidad de Andalucía, para ello la estrategia trata de implementar un marco

institucional adecuado, desarrollar instrumentos que faciliten la gestión proactiva y adaptativa al escenario de cambio global, impulsar el desarrollo sostenible que consolide la puesta en valor de la biodiversidad y refuerce su función como recurso generador de bienes y servicios, consolidar un modelo de gestión integrada, fomentar la corresponsabilidad, impulsar el conocimiento e incrementar la conciencia.

- Estrategia para la Erradicación del Uso Ilegal de Cebos Envenenados en Andalucía. Articula sus actuaciones en tres frentes claves para su éxito como son la obtención de información, las labores de prevención y disuasión y la persecución del delito.
- Plan Andaluz de Conservación de la Biodiversidad. Contemplado en el Plan Andaluz de Medio Ambiente, su objetivo general mantener la diversidad biológica en Andalucía, expresada en términos de conservación de hábitats, protección y recuperación de especies vegetales y animales y ordenación de ecosistemas de alto valor.
- Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Geodiversidad. Constituye un marco de referencia para garantizar la conservación de la geodiversidad, a través de la puesta en marcha de un programa de medidas específico que incluye también el establecimiento de mecanismos de coordinación y cooperación entre los actores que participan de alguna forma en su gestión. Pretende promover la función del patrimonio geológico como activo socioeconómico para el desarrollo sostenible del territorio.
- Plan para el Control de las Especies Exóticas Invasoras. Su objetivo de gestionar adecuadamente las especies exóticas que muestran carácter invasor, de forma real o potencial, poniendo en peligro los ecosistemas o el estado sanitario y económico de colectivos humanos.
- Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible (2014-2020).
- Plan Director para la Gestión Sostenible de la Costa. A iniciativa del Ministerio de Medio Ambiente, este Plan propone una planificación racional y concertada de actuaciones e iniciativas en el medio costero que garanticen su desarrollo sostenible.
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia Horizonte 2007-2012- 2020. El objetivo de esta Estrategia es recoger las actuaciones necesarias para el cumplimiento del Protocolo de Kioto y de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático y sentar las bases para un desarrollo sostenible.
- Estrategia Española de Calidad del Aire. Contempla la modernización del marco normativo, el fortalecimiento de los instrumentos de gestión y la promoción de la investigación en materia de contaminación atmosférica.
- Estrategia Andaluza de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales Urbanas. Su objetivo es elevar la calidad de las aguas de nuestros ríos y aumentar la eficiencia media de las mismas alcanzando el buen estado de todas las masas de agua en el horizonte del año 2015, habiéndose la Comunidad.
- Programa de Sostenibilidad Urbana Ciudad 21. Su fundamento es el diseño de estrategias de actuación que tengan como meta un desarrollo urbano sostenible, sus objetivos son entre otros el de acometer actuaciones sobre el uso sostenible de los recursos naturales, favorecer el asesoramiento técnico entre instituciones y dotar de instrumentos de participación, cooperación interadministrativa y planificación.
- Estrategia Autonómica ante el Cambio Climático, aprobado en 2002, contempla el desarrollo de instrumentos de planificación ambiental e indicadores de seguimiento del cambio climático. Entre las medidas propuestas cabe destacar las referidas a la eficiencia en la gestión de los residuos, el fomento del uso de las energías renovables, la eficiencia energética en los



transportes y servicios, el fomento del transporte público o la gestión sostenible y eficiente del uso del agua.

- Plan Andaluz de Acción por el Clima, su objetivo es la evaluación de los efectos del cambio climático y la adopción de medidas tendentes a reducir la vulnerabilidad de los recursos o sectores potencialmente afectados por el mismo.
- Plan Andaluz de Sostenibilidad Energética, aprobado en 2009, persigue la aproximación a un nuevo modelo energético que dé respuesta a las necesidades de abastecimiento de energía de la sociedad andaluza sin generar desequilibrios ambientales, económicos y sociales.
- Programa de Desarrollo Rural de Andalucía 2014-2020 (Borrador). Entre sus prioridades estratégicas se encuentra el fomento de la inclusión social, la reducción de la pobreza y el desarrollo económico en las zonas rurales a través de la diversificación, la creación y el desarrollo de pequeñas empresas, la creación de empleo, el desarrollo local y la mejora de la accesibilidad, el uso y la calidad de las tecnologías de la información y la comunicación (TIC).
- Estrategia Energética de Andalucía 2014-2020 (Borrador). Cuenta con Acuerdo de Formulación por parte del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, el 26 de febrero de 2013. Se pretende contribuir a un uso más eficiente e inteligente de la energía.
- Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte 2005-2020 (PEIT). Plan de ámbito estatal que elabora un marco racional y eficiente para el sistema de transporte a medio y largo plazo.
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible. Recoge líneas directrices y medidas en diversas áreas prioritarias, cuya aplicación debe propiciar el cambio hacia un modelo de movilidad más eficiente y sostenible.
- Plan de Mejora de la Accesibilidad, Seguridad Vial y Conservación en la Red de Carreteras de Andalucía. Su objetivo general consiste en lograr un servicio público viario eficaz y eficiente, demandado por el usuario, que permita potenciar y dinamizar la actividad económica de la región andaluza.
- Plan director de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA). Constituye el Instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras, con el fin de obtener una mejora sustancial de la eficacia y la sostenibilidad ambiental de los sistemas de transporte en Andalucía.
- Plan Director de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte (PISTA) 2014- 2020 (Borrador). Supone la revisión del primer Plan PISTA 2007-2013.
- Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020. Pretende propiciar un mayor uso de este medio de transporte como apuesta en favor de la movilidad sostenible, abordando no solo la infraestructura viaria, sino también elementos complementarios como aparcamientos, la intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión.
- Estrategia Andaluza de Sostenibilidad Urbana. Tiene por objeto la incorporación de criterios y medidas de sostenibilidad en las políticas con planificación y gestión de la movilidad, metabolismo urbano, etc. Los ejes de actuación que contempla incluyen la mejora de la urbanos dependientes del automóvil, la necesidad de evitar la contaminación lumínica, el fomento de la construcción bioclimática, promover la rehabilitación de las edificaciones urbanas o el aumento de la superficie de suelo capaz de sostener vegetación.
- Plan Estratégico de la Cultura en Andalucía. Su finalidad es fomentar la producción cultural andaluza creativa y de calidad, disponer de una oferta cultural amplia y al alcance de todos, promover el incremento del consumo cultural plural y recuperar y poner en valor el patrimonio cultural andaluz.

- Plan General de Bienes Culturales de Andalucía. Constituye el marco estratégico para la tutela del patrimonio cultural, aspecto en el que el planeamiento urbanístico general juega un papel crucial. Contempla entre sus objetivos la creación de líneas de trabajo que consideren al patrimonio cultural como recurso para el desarrollo sostenible de los territorios.
- Plan Nacional de Protección del Patrimonio Arqueológico Subacuático. El Plan define las líneas básicas que deben adoptarse para llevar a cabo una política eficaz de protección del patrimonio arqueológico subacuático con medidas de protección y coordinación entre las distintas administraciones públicas competentes.
- Plan Nacional de Calidad de las Aguas, Saneamiento y Depuración 2007- 2015. Tiene como objetivo generalizar sistemas eficaces y redes de saneamiento que conduzcan todas las aguas residuales a las depuradoras, así como dar cumplimiento a la Directiva de Aguas Residuales y a la Directiva Marco de Agua 2000/60/CE, de 23 de octubre, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas
- Estrategia de Paisaje de Andalucía. Entre sus Objetivos y Líneas estratégicas incluye, en relación con los paisajes litorales, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio natural, impulsar la recuperación y mejora paisajística del patrimonio cultural y cualificar los paisajes asociados a actividades productivas.
- Plan Andaluz de Control de la Desertificación. Se pretende con este Plan controlar la desertificación y contribuir al desarrollo sostenible de las zonas áridas, semiáridas y subhúmedas secas de la región andaluza.
- Plan Hidrológico Nacional. Vigente desde 2001 con diversas modificaciones, tiene como objetivos alcanzar el buen estado del dominio público hidráulico, y en particular de las masas de agua, gestionar la oferta y satisfacer las demandas de aguas presentes y futuras a través de su aprovechamiento racional, sostenible, equilibrado y equitativo, que permita al mismo tiempo garantizar la suficiencia y calidad del recurso para cada uso y la protección a largo plazo de los recursos hídricos disponibles, lograr el equilibrio y armonización del desarrollo regional y sectorial, en aras a conseguir la vertebración del territorio nacional y reequilibrar las disponibilidades del recurso, protegiendo su calidad y economizando sus usos, en armonía con el medio ambiente y los demás recursos naturales.
- Plan Director de Riberas de Andalucía. Marca las directrices para la regeneración de los ecosistemas ribereños, determina la necesidad y la facilidad de su restauración y definen directrices básicas de actuación determinando qué riberas, incluidas las de los principales cursos fluviales del término de Chiclana de la Frontera, deben ser conservadas en su estado actual, cuales restauradas y cuales, estando degradadas, no es recomendable restaurar.
- Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos. Se Pretende mejorar las condiciones de seguridad de las poblaciones y bienes económicos frente a los riesgos de avenidas e inundaciones
- Plan Director Territorial de Gestión de Residuos Urbanos de Andalucía. Se pretende conseguir que la gestión de los residuos no peligrosos en Andalucía constituya un servicio de calidad para la ciudadanía, homogeneizando al máximo el coste de dicha gestión en todo el territorio con unos niveles de protección medioambiental lo más elevados posibles.
- Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía 2011- 2020. Se busca la prevención en la generación de los residuos peligrosos en Andalucía y la reducción progresiva de su producción, así como la garantía de su futura gestión.

- Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía. Persigue potenciar al máximo las vías pecuarias por su carácter lineal ya que por su amplio despliegue en el territorio están llamadas a cumplir una importante función como rutas o corredores verdes.
- Programa de Suelos Productivos de Andalucía (PROSPA). La finalidad del Programa es la de orientar el desarrollo de los suelos productivos en el territorio de Andalucía de acuerdo con la planificación económica general y la industrial, y con los intereses sociales y económicos, tanto sectoriales como generales.
- Plan Andaluz de Agricultura Ecológica 2014-2020 (Borrador). Entre los objetivos que persigue se encuentra la consolidación del sector, abordar nuevas necesidades, retos y oportunidades tales como la creación de empleo, la estimulación del consumo interno, el fomento de cultivos estratégicos y el desarrollo de proyectos de desarrollo territorial y comarcal.
- Plan Andaluz de Desarrollo Industrial 2008-2013 (PADI). Supone una primera concreción del modelo de referencia para la industria andaluza, estableciendo las orientaciones básicas de la Política Industrial. Actúa como instrumento planificador que orienta estratégicamente las políticas sectoriales de las actividades industriales en Andalucía, buscando la mejora de la competitividad en base al conocimiento y la innovación
- Estrategia Industrial de Andalucía 2014-2020 (Borrador). La estrategia se fundamenta en el análisis de la evolución del sistema energético andaluz, de su política energética y normativa, así como de la influencia de la política energética europea y nacional. Pretende caracterizar el actual modelo energético andaluz, prevenir la demanda de energía en Andalucía, identificar las oportunidades existentes y cuantificar el grado de adaptación del sistema energético andaluz hacia una posición más dirigida a la ciudadanía, más eficiente, más renovable, más descarbonizada y con más valor añadido para la economía andaluza.
- Plan de Ordenación de Recursos Minerales de Andalucía (PORMIAN). Su finalidad es poner en valor el sector de la minería en Andalucía y destacar las potencialidades existentes para mejorar la competitividad, la productividad y el empleo con criterios de sostenibilidad.
- Plan Director Territorial de Gestión de Residuos No Peligrosos de Andalucía, 2010-2019. El Plan presenta un elenco de principios rectores que adoptan las tendencias en materia de prevención en la generación y de gestión de residuos, considerando así los preceptos, reglas y estrategias establecidos por la Unión Europea para integrar el desarrollo socioeconómico con la conservación del medio ambiente, en general, y la correcta gestión de los residuos, en particular.
- Plan de Prevención y Gestión de Residuos Peligrosos de Andalucía, 2012-2020. Se pretende potenciar la prevención, reducción, valorización, recuperación y reciclaje de los materiales contenidos en los residuos urbanos, y en especial los envases y residuos de envases, favoreciendo la reutilización y el ahorro de materias primas.
- Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía. Es el instrumento del que se ha dotado la autonomía para la defensa contra los incendios en terrenos forestales. Busca la integración y coordinación de los distintos medios aportados por los distintos Organismos y entidades, dotados de personal con un elevado grado de profesionalización, una importante dotación de medios materiales y la aplicación de tecnologías avanzadas en extinción de incendios.
- Plan Territorial de Emergencias de Andalucía (PTEAnd). Constituye el instrumento normativo mediante el que se establece el marco orgánico y funcional, así como los mecanismos de actuación y coordinación, para hacer frente con carácter general a las emergencias que se

puedan presentar en el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma, siempre que no sean del Estado.

- Plan General de Turismo sostenible de Andalucía 2014-2020. Se centra en potenciar el tejido empresarial y generar empleo estable, promover un uso óptimo de los recursos, favorecer la rehabilitación de destinos maduros, fomentar la implantación de nuevas tecnologías y sistemas de calidad



8.5 ANEXO - ESTUDIO DE LAS REPERCUSIONES AMBIENTALES DE CADA UNA DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS.

En un territorio tan intervenido, tienen significancia ambiental afecciones ambientales que en otros municipios pasarían desapercibidas. De este modo, el medio eminentemente urbano en el que nos desenvolvemos nos lleva a que la mayoría de las repercusiones ambientales que conlleva el urbanismo moderno tengan un **sentido ambiental positivo**.

LA ALTERNATIVA 0

La alternativa 0 plantea la continuidad de la situación urbanística actual tal como está definida en el Plan vigente (Plan General de Ordenación urbana que fue aprobado en noviembre 2013 y sus posteriores modificaciones) sin la implementación de intervenciones drásticas destinadas a mitigar los **graves problemas de tráfico** existentes en el municipio, así como la **demanda existente residencial y de nuevos equipamientos**.

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. No se debe dejar de lado que esta Alternativa 0 si 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. **Estas estrategias se mantendrán en cualquiera de las alternativas estudiadas.**

Los 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.

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, situación que se mantendrá en cualquiera de las nuevas alternativas.

La dotación de espacios libres y zonas verdes (Sistemas generales) así como la dotación de equipamientos seguirían como hasta ahora. Esta alternativa 0 mantiene el estándar de 9,72 m² de sistemas generales de áreas libres por habitante., que supera los estándares establecidos por la

normativa y por encima del propio Plan actual de 8,35 m², mantienen los suelos calificados como equipamiento del PGOU vigente.

El 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.

En relación la articulación territorial **la movilidad motorizada se sigue realizando a través de los dos ejes principales: Avenida de Colón de norte a sur y la Avenida de Europa** de este a oeste. Mientras que **la movilidad alternativa se realizaría a través de la red ciclista actual, que resulta discontinua e inconclusa en relación al proyectado Plan de peatonalización, y la peatonal existente presenta, en numerosas zonas problemas por la estrechez del acerado y la presencia de numerosos obstáculos (postes, señales...) que unido al intenso tráfico dificultan o incluso suponen un riesgo para el tráfico peatonal.**

Bajo esta propuesta de alternativa 0 , 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.**

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.

Con esta alternativa 0 se colmata todo el suelo rústico del municipio manteniendo las directrices contempladas en la actualidad. Estos desarrollos previstos desde una perspectiva estrictamente ambiental, que de una forma u otra son análogos en todas las alternativas, presentan efectos ambientales como el sellado definitivo del suelo rústico del municipio y la plena conurbación con los municipios colindantes, las repercusiones ambientales, especialmente paisajísticas, vendrán ya determinadas por la forma específica de ocupación de estos territorios, especialmente del Sector “Estacada del Marqués-Tabladilla”, el cual debe quedar optimizado bajo el prisma de los criterios y objetivos de sostenibilidad actuales que marca especialmente la LISTA.

LA ALTERNATIVA 1

Frente a esta alternativa 0, **la alternativa 1 propone la recuperación del centro histórico.**

Esta alternativa tiene como objetivo fundamental **la recuperación de los ejes principales del centro histórico en base a una movilidad sostenible centrada en el peatón** 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. 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, 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, la alternativa 1 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 esta área, 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 1. 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.

En términos de impacto ambiental, esta alternativa 1 reduce el ámbito del impacto que se produce por el congestionado tráfico ginese, excluyendo del mismo el casco histórico, pero no llega a solucionar la problemática del resto del municipio. Entendemos que sería una solución parcial a los problemas de movilidad.

Por otro lado, si mejoraría la alternativa 0 desde el punto de vista ambiental y de la equidad y el bienestar, al maximizar el aprovechamiento del escaso suelo bajo el principio de ciudad compacta y cercanía (con la incorporación de bloques residenciales en grandes manzanas), la inclusión de vivienda protegida y de suelos comerciales en el desarrollo del área estratégica de “Estacada del Barbero-Tabladilla”.

Por otro lado, la alternativa 1 mejora el espacio verde del municipio, contribuyendo a la adaptación al cambio climático y al bienestar de los ciudadanos. La mejora visual y estética del casco histórico peatonalizado, contribuye a mejorar el paisaje y el sentido identitario de los habitantes de Gines. La eliminación de obstáculos y homogeneización de señalética, mejorará el resultado del Plan de Peatonalización.

LA ALTERNATIVA 2

La alternativa 2, propone 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 redundará 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.

En términos de impacto ambiental, esta alternativa 2 supera el alcance territorial de la solución al tráfico que proponía la alternativa 1 ampliando su ámbito de peatonalización soterrando el tramo central de la Avenida de Colón y a una ronda de circunvalación local. Aunque mejora notablemente la alternativa 1, la ejecución del soterramiento puede conllevar, además de problemas de financiación, problemática ambientales y sociales importantes durante las obras, tales como expropiaciones de viviendas, colapso del tráfico alternativo, etc, así como durante la explotación al trasladar el tráfico (con sus consecuencias ambientales de ruido y contaminación) a otras vías con capacidad de tráfico limitada.

En relación al área estratégica de “Estacada del Barbero-Tablallilla” presenta los mismos efectos positivos que la alternativa 1, salvo en el hecho de que la introducción de parcelas de uso exclusivo terciario, con el objeto de evitar la centralización de estos usos en el sur del municipio, puede trasladar la problemática del tráfico a esta nueva zona, dadas las pocas opciones de abrir vías de salida con capacidad suficiente.

LA ALTERNATIVA 3

La alternativa 3 pasa del modelo urbano al modelo 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.

En términos de impacto ambiental, esta alternativa 3 propone una solución global, que en el marco municipal parecía no tener solución, y que consiste en ampliar el alcance territorial que proponían las alternativas 1 y 2 a un ámbito intermunicipal y en segundo término metropolitano, con una circunvalación norte exterior. En este caso, no se propone soterramiento del tramo central de la Avenida de Colón, pero sí se incorporan el resto de las propuestas en el casco urbano. La circunvalación, ambientalmente, requerirá un encaje en los territorios rústicos que atraviese, pero en cambio, el beneficio en términos socioeconómicos, ambientales y de calidad de vida para la población van a ser considerables. Este impacto positivo, se producía en el resto de las alternativas sobre la población con cierto carácter local, y en el tráfico para la población ya tenía un carácter metropolitano, pero en esta alternativa 3, el carácter del impacto positivo no va a ser sólo sobre la población sino también sobre el territorio al drenar el tráfico de las áreas afectadas por la circunvalación, mejorando su movilidad y excluyendo gran parte del mismo en el casco urbano de Gines. Esta circunvalación da salida asimismo al área estratégica de “Estacada del Barbero-Tablañilla” permitiendo así la evacuación de este nuevo desarrollo de 1400 viviendas.

En relación al área estratégica de “Estacada del Barbero-Tablañilla” presenta los mismos efectos positivos que la alternativa 1, mejorando la ciudad compacta con edificios de mayor altura, mantiene las zonas comerciales (ciudad de proximidad) y al generar edificabilidad en altura amplía los espacios verdes intersticiales y las zonas de transición con el entorno rural de los municipios colindantes. Todos estos aspectos optimizan, desde el punto de vista de la sostenibilidad, el desarrollo de este sector estratégico actualmente para el municipio de Gines.

LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

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.

Esta alternativa optimiza el único desarrollo de entidad posible, “Estacada del Barbero-Tablañilla” bajo el prisma de la ciudad amable, verde, compacta y de proximidad, contribuyendo así a una plena adaptación al cambio climático y a una economía circular de este espacio.

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.





PGOM GINES

PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL