

FASE III **RESUMEN EJECUTIVO**



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Diseño
Diputación
Sevilla

Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador

 **buró4**

Buró 4
Arquitectos, S.L.P
Equipo redactor

EQUIPO

El presente documento de **RESUMEN EJECUTIVO** 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 Jiménez 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

Carlos Alcolea López, ingeniero civil

Paloma Páez Grund, Estudiante de Arquitectura

Miguel Martin Pérez, Geógrafo especialista en MA, OT y GIS

Juan Motilla Guzmán. Geógrafo

Álvaro Pérez Sarabia. Biólogo e I.T. Agrícola

Lylhiam Maanan Lahsen, Asesora Jurídica- Urbanista

Rodrigo Caballero Veganzones, Asesor Jurídico

Luis Francisco Valdivieso Luis, Administración

Teresa Marín González, Contabilidad

REFERENTES MUNICIPALES

POLÍTICO

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

TÉCNICOS

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



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

Expediente **4261/2023**

FASE III

DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO
INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)

Fecha de edición: **ABRIL DE 2025**

COORDINACIÓN Y DIRECCIÓN DE EQUIPO URBANÍSTICO



PGOM GINES
PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL



Ayuntamiento
de Gines
Promotor

Diputación
Provincial
de Sevilla
Organismo financiador



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



ÍNDICE

A. ALTERNATIVAS60

B. MODELO TERRITORIAL..... 65

C. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN 66

D.. COMPATIBILIZACIÓN DE LA PROPUESTA CON LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS COLINDANTES81

E. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN. 82



RESUMEN EJECUTIVO



A. 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.



METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Tradicionalmente, las alternativas de ordenación se han centrado principalmente en el crecimiento de la ciudad, siendo la alternativa 0 la única que suponía el "no crecimiento", o el crecimiento de los sectores ya previstos, pero no desarrollados. En el resto de las alternativas, el elemento principal del discurso suele ser dónde se ubican los nuevos crecimientos y cuánta extensión ocupan.

En el contexto actual, donde el marco estratégico de las agendas urbanas y los criterios generales de la LISTA (donde se pretende una ocupación sostenible del suelo, que promueva la regeneración de la ciudad existente frente a los nuevos crecimientos), discutir únicamente diferentes alternativas de actuaciones de nueva urbanización sería, cuanto menos, incompleto.

A ello se le suma un cambio de paradigma tras la promulgación de la LISTA, que concibe los instrumentos de planeamiento como herramientas más flexibles, permitiendo la delimitación de actuaciones de nueva urbanización (ANU) desde el propio planeamiento o a posteriori (siguiendo sus directrices).

Además, cabe recordar que la propuesta que finalmente se desarrolle en el PGOM establecerá normas y directrices para múltiples aspectos (y no solo para la delimitación de actuaciones de nueva urbanización) por lo que en las alternativas del avance del PGOM de Gines se ha incluido la **valoración de grandes aspectos** que se consideran relevantes para la ciudadanía. Estos aspectos se engloban en cuatro grandes grupos:

- 01 Modelo de ocupación territorial**
- 02 Sistemas Generales de dotaciones**
- 03 Esquema de Articulación Territorial**
- 04 Sensibilidad ambiental**

donde se describirán aspectos que se consideran relevantes para el municipio y la ciudadanía que ayudan a valorar su eficacia y determinación como son la Interconexión territorial. Fragmentación urbana. Movilidad alternativa sostenible, los Sistemas generales. Supramunicipales y municipales, Vivienda y actividades económicas y la Sensibilidad ambiental. Patrimonio y Recursos ambientales y paisajísticos

Se proponen 4 alternativas de ordenación en las que (a excepción de la alternativa 0, que supone mantener las condiciones urbanísticas actuales en contexto LISTA) se ha tratado de dar diferentes respuestas a la problemática detectada en la memoria de diagnóstico, permaneciendo dentro del marco estratégico propio del PGOM para alcanzar el modelo de ciudad que se pretende (y, por tanto, dando cumplimiento a los objetivos y líneas estratégicas de las diferentes agendas urbanas). El análisis de los impactos ambientales de cada una de las alternativas propuesta forma parte del Documento Inicial Estratégico (DIE). ALTERNATIVAS PROPUESTAS

En la LISTA, se establece en el artículo 77 que, en el documento de Avance del correspondiente instrumento de ordenación urbanística, se describirá y justificará:

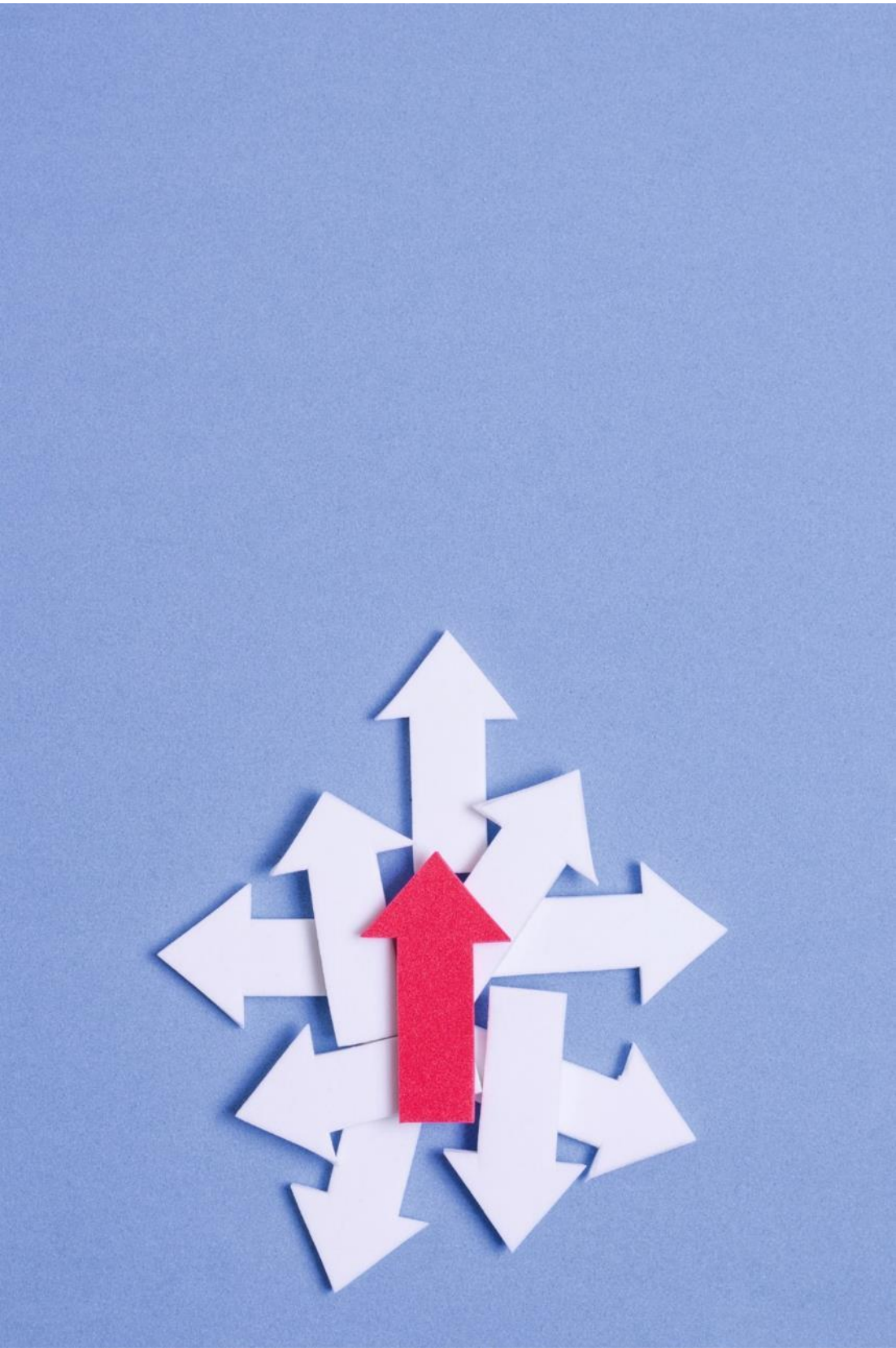
"(...) el objeto, ámbito de actuación, principales afecciones territoriales, ambientales y sectoriales, los criterios y propuestas generales para la ordenación, así como las distintas alternativas técnica, ambiental y económicamente viables planteadas".

En paralelo, en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante GICA) se incluye la valoración de los potenciales impactos ambientales de estas alternativas como uno de los contenidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica (artículo 38), trámite al que deben someterse obligatoriamente los Planes Generales de Ordenación Municipal.

ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

A continuación, se presentan las cuatro alternativas de ordenación que se proponen para el término municipal de Gines:

- **ALTERNATIVA 00.** LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL
- **ALTERNATIVA 01.** LA RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.
- **ALTERNATIVA 02.** LA INTEGRACION DEL CASCO URBANO.
- **ALTERNATIVA 03.** DEL MODELO URBANO AL TERRITORIAL.



ALTERNATIVA 00

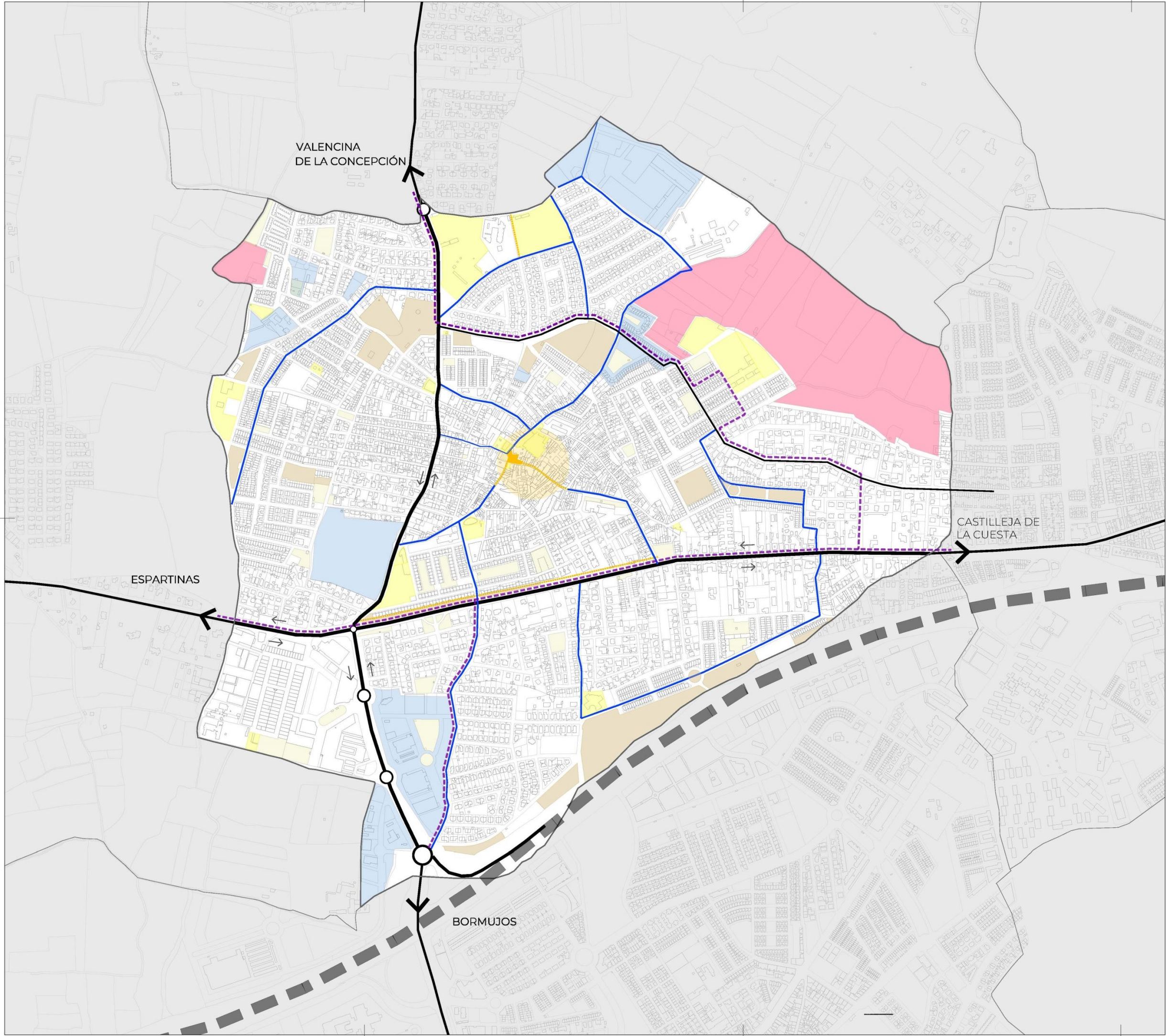
LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL

La “alternativa 00”, es una alternativa exigida por la legislación ambiental, que supone valorar ambientalmente y con el mismo grado de precisión con que el que se deben valorarse otras alternativas, la opción de no revisar la situación urbanística vigente en este caso del término municipal. Se trataría de valorar la incidencia ambiental que supondría mantener como norma urbanística el Plan General actual adaptado a la LOUA y ajustado todo ello al contexto de la nueva normativa regional, la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

La regulación urbanística local actual cuenta con un instrumento urbanístico el Plan General de Ordenación urbana que fue aprobado en noviembre 2013 y sus posteriores modificaciones. También le 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 CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO USO RESIDENCIAL
■ NUEVO SUELO URBANO ASUMIDO 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 3)
■ A-49 AUTOVÍA 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

■ LIMITE TÉRMINO MUNICIPAL
■ MUNICIPIOS COLINDANTES



FASE III
DOCUMENTO DE AVANCE
Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)

TÍTULO: ALTERNATIVA 00

SUBTÍTULO: PLAN DE ORDENACIÓN

ESCALA: 1:5.000 FECHA: ABRIL 2025

O-4.0



Ayuntamiento de Gines
Promotor
Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador

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

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 común cuya definición para su

desarrollo será de Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización en suelo rústico debiendo definir su delimitación, usos y ordenación.

Este sector aparece en el POTAUS dentro del sistema de protección territorial como un espacio Agrario de Interés, pero por sus características y en base al artículo 77.2 del POTAUS se ha podido ajustar la vocación natural de este suelo.

Este suelo se corresponde con la mayor reserva de suelo de Gines, lo que teniendo en cuenta la importante necesidad residencial de la localidad revaloriza el gran potencial del sector.

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto a las actividades económicas el planeamiento vigente designaba los sectores de Sector SUS-SO.PPM “Marchalomar”, Sector de uso dominante terciario, desarrollado y consolidado; y el Sector API-03-CPII “La Cerca del Pino II”, de uso dominante terciario, desarrollado y consolidado casi al completo.

Actualmente ambos sectores desarrollados y a todos los efectos suelo urbano, no existiendo otros ámbitos designados para futuras actividades económicas. En este punto el plan vigente se centra en consolidar totalmente los dos sectores citados.

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

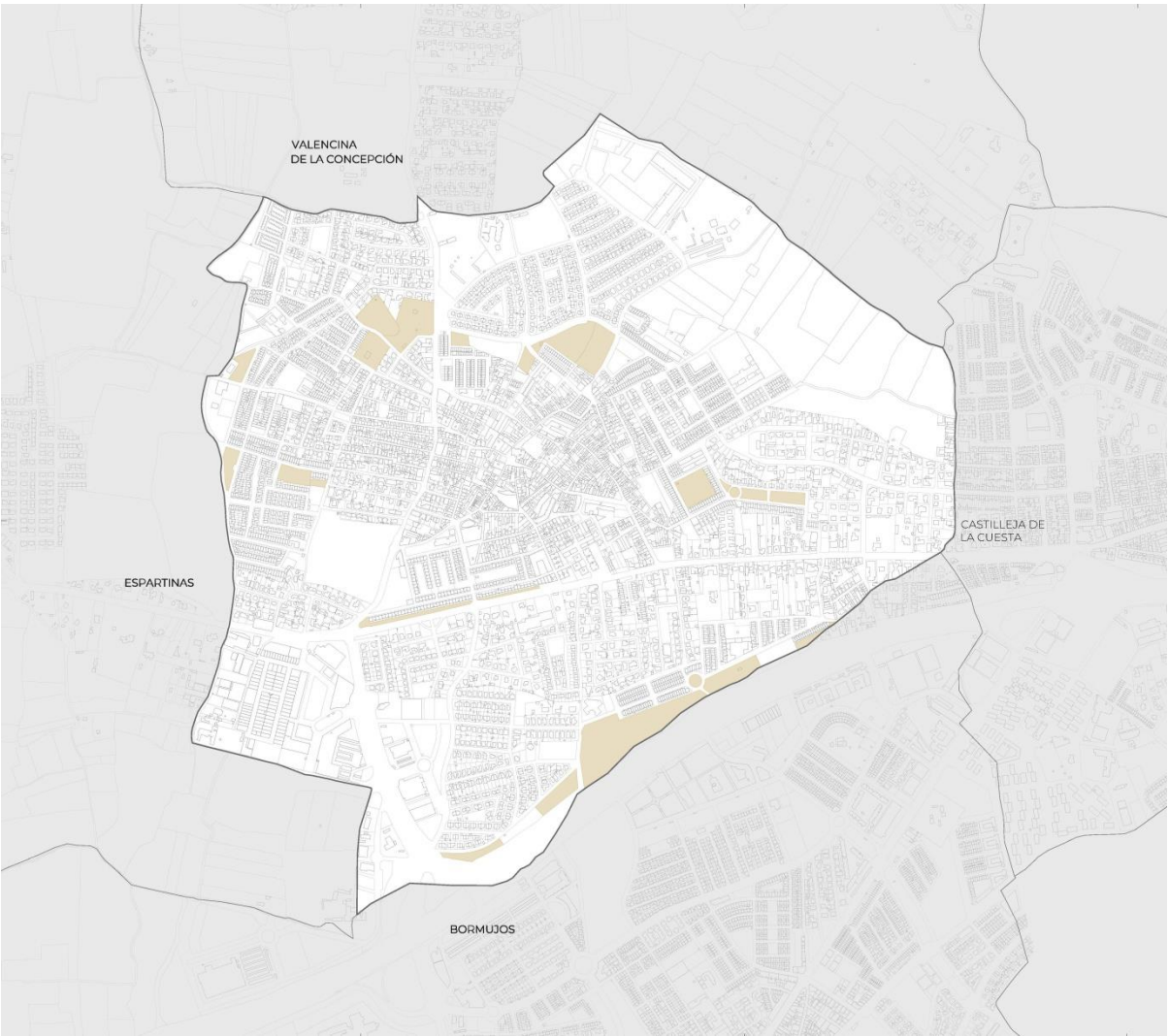
En la actualidad el sistema general de espacios libres y zonas verdes del municipio cuenta con una superficie total de **131.037 m²**. La capacidad poblacional del municipio según PGOU vigente asciende a 15.692 habitantes.

Esta situación de práctica colmatación permite garantizar que, para la totalidad de la población prevista, se dispone de un estándar de **8,35 m²** de sistemas generales de áreas libres por habitante.

Dada la población censada en 2023, 13.481 habitantes, en la situación actual se cuenta con una ratio de **9,72 m²/hab**, superior en 1,37 m², lo que supondría superar en esta cuestión a lo que establece el reglamento en su art. 82.3 para el mínimo requerido de 7 m² para poblaciones que superen los 10.000 habitantes y manteniendo el estándar establecido por el mismo Plan.

En esta alternativa 0 se mantendría la situación actual respecto al estándar y se daría continuidad a la estructura y distribución de dichos espacios, además de potenciar las posibles actuaciones encaminadas a poner en valor los espacios libres.





Esquema dotacional de SSGG Espacios libres Alternativa 00

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

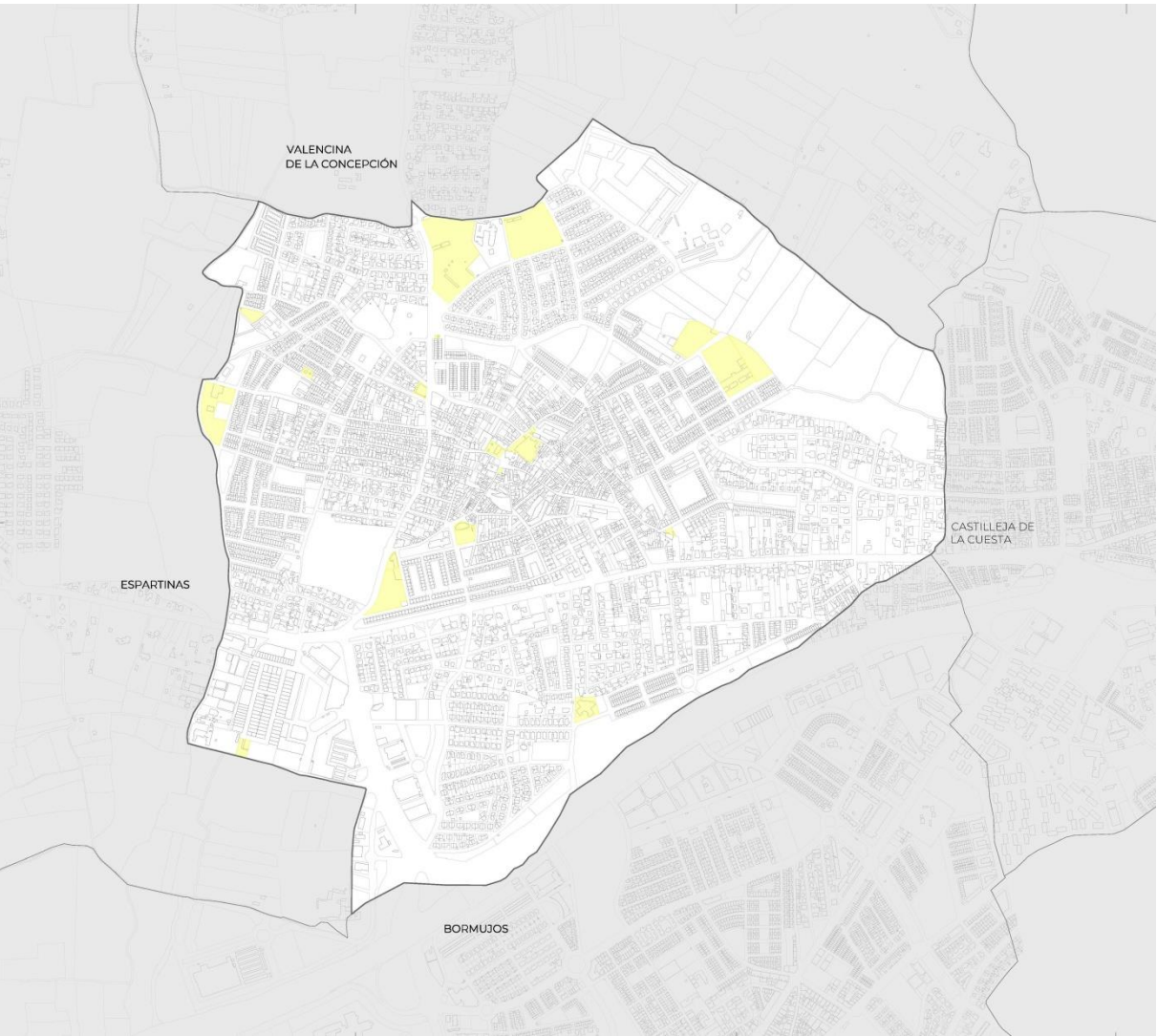
B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

En la alternativa 0 se mantienen los suelos calificados como equipamiento del PGOU vigente.

Los equipamientos que tienen consideración de sistemas generales, dado que prestan servicio a la totalidad de la población son los que actualmente contempla la Adaptación parcial a LOUA y suman una superficie de **134.271 m²**, distribuidos en diferentes usos entre los que se destaca la presencia de suelo en las categorías de Administrativos, Socio cultural, Sanitario Asistencia, Docente, Deportivo, Servicios Terciarios, Servicios Urbanos y otros usos como Hacienda Santo ángel, Televisión Local o Torres de comunicaciones.

Este sistema dotacional cumple las expectativas, con una ratio de **8,55 m²/hab** para la población prevista por el PGOU y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad.

EQUIPAMIENTOS (SSGG)	Superficie (m2)
ADMINISTRATIVO	1.588
SOCIO CULTURAL	3.543
SANITARIO-ASISTENCIAL	2.858
DOCENTE	20.749
DEPORTIVO	58.912
SERVICIOS TERCARIOS	4.031
SERVICIOS URBANOS	195
OTROS USOS	79.732
TOTAL	134.271



Esquema dotacional de SSGG Equipamientos Alternativa 00

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

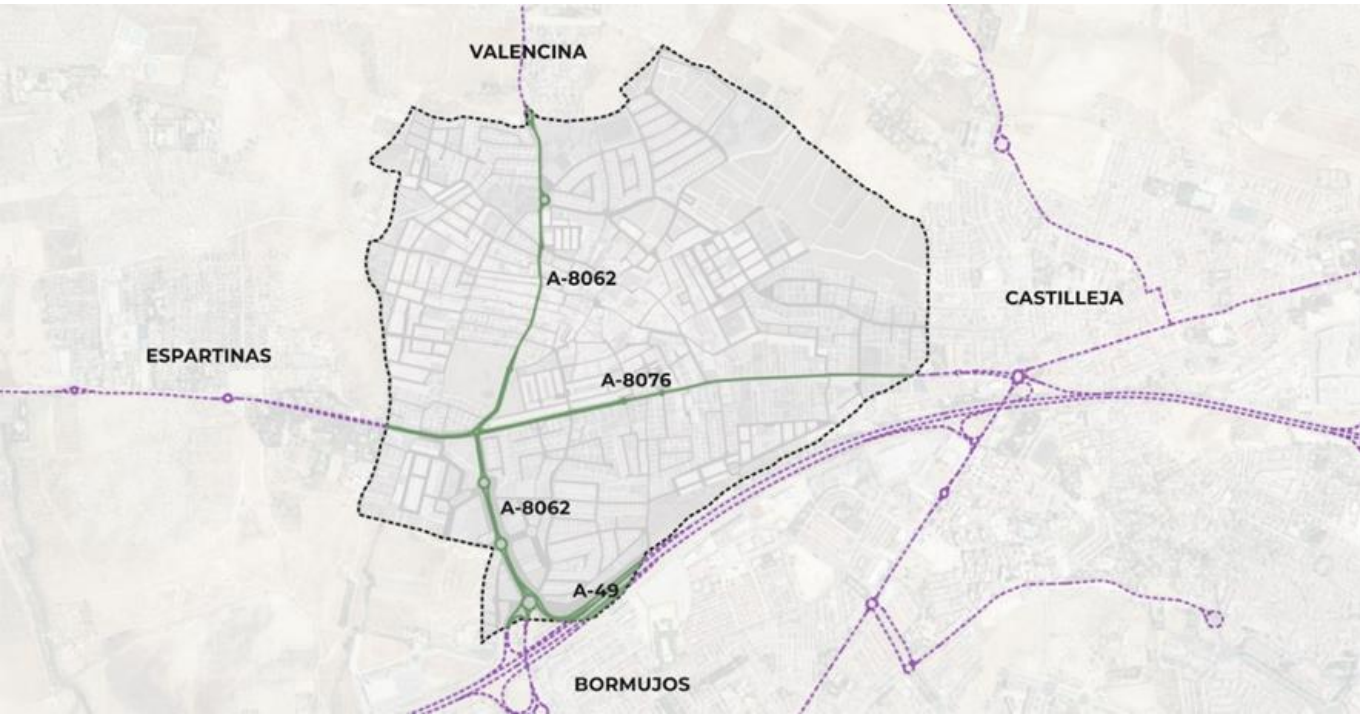
A. MOVILIDAD MOTORIZADA

La alternativa 00 contempla la estrategia de movilidad del plan actual. En este sentido, el esquema de movilidad en Gines, ha gozado de pocas actualizaciones desde el planeamiento de las Normas Subsidiarias de 1996, reflejando un predominio del uso del automóvil privado, especialmente favorecido por la estructura urbana del municipio, que presenta calles diseñadas principalmente para el tráfico motorizado frente a otra movilidad alternativa.

La propuesta de esquema general de articulación territorial para la movilidad motorizada en el Acceso y distribución poblacional del municipio de Gines se basa en las actuales vías de acceso, siendo:

- De norte a sur el eje principal lo conforma la actual **A-8062**. Intersección desde el límite con Valencina de la Concepción y hasta el límite sur con la intersección con la Bormujos (A-474), con una longitud de 2,91Km. Atraviesa la localidad de norte a sur, constituye el eje vertical de localidad y travesía principal en esta dirección.
- De este a oeste y viceversa a través de la carretera Nacional 472 que une Sevilla y Huelva. Actual **A-8076**. Comienza en la intersección con la A-8062 (Gines) y finaliza en intersección con el límite oeste con Espartinas, con una longitud de 9,72Km. Atraviesa Gines durante 2Km aproximadamente a lo largo del núcleo urbano, y conforma su travesía en dirección este-oeste, con la denominación urbana de Av. de Europa.
- Desde el sur el acceso principal se realiza a través de la **A-49**, autovía que une Sevilla-Huelva y es la principal vía de comunicación de Gines a nivel metropolitano y autonómico.

De esta forma la red principal de comunicaciones presenta un esquema en cruz (A-8062 norte sur y A-8076 este-oeste), con un punto neurálgico de intersección resulto mediante una rotonda que presenta un grado de saturación minimizada en su dimensión y que supone frecuentes problemas de tráfico. A este esquema se suma el flujo proveniente al sur de la A-49, con un importante nudo de conexión y que sirve a vehículos con destino y origen no sólo de Gines, si no de Valencina y Espartinas.



Esquema red viaria principal. Elaboración propia

De este esquema se observa que la carretera autonómica A-8062 atraviesa la trama urbana del municipio de Gines (Sevilla), generando un elevado volumen de tráfico y afectaciones negativas como ruido y contaminación ambiental. Esta situación impacta significativamente en la calidad de vida y ambiental de los residentes, así como en la funcionalidad del entorno urbano. Dicho eje viario actúa como un importante conector, comunicando la A-49 desde su acceso en Gines (salida km 5 de la A-49) hacia Valencina de la Concepción. Además, la Avenida de Europa/ A-8076 que conecta los



municipios de Castilleja de la Cuesta y Espartinas, sitúa a Gines en una posición centralizada dentro de este entramado interurbano, reforzando la intensidad de tráfico motorizado existente.

Además, deben introducirse otros datos adicionales:

- La población no vive de forma diseminada en el término municipal de Gines
- El número de población actual y los 2,91 Km2 de extensión determina una densidad de población de 4.067 habitantes por Km2.a lo largo de todo el término municipal dado que éste está urbanizado prácticamente en su totalidad.



Esquema red viaria (principal y secundaria). PGOU Gines

Diariamente gran parte de la población del municipio se traslada generalmente dentro de la provincia de Sevilla por motivos laborales. Así se estima un promedio de duración de los desplazamientos de 20 minutos (unos 40 minutos considerando la vuelta) en los que predomina el

transporte privado en automóvil. Este fenómeno afecta a un gran número de ciudadanos del municipio, ya que aproximadamente el 60% del empleo radica en centros de trabajo fuera del municipio.

Ello implica que diariamente, excepto los fines de semana, se produce un movimiento intermunicipal de aproximadamente 7.000 personas. Además, en los meses de verano los desplazamientos sufren una gran disminución debido al período vacacional.

Las necesidades de desplazamiento de la población vienen determinadas en gran medida por la ubicación de los distintos centros de atracción (comerciales, laborales, administrativos...) a los que poder acceder para cubrir el conjunto de necesidades a los que estamos sujetos todos los individuos. La totalidad de estos centros puede clasificarse en el caso de Gines en exteriores al municipio e interiores al casco urbano.

De esta forma el tráfico en Gines es intenso no sólo para desplazamientos exteriores si no dentro de la propia localidad. De este modo, la red viaria principal o de primer orden se completa con el arco norte que conforman en dirección este-noroeste y desde el límite con Castilleja de la Cuesta las calles Virgen de los Reyes, c/ Ramón y Cajal, c/ Luis Cernuda, c/ Joaquín Rodrigo, c/ Alcalde Francisco Montiel y Av. de Torrejón, hasta su encuentro al noroeste con la travesía de la Av. de Colón (A-8062). Este arco conforma una ronda interior de la localidad derivando tráfico proveniente de Castilleja y de la propia localidad, desplazamiento natural al norte del eje histórico de la calle Sevilla y la calle Real.

El esquema de sistema general de comunicaciones del Plan vigente, representado en el plano O-5, dibuja una red de estructura general basada en estos dos ejes principales N-S y E-W que distribuyen el municipio. Esta red de primer orden se completa con otra secundaria o de segundo orden que de manera radial desde el centro histórico de la localidad y en dirección norte-sur conecta las diversas zonas de la localidad. Esta red se compone de viarios locales y en su mayoría con escaso calibre, que ahondan en los problemas de tráfico tanto para el vehículo motorizado como el peatonal, movilidad peatonal, que se restringe a áreas con aceras estrechas y poco espacio para los peatones.

Esta situación genera un entorno urbano con problemas de congestión y limitaciones para la movilidad peatonal, que se restringe a áreas con aceras estrechas y poco espacio para los peatones.

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

El municipio, cuyas distancias de recorridos y topografía podrían ser soporte para la implantación de una movilidad alternativa al automóvil, en el planeamiento vigente no se contempla recorridos que potencien la movilidad alternativa a los desplazamientos con el vehículo privado. No existe una estructura continua y con dimensiones suficientes que se pueda denominar red de tráfico no motorizado o peatonal.

En la actualidad el municipio no cuenta con un Plan de Movilidad propiamente dicho, adoptando el “Estudio para la peatonalización del casco urbano del municipio de Gines”, redactado en 2009, como documento principal en materia de movilidad. Dicho documento realiza un estudio completo de capacidades y flujos en el entorno del casco urbano desde varias ópticas, considerando los factores socioeconómicos, el vehículo privado, aparcamientos, transporte de mercancías, itinerarios peatonales y ciclistas, así como desde la perspectiva del balance energético y ambiental.

Según esto, el documento propone una serie de actuaciones, habiéndose desarrollado algunas de ellas. Sin embargo, hay que considerar este desarrollo como insuficiente e inconcluso, persistiendo en la actualidad los problemas detallados.

Movilidad peatonal

En el núcleo urbano, la mayoría de los desplazamientos se realizan a pie, tanto en las calles peatonales como en el resto de las vías.

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

Además, este municipio se caracteriza por gran diferenciación existente entre el casco urbano y la zona sur, a ambos lados de la avenida de Europa. En el cruce de esta vía principal se enfrentan dos tramas urbanas muy diferenciadas, si bien al sur se conforma por manzanas residenciales de baja densidad y una cierta ordenación ortogonal de los viarios interiores, el casco urbano responde a un trazado intrincado, con frecuentes estrechamientos tanto en el Acerado como en el ancho de la vía, giros en ángulo cerrado y falta de continuidad del espacio peatonal. Además, de manera particular estas dificultades de tránsito se agravan el núcleo principal del casco histórico, con la aparición de postes instalados de manera provisional por las compañías suministradoras y de servicios, los cuales no han sido desmantelados una vez realizada las instalaciones y que invaden el Acerado hasta hacerlo impracticable en muchos puntos.



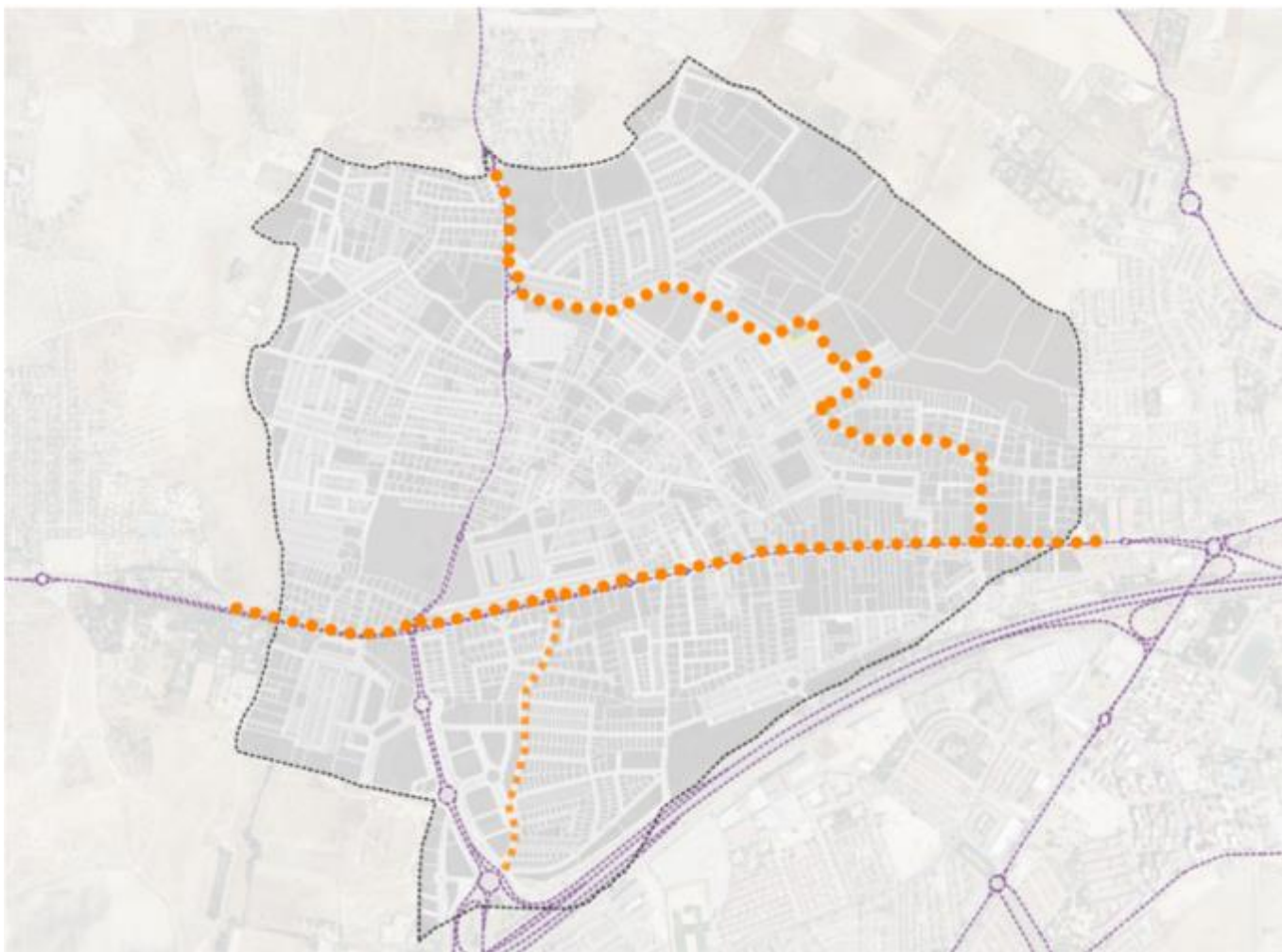
Itinerarios peatonales propuestos. Fuente: Plan de peatonalización 2009 (inconcluso).

Tal como se ha indicado, el plan de peatonalización ha sido implementado de manera parcial, habiendo implantado en el ámbito de la Plaza de España, calle Real y Fray Ramón de Gines un entorno peatonal con restricciones para el tráfico rodado que ha dotado de una notable cualidad a este entorno no sólo a nivel estético si no como espacio ganado para el peatón.

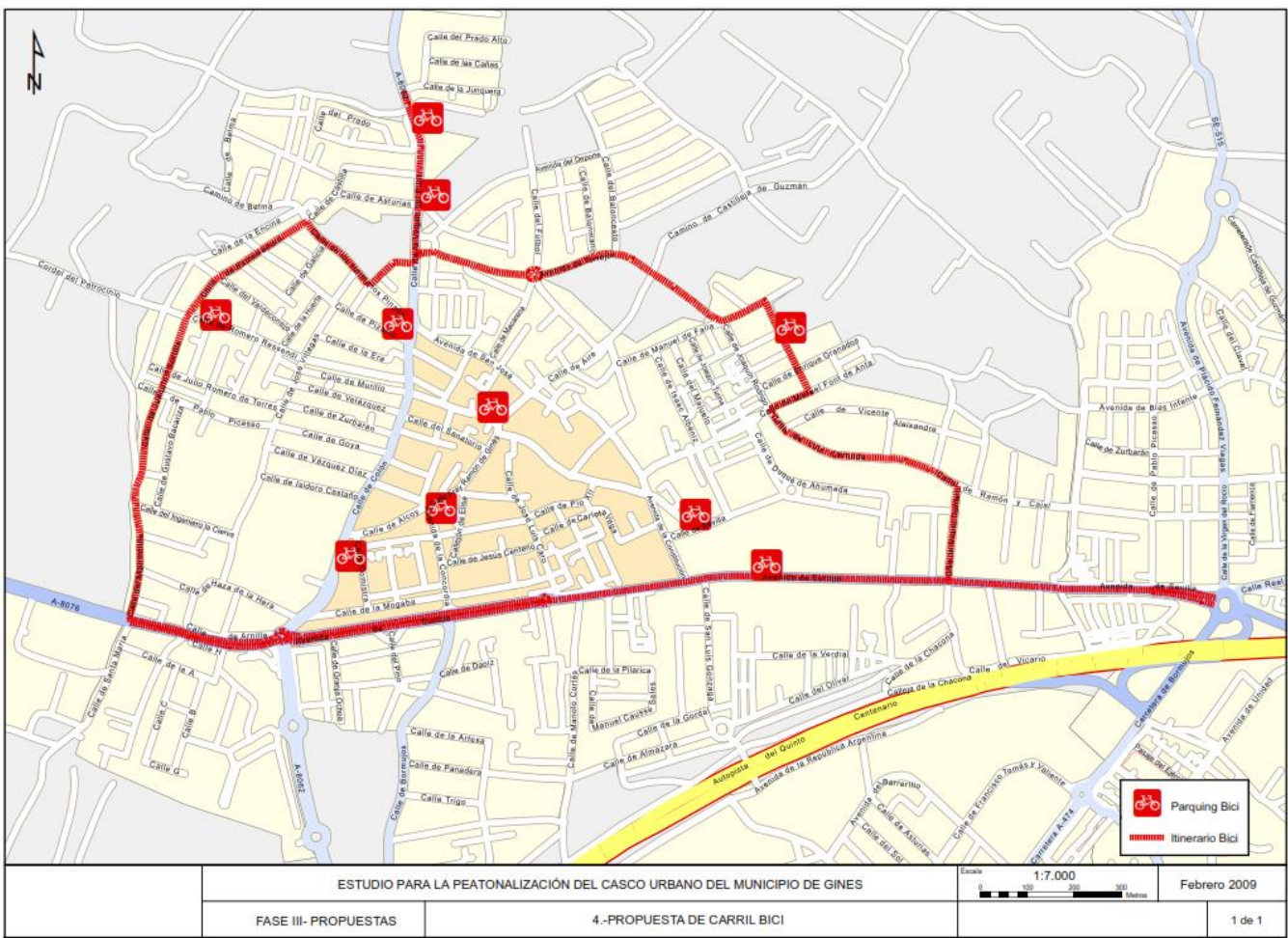
Movilidad Ciclista

Otro tipo de alternativa a la movilidad motorizada es la realizada mediante la utilización de la bicicleta como medio de transporte. La movilidad ciclista se apoya en una red inconclusa pero que ha completado varios tramos a partir del citado estudio de peatonalización.

En concreto se encuentran completados el eje de la Av. de Europa y el arco noreste desde esta avenida a Valencina de la Concepción.



Esquema de red ciclista existente. Fuente: Elaboración propia.



Propuesta red ciclista del Plan peatonalización 2009 (inconcluso)

Movilidad a través del transporte público

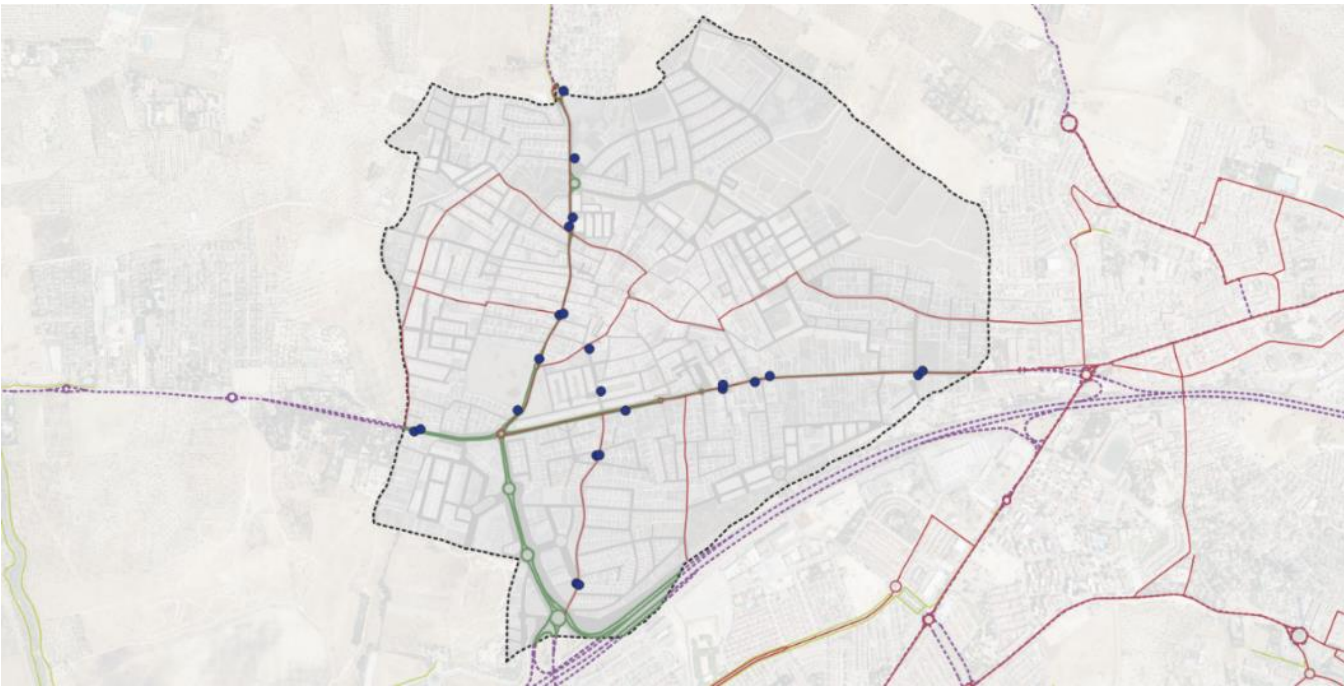
Por último, otra opción para la movilidad alternativa, Gines cuenta con una red de transporte público, que comunica el municipio con Sevilla y con otros municipios limítrofes. Siendo las líneas existentes:

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

El autobús es el principal medio disponible, aunque su uso es limitado, siendo empleado por un bajo porcentaje de la población. La frecuencia y puntualidad son generalmente bien valoradas por los usuarios, pero la conexión entre municipios cercanos es considerada insuficiente.



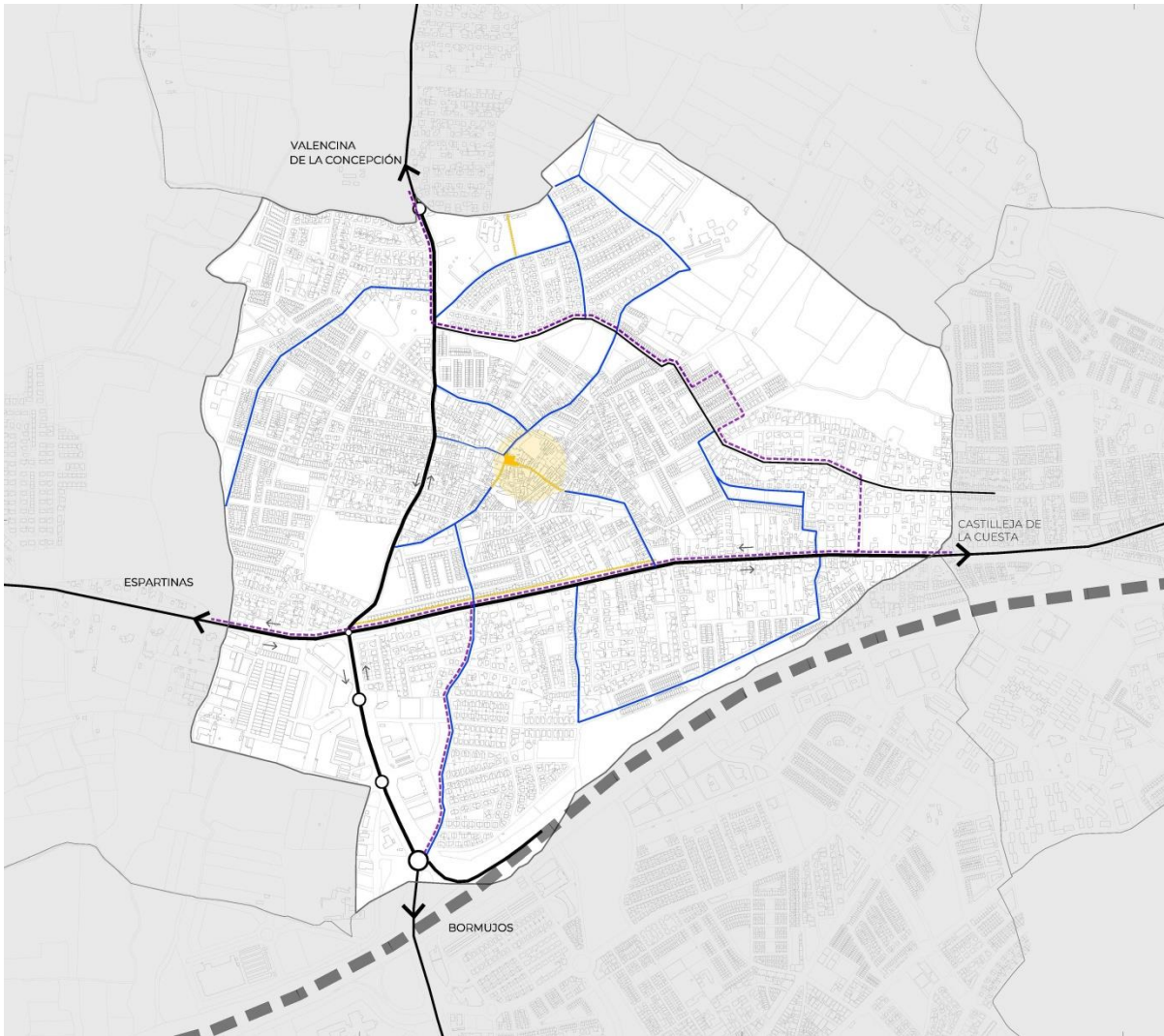
Además del autobús no existen otros medios de transporte, localizándose las paradas de ferrocarril más cercanas en Salteras y Valencina de la Concepción, sin conexión efectiva por lo que no son en la práctica utilizadas por la población de Gines.



Esquema de paradas de bus. Fuente: Elaboración propia

No existe servicio de metro, habiéndose planteado en el estudio previo de la ampliación de la línea 2 del metro de Sevilla una conexión con Gines por medio de la A-49 sin contar en la actualidad con ninguna propuesta concreta ni perspectiva de ejecución.

Concluimos que las infraestructuras actuales aún no permiten una integración eficaz de estos medios en el sistema de movilidad del municipio. La actual organización de la movilidad en Gines requiere un replanteamiento metropolitano para alcanzar un equilibrio entre las diferentes modalidades de transporte. La falta de alternativas sólidas al coche y la infraestructura limitada para formas de movilidad sostenible, como el transporte público, la bicicleta o los patinetes eléctricos, evidencian la necesidad de rediseñar el espacio urbano con un enfoque más inclusivo, accesible y eficiente desde el punto de vista ambiental.



Esquema de movilidad Alternativa 00

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

Patrimonio arqueológico

Los bienes arqueológicos de la base de datos del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico que se encuentran en el término municipal de Gines son:

- Hacienda de Marchalomar
- Las Tres Marías
- Las Botantas
- Ermita de Santa Rosalia de Palermo
-



Según información proporcionada por los servicios técnicos municipales actualmente sólo se mantiene las cautelas arqueológicas sobre el yacimiento denominado “Gines”, ubicado en la Hacienda El Santo Ángel, con código 01410470003 en el catálogo del Patrimonio Cultural de Andalucía.

Patrimonio arqueológico

El Plan vigente en Gines establece diferentes grados de catalogación:

- Grado I. Conservación de edificios.
 - Hacienda del Santo Ángel.
 - Hacienda de la Concepción.
 - Hacienda de Torregines.
 - Hacienda del Marqués de Torrenueva.
 - Parroquia de Ntra. Sra. de Belén.
 - Ermita de Santa Rosalía.
 - Hacienda de Santa Rosalía.
- Grado II. Protección ambiental.
 - Chalets nº 38, 43. 55 y 63 de la Av. de Europa.
 - Círculo Recreativo Cultural en Pza. de España.
 - Casa en c/ Juan de Dios Soto nº 3
- Grado III. Protección parcial de conjunto.
 - Entorno de la calle Real, Pza. España, c/ Conde de Ofalia, c/ Fray Ramón de Gines, c/ La calleja, c/ José Antonio Cabrera, c/ Blas Infante.

Desde la **Alternativa 00 se fomentaría la conservación y puesta en valor de estos elementos edificatorios**, así como lo recogido en las normas de protección del PGOU, así como en el plano O.6 del Plan vigente.

Además, tal y como se recoge en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Gines aprobado inicialmente en noviembre de 2021, de manera general, las estrategias en materia de rehabilitación residencial incluyen actuaciones que van desde la escala urbana a la rehabilitación de edificios y viviendas, contemplado la mejora de su habitabilidad y adecuación funcional, y de su eficiencia energética, así como de la calidad medioambiental y la sostenibilidad de las ciudades, primando, a su vez, el cuidado del entorno frente al crecimiento desmedido.

PLAN DE MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD

Plantear potenciar la movilidad peatonal mediante intervenciones que garanticen la seguridad y total accesibilidad en el conjunto de la trama viaria del municipio para hacer de la movilidad un elemento más inclusivo y amable.

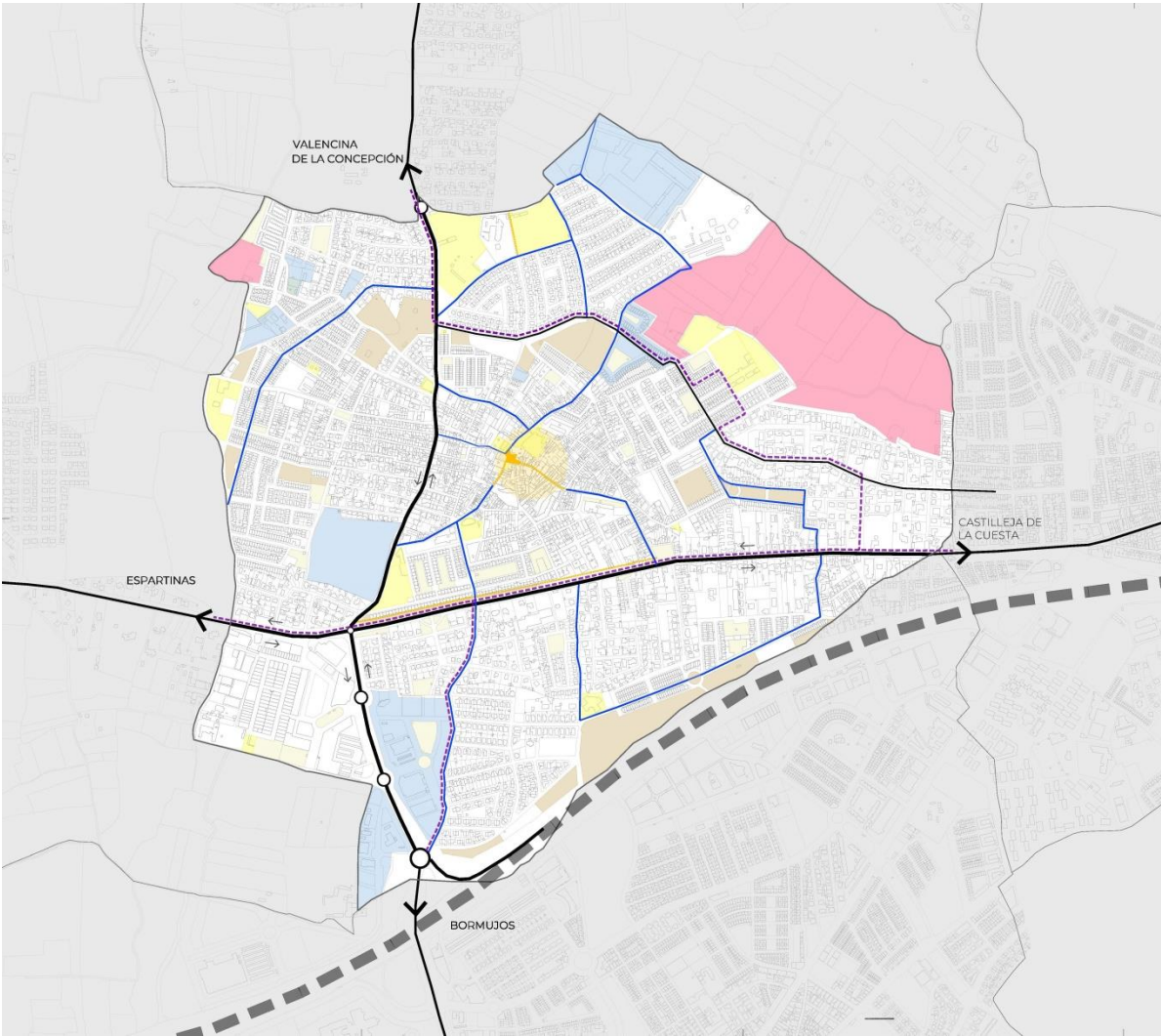
Adaptar la red viaria actual para potenciar e incorporar nuevos recorridos de carriles bici y zonas de aparcamientos para garantizar la seguridad para los usuarios de bicis y patines eléctricos.

El uso de la bicicleta ofrece numerosas ventajas medioambientales en comparación con el automóvil, ya que se reducen las emisiones de gases contaminantes, y por tanto la contaminación, se reducen el tráfico y la congestión propia de la utilización del coche, es beneficioso para preservar hábitats naturales, se reduce la contaminación acústica beneficiando tanto a las personas como a los animales, y los beneficios que tiene para la salud de los usuarios de la bici.

En resumen, utilizar la bicicleta en lugar del automóvil contribuye a un entorno más limpio y sostenible, con beneficios amplios tanto para el medio ambiente como para la calidad de vida urbana.

REGENERACIÓN Y RENOVACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO URBANO

Además de lo expuesto, desde la Alternativa 00 también se contempla la recuperación de entornos degradados de los espacios públicos, mejorando y fomentando el uso de los espacios libres, las plazas, los parques y los jardines. La Alternativa 00 supondría mantener las zonas libres calificadas en el Plan vigente (tanto las ya ejecutadas como aquellas planificadas).



Esquema general de la Alternativa 00

ALTERNATIVA 01

RECUPERACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.

Esta alternativa tiene como objetivo fundamental **la recuperación de los ejes principales del centro histórico** para disfrute de la población, integrando los ejes de la calle Real y la Av. de Colón en la trama urbana peatonal y potenciando ambas vías como catalizadores de la actividad interna de la localidad y en base a una movilidad sostenible centrada en el peatón. Para lograrlo, se plantea la continuidad de la peatonalización del eje central del casco histórico, integrado de oeste a este por la calle Nuestra Señora del Rocío, Plaza de España, c/ Real, c/ Juan de Dios Soto - Pza, de Santa Rosalía y Av. de la Constitución hasta su intersección con la Av. de Europa. Se pretende dotar a dicho eje de una uniformidad en el tránsito peatonal, en la continuidad de los espacios y el tratamiento de los materiales empleados. Para ello se priorizaría la plataforma única siguiendo un criterio común formal y de acabados ya enunciado por el documento del plan de peatonalización de 2009 y llevado a cabo parcialmente en la actualidad en el entorno de la Pza. de España y la calle Real.

Este eje principal **se complementa con una red de calles de prioridad peatonal en su entorno**, siendo las calles Fray Ramón de Gines, c/ Conde de Ofalia y c/ La Calleja, de esta manera el eje se expande creando un verdadero ámbito peatonal en torno al casco histórico y monumental de Gines. Para hacer viable este entorno peatonal será necesario una reestructuración del tráfico rodado de la zona, estableciendo tramos de uso compartido con restricciones para el vehículo a motor, incluyendo instalación de bolardos escamoteables y señalética de paso restringido según horarios para residentes, colegios y carga y descarga.

Así mismo, será necesario la eliminación de algunas líneas de aparcamiento, tanto en la calle Ntra. Sra. del Rocío como en el margen oeste de la Av. de la Constitución, con objeto de ampliar los espacios peatonales y garantizar un ancho adecuado para el tránsito peatonal y de personas con movilidad reducida en todo el recorrido. De manera particular se deberá redactar una ordenanza concreta para evitar la invasión de las aceras y recorridos peatonales por elementos tales como postes para instalaciones de compañías suministradoras, mobiliario urbano y cualquier elemento incluso provisional que altere la anchura óptima de paso peatonal.

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

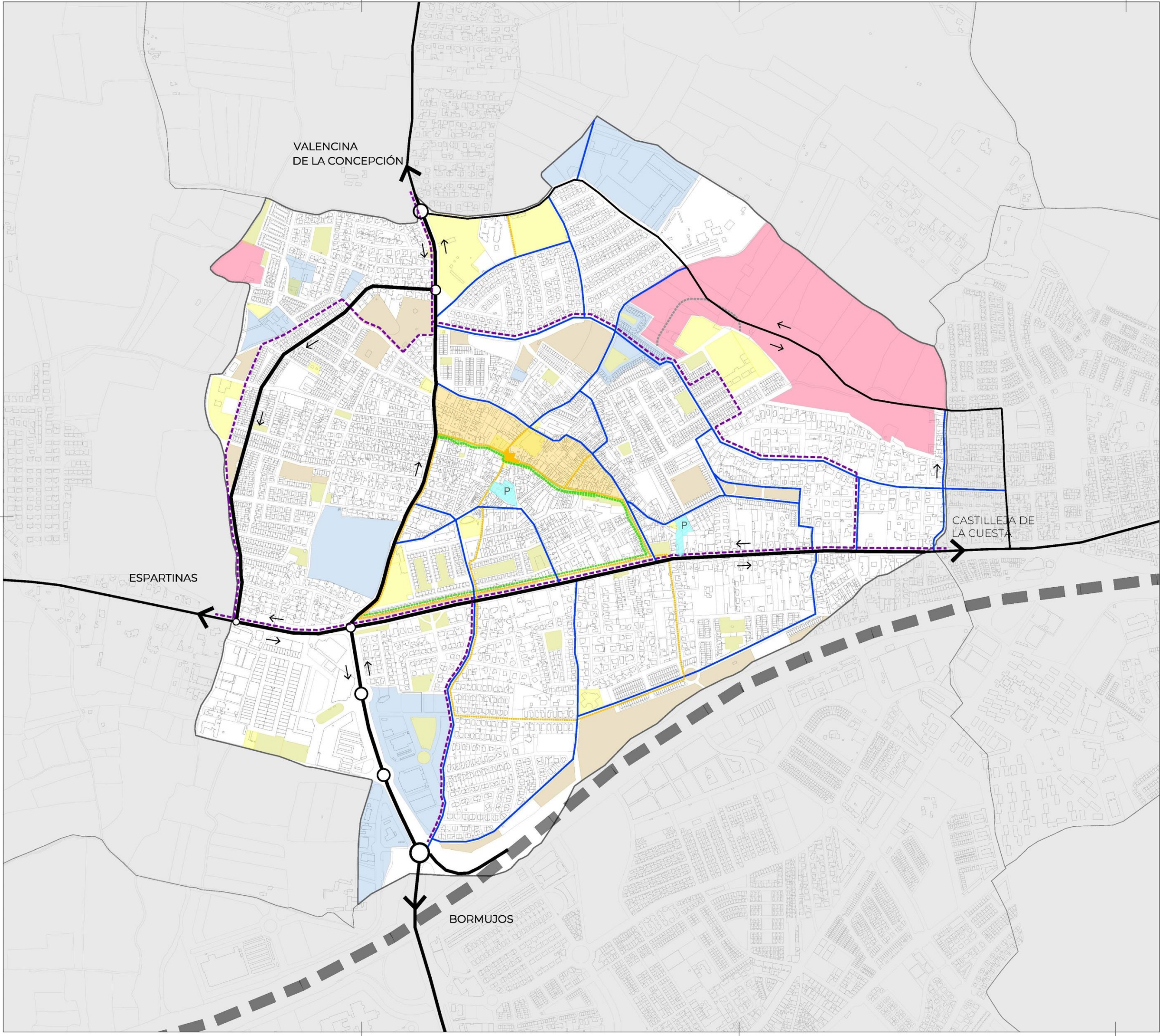
En el nuevo PGOM, el desarrollo del sector “Estacada del Barbero-tabladilla” se llevará a cabo mediante una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU). En ella se plantea la construcción de bloques residenciales en grandes manzanas, que maximicen el aprovechamiento del suelo y minimicen el espacio viario. La disposición de las manzanas residenciales se planifica conformando una sucesión entre equipamientos al oeste y banda de espacios libres al sur, estableciendo una transición entre la trama existente y la zona de policía mortuoria por la localización al sur del ámbito del cementerio municipal. La estrategia de crecimiento propone un equilibrio entre la vivienda libre, que predominará para optimizar el escaso suelo disponible, y la vivienda protegida, dentro de los límites normativos. Además, se plantea la

mezcla de tipologías y usos, incorporando de manera puntual usos comerciales en el residencial, todo ello en base al principio de ciudad compacta y de proximidad.

El sistema general de espacios libres y zonas verdes se enfocará en la compleción de la red verde de la localidad, dotando de continuidad a la red de espacios públicos a través de las secuencias peatonales propuesta en la alternativa 01. Esta red servirá no solo para aumentar el volumen de masa verde en el casco histórico de Gines mejorando la calidad ambiental y visual del entorno, sino también para potenciar la movilidad peatonal y ciclista, interconectando las distintas zonas de la localidad. Además, se aprovechará la oportunidad para conectar los equipamientos comunitarios mediante dichas sendas verdes, lo que optimizará el uso de los recursos impulsando una mayor interacción social y contribuyendo a una mejor integración funcional del municipio.

Por último, se propone una **revalorización del centro histórico y monumental, por un lado, dotándolo de un entorno más accesible y amable para el peatón**, de manera que se pueda considerar un conjunto reconocible y establecer recorridos de interés. Por otra parte, se propone la estrategia de **homogeneización visual y estética de estos ámbitos** ganados para el peatón, mejorando su imagen y señalización. Se eliminarán los elementos disonantes y se establecerán pautas normativas para unificar el tratamiento de fachadas, señalética y otros elementos de información y mobiliario urbano, con el fin de proyectar una imagen coherente y armónica del municipio. Además, de esta manera se contribuirá al objetivo de la creación de una identidad intermunicipal que refuerce la cohesión entre las distintas zonas de la localidad.





ALTERNATIVA 01

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD

- ATU-AU: NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO: USO RESIDENCIAL
- NUEVO SUELO URBANO ASUMIDO 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 DISuasorio

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)
- A-49 AUTOVÍA HUELVA-SEVILLA
- EMPLAZE DE SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA 1: DISTRITO PEATONAL
- RECORRIDOS CICLISTAS
- ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN
- SENDAS VERDES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- APECCIÓN CEMENTERIO

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES



FASE III
DOCUMENTO DE AVANCE
Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)
TÍTULO: ALTERNATIVA 01
SUBTÍTULO: PLANO ORDENACIÓN
ESCALA: 1:5.000 FECHA: ABRIL 2025

O-4.1



Ayuntamiento de Gines
Promotor
Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador

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

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 común 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:

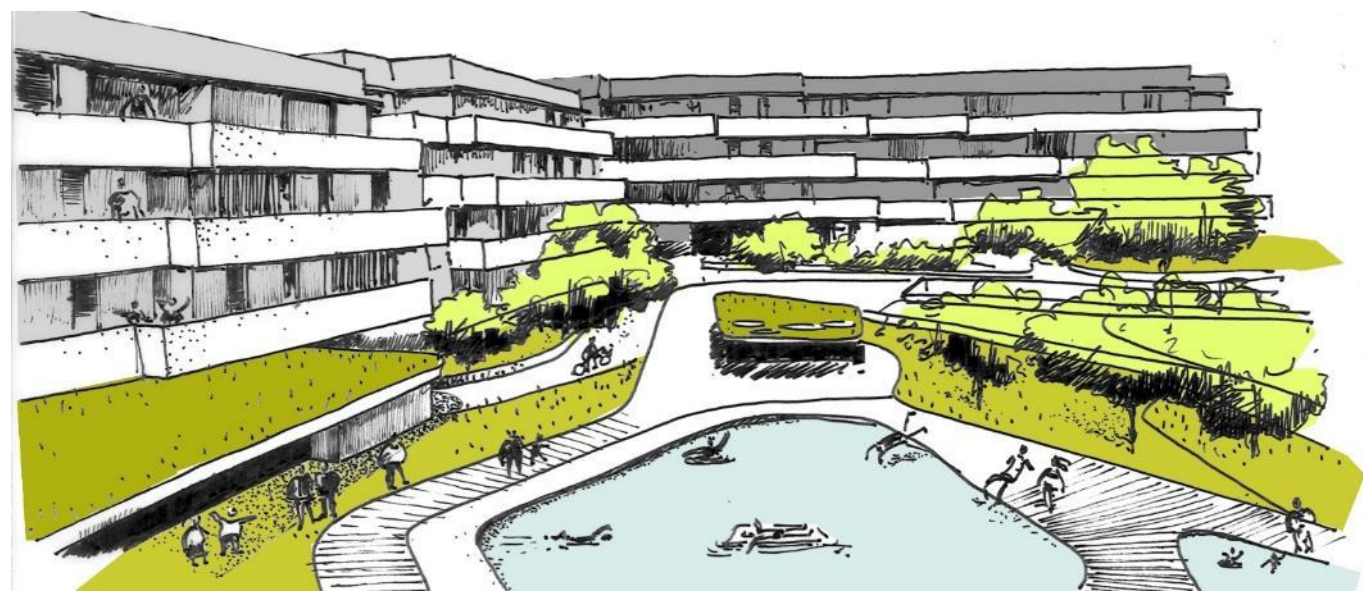
- Los Sistemas Generales de áreas libres deberán situarse preferentemente en contacto con el olivar existente, con el objetivo de introducir la trama del olivar como espacio vertebrador entre lo rural y lo urbano.
- Deberán estudiarse cuidadosamente la localización y radios de cobertura de las dotaciones. 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 (m²viv)	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.

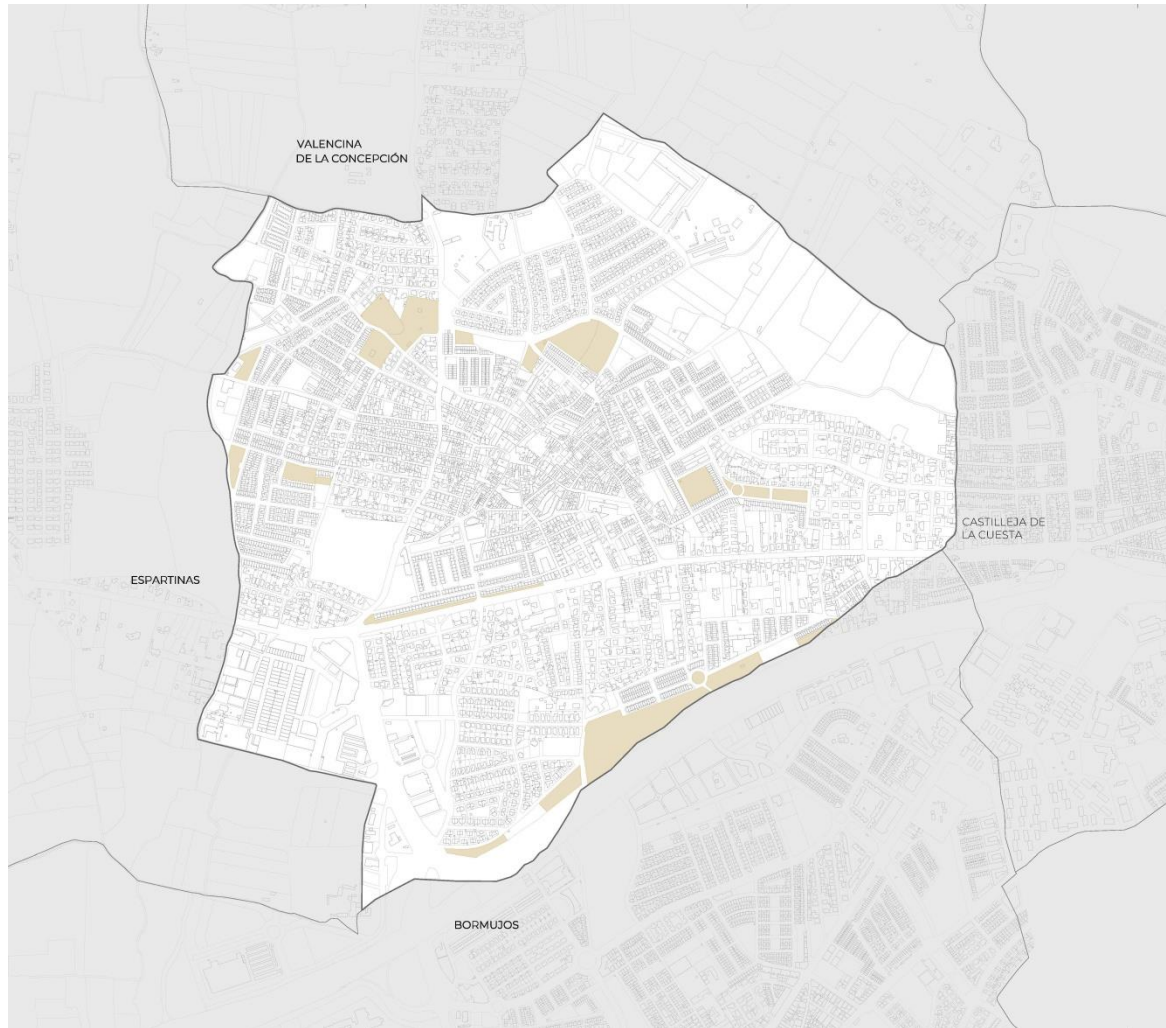


SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Considerando que se han ejecutado casi al completo los sistemas de espacios libres y zonas verdes, previstos por el PGOU vigente, la presente alternativa mantendría el esquema actual. Habría que considerar como nuevos espacios libres a incorporar Los correspondientes al desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, debiendo definirse según el desarrollo de sus instrumentos.

Continuando con la estrategia principal de esta alternativa, la recuperación peatonal del eje de la calle Real supondrá su incorporación como espacio libre y eje verde. Tal como se ha indicado, la peatonalización supone la creación de un paseo continuo, que sirva de soporte para la inserción de una continuidad de la masa verde, ya sea lineal insertada en los recorridos como mediante la creación espacios libres o ampliación y mejora de los existentes. De esta forma, se pretende configurar una red de espacios verdes conectados por esta nueva vía reconvertida en paseo y espacio más amable para el ciudadano.

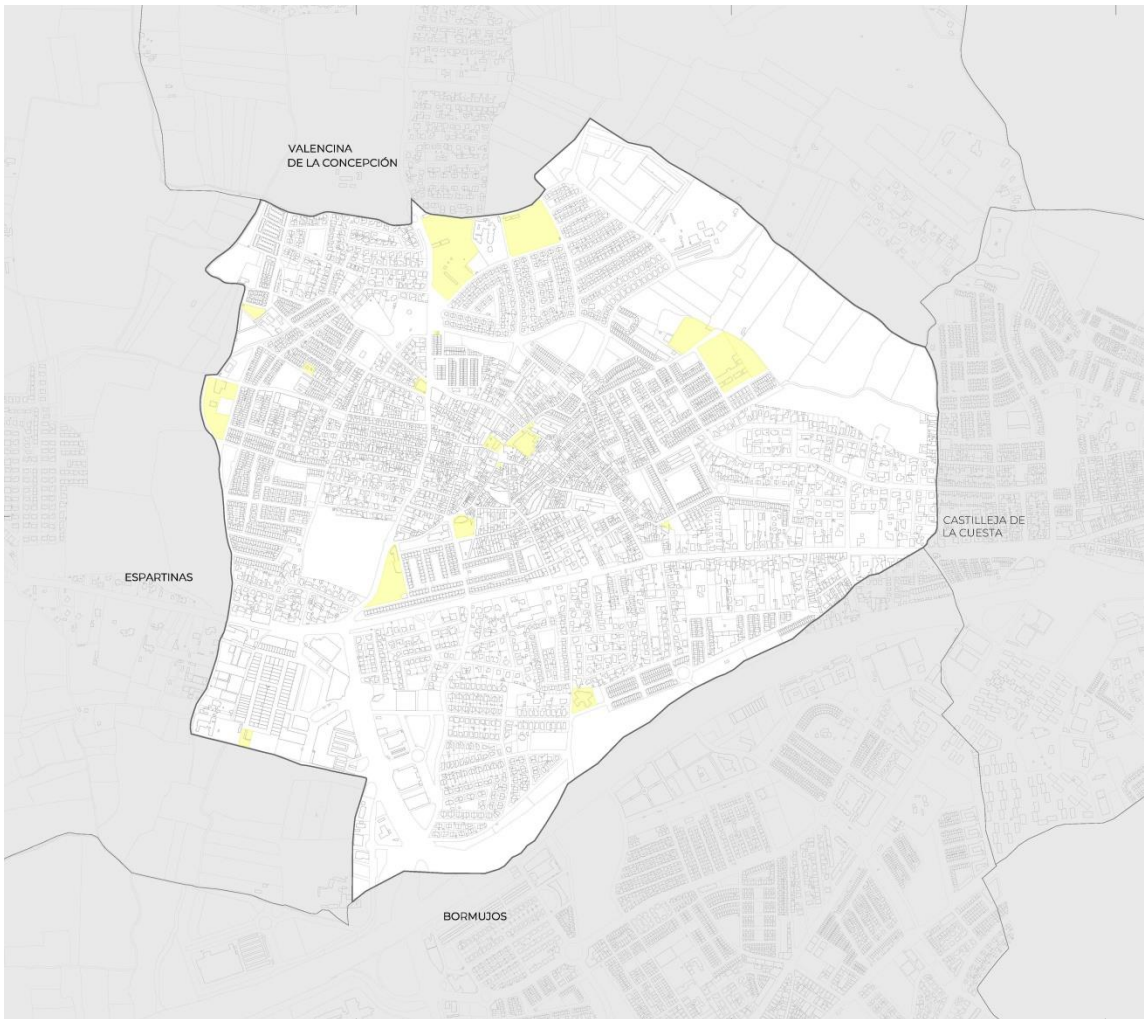


Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 01

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

Siguiendo la misma directriz que en el sistema de espacios libres, para los equipamientos se mantendrá el esquema actual.

En la línea principal de peatonalización de esta alternativa 01, esta actuación en el casco urbano incidiría en el problema ya existente de falta de estacionamiento en la localidad. Por tanto, se propone la incorporación de dos nuevas bolsas de estacionamiento, una sobre la parcela sita en la calle Sevilla nº 10 con la posibilidad de ampliación sobre la parcela lindando al sur y dirección Av. de Europa nº 21, y por otro lado la parcela correspondiente al nº 18 de la calle Fray Ramón de Gines, sobre cuya planta baja y sótano ya se ha ejecutado un expediente de expropiación por parte del Ayuntamiento de Gines para dicho uso de estacionamiento. Estas parcelas situadas estratégicamente en el casco histórico supondrían una posible solución a los problemas de aparcamiento, a la vez que harían viable la materialización efectiva del entorno peatonal propuesto.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 01



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

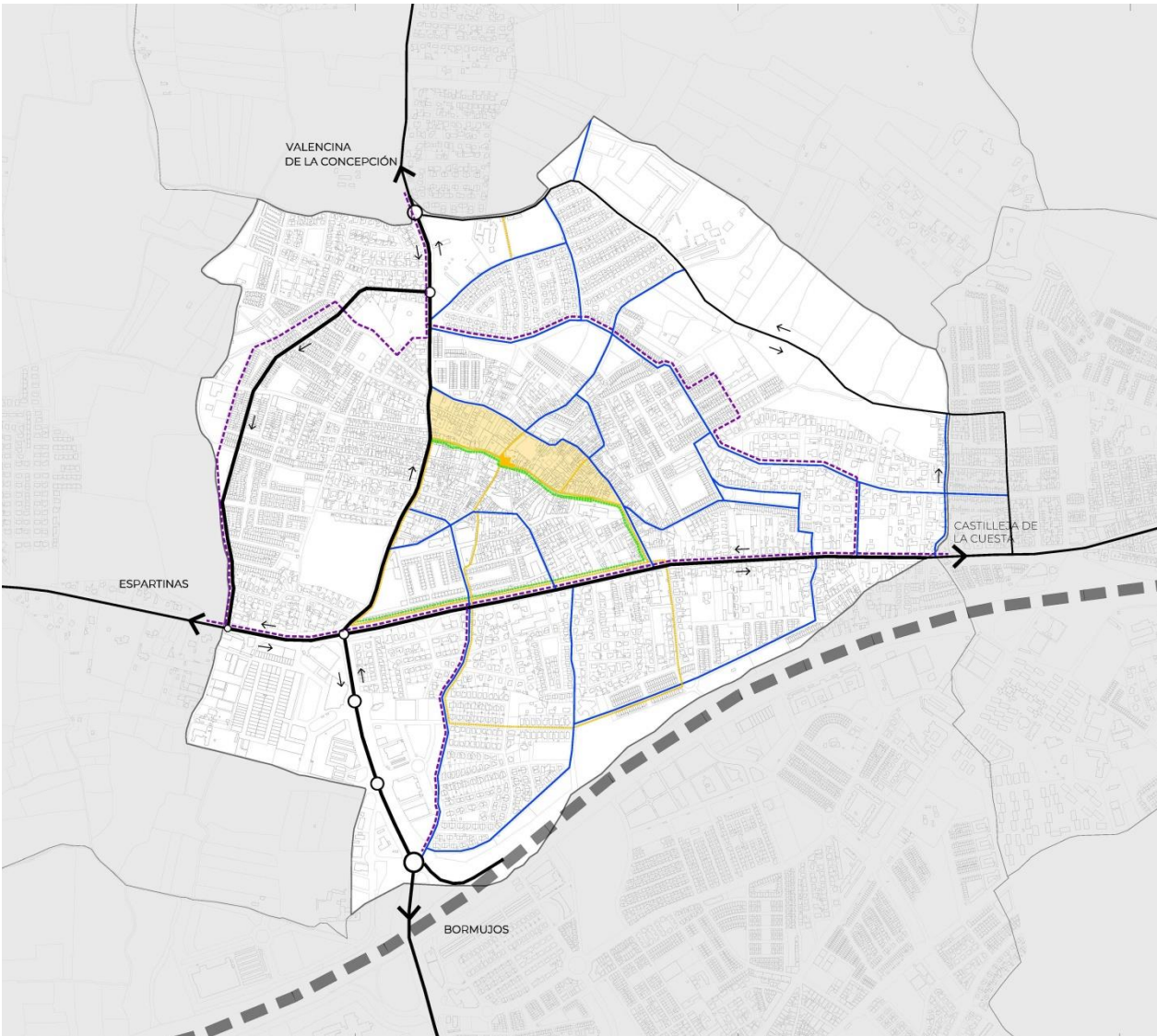
La propuesta de esquema de articulación territorial para la movilidad motorizada en el PGOM de Gines se organiza a partir de una la estructura viaria principal existente, que conecta longitudinal y transversalmente la localidad. Esta red en cruz se encuentra, tal como se ha diagnosticado y explicado con anterioridad, totalmente congestionada, suponiendo además una barrera para el crecimiento urbano y movilidad interna de la población.

En este alternativa se propone, para descongestionar el intenso tráfico que sufre la localidad y facilitar estos ámbitos a favor del peatón, redistribución de la circulación motorizada que atraviesa la localidad de norte a sur, evacuándola hacia una estructura viaria externa al centro urbano para configurar una ronda interior que conectaría el eje longitudinal (Av. de Colón) con el transversal existente (Av. de Europa) derivando uno de los sentidos norte-sur del tráfico por el límite oeste de la localidad. De esta forma, además se liberaría parcialmente la saturada travesía en el tramo de la Av. de Colón y facilitaría su integración en el ámbito peatonal propuesto, en el que se incorporaría como eje vertical de cohesión entre el casco histórico y el ensanche localizado al oeste. Adicionalmente, se propone el redimensionamiento de la rotonda de enlace en la intersección de la Av. de Europa y Colón, verdadero embudo del tráfico en la actualidad que recoge los flujos que recibe la localidad en todas sus direcciones.

Este sistema de circunvalación se complementaría al este por la conexión del viario principal que recorrería el desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, que conectaría hacia Castilleja de la Cuesta por la Avenida Blas Infante, cerrando el anillo por la av. Plácido Fernández Viagas hasta la Av. de Sevilla, continuación en el término vecino de la Av. de Europa.

Este nivel principal viario se apoyaría en una red secundaria de tráfico rodado. Esta red actuaría como anillos interiores que interconectarían las cuadrantes de la localidad con la red principal. Por último, un tercer nivel donde la red se despliega en una malla capilar de vías internas que estructuran la movilidad local, garantizando la permeabilidad y conectividad entre los distintos sectores del municipio, y optimizando la integración de las distintas áreas.

Este esquema busca mejorar la eficiencia y descongestión de la movilidad motorizada, al tiempo que se compatibiliza con otras modalidades de transporte, promoviendo una infraestructura adaptada a las necesidades de conectividad de los diversos ámbitos de la localidad. De esta forma se facilita la integración de zonas con distintos grados de peatonalización y gradientes en las restricciones del tráfico rodado tanto en la posibilidad de acceso como la limitación de velocidad, reduciéndose gradualmente desde el perímetro a la pequeña red interior reservada a tráfico lento y peatonal.



Esquema de movilidad Alternativa 01

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Respecto a la movilidad no motorizada, nuevamente se plantean la calle Real como eje principal de los itinerarios peatonales. Tal como se ha incidido se pretende impulsar la interconexión mediante **recorridos accesibles**, que creen tanto **itinerarios seguros como recorridos rutas saludables** propicias para el ocio y la interconexión de la localidad.

En particular sobre la red ciclista, se propone su compleción en el cuadrante noroeste, completando el arco norte y su conexión con la red ya ejecutada de la Av. de Europa.

Al igual que en otras alternativas dichos ejes tendrán vocación de **interconectar con las localidades próximas**, conformando una verdadera red de caminos peatonales y ciclistas. De esta manera la conurbación efectiva que existe se aprovecha para crear nuevos vínculos espaciales, así como propiciar sinergias entre los municipios que configuran este ámbito de la primera corona del Aljarafe.



Por otra parte, tal como se ha indicado la red de tráfico planteada de doble jerarquía va reduciendo las circulaciones hacia el interior del núcleo. De esta forma, se facilita que áreas del casco urbano puedan aplicar **grados de peatonalización progresiva**, priorizando en éstas la plataforma única, calles de acceso restringido, único sentido y tráfico lento que faciliten secuencias de recorridos peatonales interconectado por los ejes transversales ya explicados.



Montajes ejemplos peatonalización híbrida con carril bici integrado.

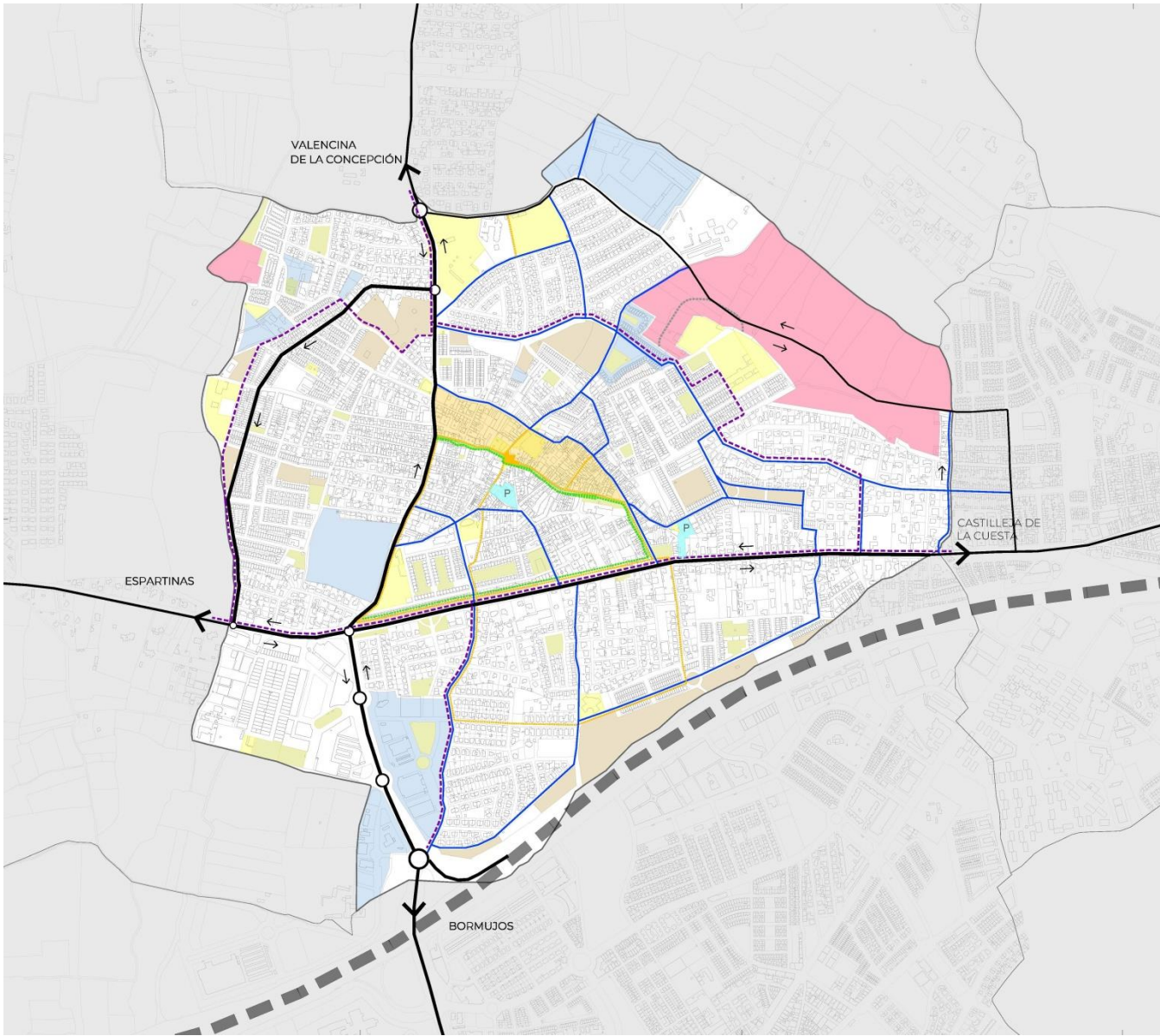
SENSIBILIDAD AMBIENTAL

A. HOMOGENEIDAD VISUAL Y ESTÉTICA

Se presenta clave para la compleción de esta alternativa la implantación de un plan de homogeneización estética del eje de la calle Real, así como de la señalética en su entorno y vías de acceso.

La consecución de la calle Real como verdadero vector de la localidad, supone la compleción de la imagen que ya ha avanzado el plan de peatonalización actual vigente y parcialmente ejecutado. Cabe reseñar que dicha ejecución se ha llevado a cabo con unos criterios que estimamos acertados, si bien el entorno inmediato no ha gozado de dicha imagen y renovación urbana.

En base a subsanar esta imagen, se deberán eliminar los elementos discordantes y establecer en base a una ordenanza específica las normas estéticas de homogeneización de dicho entorno, tanto en señalética como en tratamiento de fachadas y otros elementos sobre el pavimento, anchura de Acerados y eliminación de elementos verticales que invaden los recorridos peatonales.



Esquema general de la Alternativa 01



ALTERNATIVA 02

LA INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO.

El modelo de ordenación planteado para Gines en esta alternativa propone una **estrategia global basada en el objetivo de integración del casco urbano como elemento clave para la cohesión de todas las áreas de la localidad** y la mejora de la calidad urbana del ciudadano. Para llevar este objetivo a cabo se estima necesario un cambio drástico en la estrategia de movilidad del municipio, **llevando el ámbito peatonal a un nuevo estadio en el que todo el casco urbano, considerado zona 1, sea dominio prioritario del peatón**. Para ello, no bastaría con esta zonificación prioritaria del casco, si no que vendrá acompañado de un plan alternativo de movilidad para el tráfico motorizado, descongestionando las saturadas travesías longitudinal y transversal de la localidad, totalmente saturadas y que impiden una integración efectiva de los distintos cuadrantes en que dividen a la localidad de Gines.

Como elemento clave para esta propuesta se propone el **soterramiento de la Av. de Colón en su tramo central** adyacente al centro histórico, en concreto desde el cruce con la Av. de San José al norte, hasta la intersección con la c/ Alcoy al sur. Asimismo, la actuación de soterramiento se inscribe dentro de **una estrategia de movilidad más amplia, cuyo segundo elemento destacado es una ronda de circunvalación** local que permitirá desviar gran parte del tráfico urbano hacia la periferia.

Respecto a las áreas de oportunidad de crecimiento se repite el planteamiento de la alternativa 01, considerando como **área principal de crecimiento el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”** a desarrollar como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU). De igual forma, se desarrollaría como sector de uso principal residencial con las reservas normativas para vivienda protegida y asumiendo el trasvase propuesto por el mencionado documento de Revisión del PGOU en tramitación ambiental en la actualidad. Como diferencia se introducirían parcelas de uso exclusivo terciario en la zona sureste del sector en contacto con la trama urbana actual. De esta forma se pretende compensar la concentración de usos terciarios y comerciales al sur del término municipal, así como favorecer la mixticidad de usos que rompa la zonificación estricta.

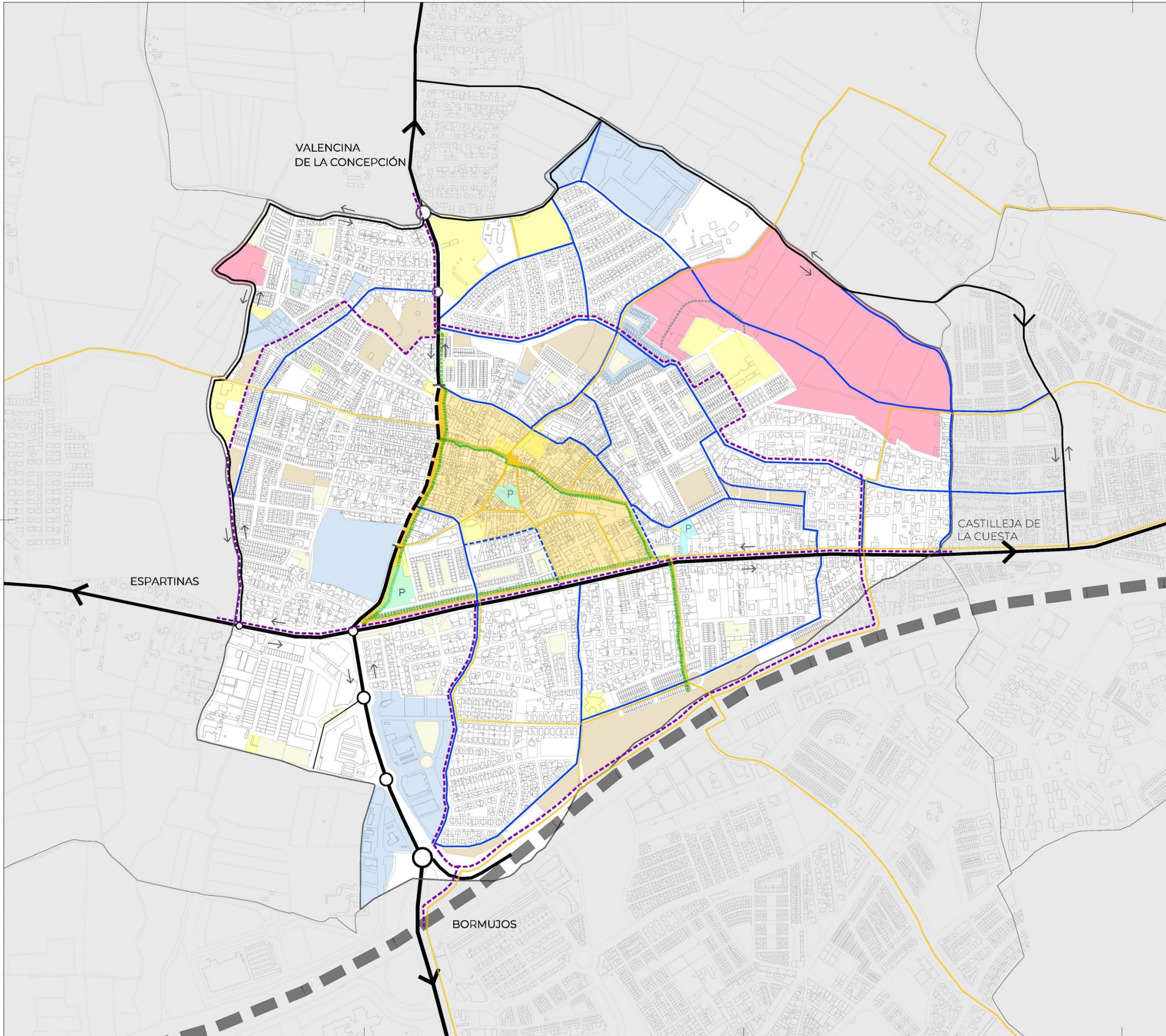
Tal como ya se ha apuntado en la actuación sobre la Av. de Colón, **el sistema general de espacios libres y zonas verdes propondrá nuevos espacios** de esparcimiento **sobre el nuevo ámbito peatonal, mejorando el índice de masa verde existente y procurando la continuidad e interconexión de los mismos**. Por otro lado, la efectividad de este plan no puede menoscabar la necesaria movilidad motorizada tanto de los residentes del casco urbano como de las personas que desplazan a éste, por lo que **se propone la compleción de una red de aparcamientos públicos** disuasorios en el perímetro del casco histórico. Se propone la ampliación del ya existentes en la calle Sevilla, con la posibilidad de enajenación de la parcela adyacente al sur con acceso por la Av. de Europa, así como la ampliación del aparcamiento situado en la calle Comistra de actualmente da servicio al consultorio municipal, en este caso se propone su ampliación con la parcela adyacente no ejecutada calificada como equipamiento comercial, procurando una actuación única bajo rasante compatible tanto con los usos comerciales como asistenciales previstos. Como tercer punto de estacionamiento se propone continuar con el expediente de expropiación existente sobre la planta

baja y sótano de la parcela en la calle Fray Ramón de Gines, siendo en este caso de uso para residentes y usos administrativos.

Respecto a la sensibilidad ambiental, esta alternativa redunda en la apuesta por poner en valor el centro histórico y patrimonial de Gines estableciendo una **homogenización en los tratamientos materiales, recorridos y señalética**. En este caso **extendiendo dicha actuación a todo el ámbito peatonal propuesto y** con especial importancia en **la nueva Avenida de Colón**, sobre la que se pretende crear nuevos puntos de encuentro como nodos de reunión, interrelación social y actividad comercial, introduciendo el concepto de centro comercial abierto, concepto que describe esta actuación con el objeto de una revitalización urbana que busca integrar el comercio minorista y los servicios en un entorno urbano peatonal y atractivo, potenciando la actividad económica local sin afectar la calidad de vida de los residentes. Este modelo promueve la accesibilidad, la mejora del espacio público, la preservación del patrimonio y una movilidad sostenible, creando un entorno donde el comercio y la vida comunitaria coexisten de manera armónica y dinámica.

Por otra parte, la potenciación del entorno del casco y los itinerarios peatonales, pretenden **conformar una red de itinerarios con vocación de interconexión con las localidades vecinas**, aprovechando la conurbación efectiva como oportunidad para la creación de vínculos espaciales y sinergias comunes. Estas redes de itinerarios discurrirán por algunas de las sendas históricas como es el caso del Cordel del Patrocinio que atraviesa Gines, proponiendo su señalización en el tramo de las calles Cazalleja de Almanzor y calle Romero Ressendi, tramo el cual podría enlazar con el trazado del cordel por el término de Espartinas y cuya recuperación se propone en algunos estudios.





ALTERNATIVA 02

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD

- ATU-NÚ. NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO USO RESIDENCIAL
- NUEVO SUELO URBANO ASUMIDO 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 DISUASORIO

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL (NIVEL 1)
- SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL SOTERRADO (NIVEL 2)
- SISTEMA VIARIO-SECUNDARIO (NIVEL 2)
- SISTEMA VIARIO (NIVEL 3)
- SISTEMA VIARIO HÍBRIDO (NIVEL 3)
- A-49 AUTOVÍA HUELVA-SEVILLA
- UNIÓN DE SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA 1. DISTRITO PEATONAL
- RECORRIDOS CICLISTAS
- ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN
- SENDAS VERDES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- AFECCIÓN CEMENTERIO

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES

MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. LA INTEGRACIÓN DEL CASCO URBANO. SOTERRAMIENTO AV. COLÓN.

En la línea propuesta en la alternativa 01 de recuperación del centro histórico, la alternativa 02 avanza un paso más para conseguir la integración del casco urbano como elemento clave de cohesión de la localidad y como “territorio reconquistado” por el ciudadano.

La propuesta en esta alternativa 02 pasa por una doble actuación, por un lado, ampliar el ámbito de prioridad peatonal a toda la denominada zona 1 del casco urbano, estableciendo un distrito con circulaciones, espacios y tratamientos diseñados en pos del peatón. Para la consecución de este objetivo se propone junto con las restricciones propias para el tráfico rodado, una serie de pautas de diseño y homogeneización que conformen un ámbito reconocible y paseable. Para ello será necesario un estudio pormenorizado del tráfico y sus derivaciones, ya que no se trata de una peatonalización total de la zona 1, y por tanto de un ámbito incompatible con el tráfico rodado, si no de prioridad peatonal, para lo que se establecerán viarios compartidos, restricciones horarias para residentes, carga y descarga o acceso a estacionamientos.

Para la viabilidad de esta prioridad peatonal y su convivencia con el desarrollo de la actividad y el desempeño propio del uso residencial, esta propuesta deberá ir acompañada de medidas para solucionar las derivaciones del tráfico rodado y para recoger el estacionamiento de los vehículos, proponiendo nuevas zonas de aparcamiento en el perímetro del casco.

La segunda actuación clave para llevar a cabo la integración efectiva del casco urbano es la propuesta de soterramiento parcial de la Av. de Colón. El ámbito de esta actuación se encuadraría en dirección norte-sur entre el cruce con la calle san José, hasta la intersección con la c/ Alcoy, correspondiendo con el tramo adyacente al casco histórico de Gines. Con esta intervención se conseguirían varios objetivos:

- Continuidad de la trama del casco urbano hacia su expansión al oeste, extendiendo la prolongación natural de las calles Nuestra Señora del Rocío, Sanatorio, Valdés Leal, Pedro Castillo, Jerónimo Camino y calle Alcoy al oeste de la Av. de Colón en las calles Pizarro, La Era, Cazalleja de Almanzor, Murillo, Velázquez, Zurbarán, Goya, Vázquez Díaz e Isidoro Castaño.
- Descongestionar el tráfico en este tramo, totalmente saturado por el tránsito que recoge de todos los municipios adyacentes y los propios desplazamientos internos.
- Integración del nuevo ámbito peatonal, zona 1, transformando a la Av. de Colón en un paseo comercial y de interacción social en su tramo más significativo lo que produciría una mejora drástica en la calidad urbana y del espacio público en favor del ciudadano.
- Continuidad en los itinerarios peatonales, conformando el “triángulo” formado por la calle Real, Avenida de Colón y Av. de Europa como un anillo continuo de prioridad peatonal. Estos itinerarios peatonales a su vez se apoyan en una mayor continuidad de la masa verde en la zona central, la de menor densidad en la actualidad y la red adyacente de carriles bicis.
- Relocalización de áreas de equipamientos y espacios libres. El nuevo espacio público ganado sobre la Av. de Colón servirá como apoyo para la relocalización de equipamientos planteados por el PGOU de 2013 no ejecutados o que su planteamiento o ubicación han quedado obsoletos. De esta manera estos equipamientos podrían ser redistribuidos y liberar parcelas para uso lucrativo, de manera que autofinancie la infraestructura de soterramiento propuesta.

La implementación de este proyecto de cohesión territorial no solo beneficiará a Gines, sino que se extenderá a los municipios colindantes, ya que la fluidez del tránsito que atraviesa la localidad mejoraría de manera radical, transformando la nueva travesía soterrada en un foco de atracción de actividad y sinergias. De esta forma, esta infraestructura se convertiría en un elemento que impulse la calidad de vida de los habitantes, mejore las oportunidades de desarrollo económico y fomente un modelo urbano más sostenible e integrado a nivel territorial.



Actuaciones de soterramiento A-5 y Paseo de Extremadura, Madrid. Fuente: www.lespañol.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

B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ESTACADA DEL BARBERO

Como se ha indicado esta opción repite el planteamiento de la alternativa 01, siendo el Sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”, el principal sector residencial a desarrollar el PGOM. Del mismo modo se desarrollaría como una Actuación de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU) y adoptaría del documento de Revisión del PGOU actualmente en tramitación ambiental.

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

- Los equipamientos se proponen colindantes con el lindero este de la ordenación, con lo que se persigue, al sumarse con los equipamientos deportivos existentes, generar un gran centro dotacional. Se incorpora colindante con el actual cementerio la superficie de equipamiento necesaria para la ampliación del mismo.
- Los espacios libres, con independencia de su carácter local o general, se sitúan en la zona la servidumbre de protección mortuoria, así como siguiendo la trama del olivar existente en corredores de 50 metros en la dirección norte- sur, a fin de introducir la trama del olivar como espacio vertebrador entre lo rural y lo urbano. El resto de los espacios libres se localizan: al sur del camino de separación entre Gines y Valencina de la Concepción con ancho variable, mayoritariamente por encima de los 12 metros.
- La creación de una nueva calle en dirección este-oeste que enlace la calle de La Cañada y la avenida del Cortijuelo Alto de Gines, con la avenida Blas Infante de Castilleja de la Cuesta y con el nuevo acceso en la línea de términos entre Gines y Castilleja indicado en el párrafo anterior.
- La malla residencial se concentra en una única banda o fila superior. De este modo, se consigue la reducción del espacio viario al mínimo necesario y se resuelven las conexiones con la ciudad existente. Se generan dos supermanzanas centrales de aproximadamente 200x200 metros y otras dos en cada extremo, más irregulares debido a su contacto con la trama existente.
- Se procura la mezcla de tipologías, incorporándose tipologías plurifamiliares de forma continua en el frente al vial principal este-oeste y banda de espacios libres, con unifamiliares adosadas. Se incorporan viviendas unifamiliares colindantes con los linderos traseros de las parcelas con frente a las calles Vicente Alexandre, Ramón y Cajal y Joaquín Romero Murube, lo que permite ocultarlas de forma no conflictiva del paisaje urbano. Las viviendas protegidas se localizan insertas dentro de la trama residencial.

Sobre este esquema se propone la introducción de parcelas de uso exclusivo terciario en la zona suroeste, donde se sitúan los equipamientos, conectando con la trama urbana actual y compensando de esta manera la concentración de usos terciarios y comerciales al sur del término municipal, así como favorecer la mixticidad de usos que rompa la zonificación estricta. Respecto a los usos residenciales se propone las reservas para viviendas protegidas por encima del límite normativo, considerando la necesidad social de esta tipología residencial.



Propuesta de zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación. Nov. 2021 (No vinculante)





Propuesta de imagen para zonificación según documento de Revisión del PGOU en tramitación. Nov. 2021 (No vinculante)

VIVIENDA PROTEGIDA Y EQUILIBRIO SOCIAL

En cuanto al perfil de la vivienda, se formula una estrategia con un enfoque social, en la que en torno a un **60% de la edificabilidad** se destinará a **vivienda con protección pública**. Este porcentaje significativo refleja la intención de garantizar el acceso a una vivienda digna y asequible para sectores amplios de la población, priorizando a aquellos colectivos más vulnerables o con mayores dificultades de acceso al mercado de la vivienda libre.

La distribución de la vivienda protegida se integrará de manera equilibrada con el resto del parque residencial, evitando la segregación social y promoviendo la cohesión entre diferentes estratos de la sociedad. Este modelo busca consolidar un tejido urbano diverso, inclusivo y accesible para todos.

NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto al fomento de nuevos crecimientos relacionados con actividades económicas, la propuesta concentra el desarrollo del sector terciario en el propio desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”, con la propuesta de parcelas de uso exclusivo terciario al suroeste del sector.



EJES TERCIARIOS Y DE SERVICIOS EN LA TRAMA URBANA

Además de esta nueva actuación sobre el suelo rústico, es relevante destacar que una de las intenciones fundamentales de esta alternativa es el **impulso de otros ejes terciarios y de servicio**. Esta estrategia tiene como objetivo generar y fomentar una trama urbana caracterizada por una notable mixticidad de usos, integrando actividades residenciales, comerciales, de servicios y productivas de manera equilibrada.

El desarrollo de estos ejes terciarios permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales que no solo mejoren la oferta de servicios locales, sino que también atraigan inversiones y fomenten la creación de empleo. Esta mixticidad de usos es un elemento clave en la configuración de ciudades más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad de la ciudad durante todo el día.

Desde el punto de vista urbanístico, la propuesta busca evitar la segregación funcional y espacial, que históricamente ha generado sectores monofuncionales, como áreas exclusivamente residenciales o industriales. En su lugar, se propone la creación de áreas urbanas donde coexistan diferentes actividades, fomentando un desarrollo compacto, accesible y eficiente. La distribución equilibrada de usos terciarios en el municipio contribuirá a la generación de nodos de actividad que estén interconectados mediante una red de transporte y movilidad eficiente, promoviendo un modelo de ciudad más inclusivo y dinámico.

En este contexto, se prevén dos ejes de intervención:

- **Establecer directrices para una distribución homogénea del uso terciario-comercial:** Se propone implementar una estrategia que garantice una distribución equilibrada de los usos terciarios, con especial atención en el entorno de la calle Real, una arteria central del municipio. Este eje busca reforzar la actividad comercial en esta área tradicional, consolidándola como un polo de atracción y servicios. La proximidad de la calle Real a los principales núcleos residenciales facilita una mayor accesibilidad y dinamismo económico, promoviendo el comercio de proximidad y revitalizando el tejido urbano en una zona emblemática para la comunidad.
- **Desarrollo de nuevas áreas con carácter preferentemente terciario-comercial:** Por otro lado, la actuación de soterramiento de la Av. de Colón supondrá un revitalizamiento de la zona, potenciando su actual carácter comercial como paseo conectado con el casco histórico, continuando el eje comercial de la c/ Real y estableciendo un nuevo espacio de actividad y encuentro de la localidad.

Asimismo, esta estrategia de mixticidad de usos urbanos tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al crear entornos más completos y equilibrados, donde se pueda vivir, trabajar, acceder a servicios y disfrutar de espacios de ocio y esparcimiento dentro de un mismo ámbito geográfico. La combinación de usos terciarios y residenciales no solo dinamizará la economía local, sino que también contribuirá a la creación de una ciudad más cohesionada socialmente, con una oferta variada de actividades que atiendan las necesidades de diferentes grupos de población.

GESTIÓN

Respecto a la gestión, conforme al art. 88 de la LISTA y art. 124 del Reglamento:

*“1. La ejecución **de las actuaciones de transformación urbanística se desarrollará por alguno de los siguientes modos de ejecución:***

- a) Las actuaciones de mejora urbana se desarrollarán mediante ejecución asistemática.*
- b) Las actuaciones de reforma interior se desarrollarán mediante ejecución sistemática cuando sea factible la delimitación de unidades de ejecución y, en caso contrario, mediante ejecución asistemática.*
- c) Las actuaciones de nueva urbanización se desarrollarán mediante ejecución sistemática.”***

Por otra parte, se indica en el propio art. 124 del Reglamento:

- “3. Conforme al artículo 89 de la Ley, mediante las modalidades de gestión pública o privada, corresponde a las Administraciones Públicas, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, la dirección, inspección y control de toda actividad de ejecución urbanística, con la participación, en los términos establecidos en la Ley, de los particulares, sean o no propietarios de los terrenos.*
- 4. Para la ejecución de las actuaciones previstas en los instrumentos de ordenación del territorio se podrán emplear, conforme determine la Administración actuante, cualquiera de las modalidades de ejecución y de gestión pública o privada, directa o indirecta, salvo la expropiación en las actuaciones privadas declaradas de Interés Autonómico cuando se realice fuera de los sistemas de compensación o cooperación.”*

Los art. 99 y siguientes de la LISTA indican los sistemas de ejecución para las actuaciones sistemáticas, en las que se enmarcan las actuaciones de Nueva Urbanización en suelo rústico planteadas.

En base a estos preceptos los sistemas de gestión a aplicar sobre los ámbitos planteados dependerán de las características de cada uno, siendo la administración la competente para el control de los mismos. En este marco **se debe propiciar la colaboración público-privada bajo la competencia última de la administración.**

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

SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

A. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Sobre el sistema general de dotación de espacios libres y zonas verdes en el municipio, como se ha evidenciado a través de los análisis y diagnósticos realizados, destaca la significativa presencia de estos espacios en todo el ámbito municipal. En la mayoría de los casos, se ha constatado que dichos espacios cumplen con una cualidad óptima en relación con los factores de interés de la población, tales como la accesibilidad, el diseño inclusivo, la presencia de zonas polivalentes, mobiliario urbano adecuado, iluminación eficiente, así como una notable presencia de naturaleza y biodiversidad, destacando la utilización de vegetación autóctona y sostenible.

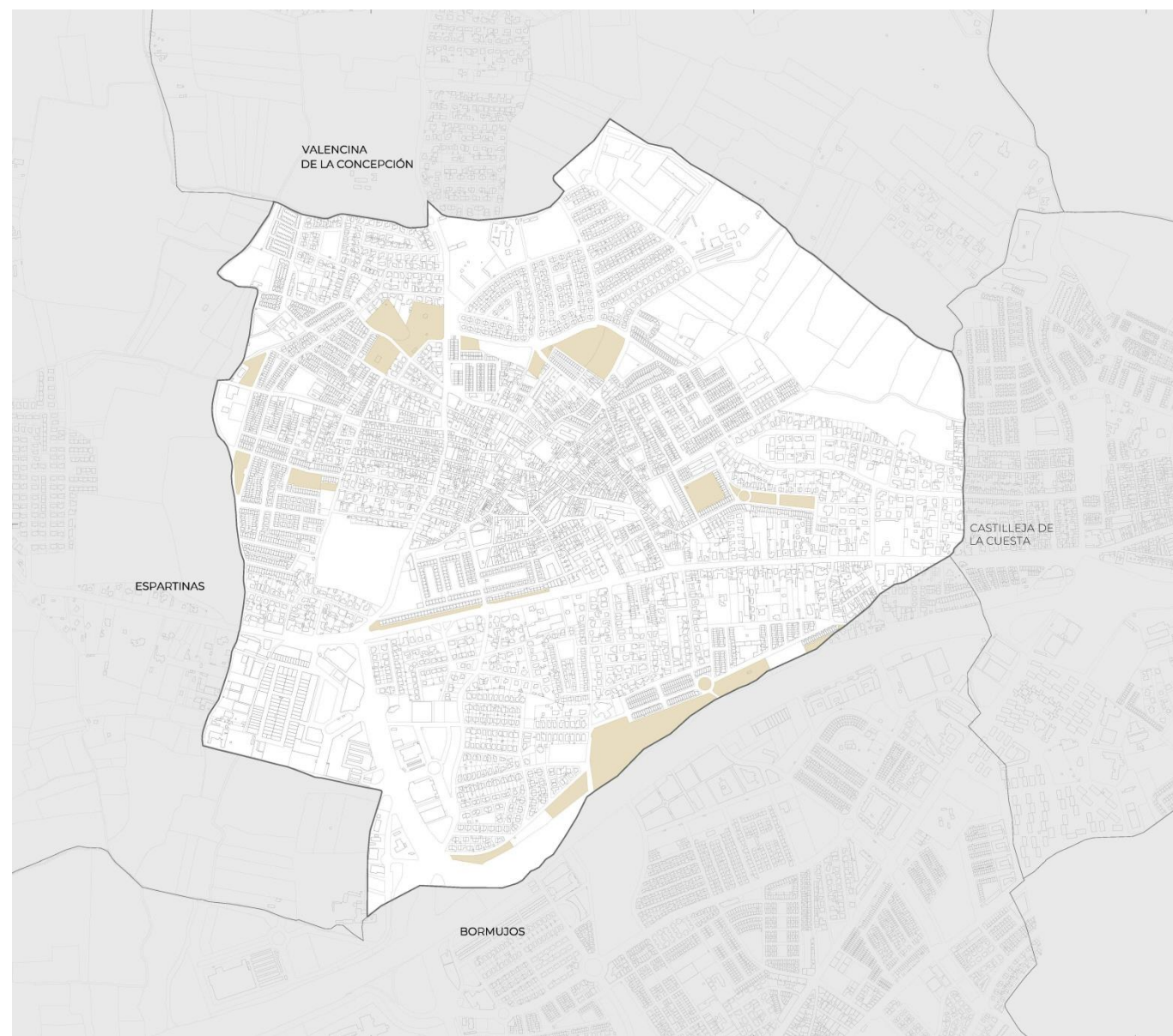
No obstante, a pesar de los buenos indicadores actuales, se ha identificado que la menor densidad de masa verde se localiza en el casco urbano, siendo a su vez la zona de mayor densidad edificatoria. Por tanto, entendemos necesaria el reajuste de esta red de espacios verdes, compensando estas diferencias y proporcionando al ámbito del casco urbano de una nueva cualificación, así como aumentar su impacto positivo sobre la población y mejorar su funcionalidad. El objetivo de esta estrategia es asegurar una mayor equidad en la distribución espacial de los espacios verdes y libres, permitiendo que toda la población pueda disfrutar de manera equilibrada de los beneficios que estos espacios ofrecen.

En este marco, cobra especial relevancia el nuevo espacio propuesto sobre el soterramiento de la Av. de Colón, este paseo contaría con la superficie aproximada de 9.000 m², con una longitud aproximada total de 600 m y anchura media superior a 15 m. Este nuevo espacio de la localidad se concibe como un **gran espacio libre con una fuerte presencia vegetal**. Esta intervención no solo mejora la accesibilidad de las áreas circundantes, sino que actúa como un **nodo central** de conexión en la creación de los diferentes espacios verdes y libres del municipio, sin importar su escala. Esta vertebración de zonas verdes conectaría de manera diagonal los principales espacios verdes de Gines, al sur el Parque del Pinar con el Parque Municipal Concejala Dolores Camino, situado al norte de la Av. de Colón.

Por otro lado, hay que indicar que la nueva gran plaza o paseo sobre el soterramiento, y la localización de nuevas zonas verdes, permitiría la redistribución de otros espacios libres de la localidad, sin comprometer el estándar de mantenimiento obligatorio establecido por la normativa vigente. Este reajuste busca maximizar la funcionalidad de los espacios libres, integrándolos de manera estratégica en el tejido urbano para que contribuyan de forma efectiva al sistema verde del municipio, a la vez que permitiría liberar parcelas reservadas para ese uso que podrían pasar a uso lucrativo.

Este enfoque holístico no solo responde a las demandas actuales de la población, sino que también anticipa el crecimiento urbano futuro, garantizando que los espacios verdes y libres continúen desempeñando un papel central en la estructura y calidad del entorno urbano.





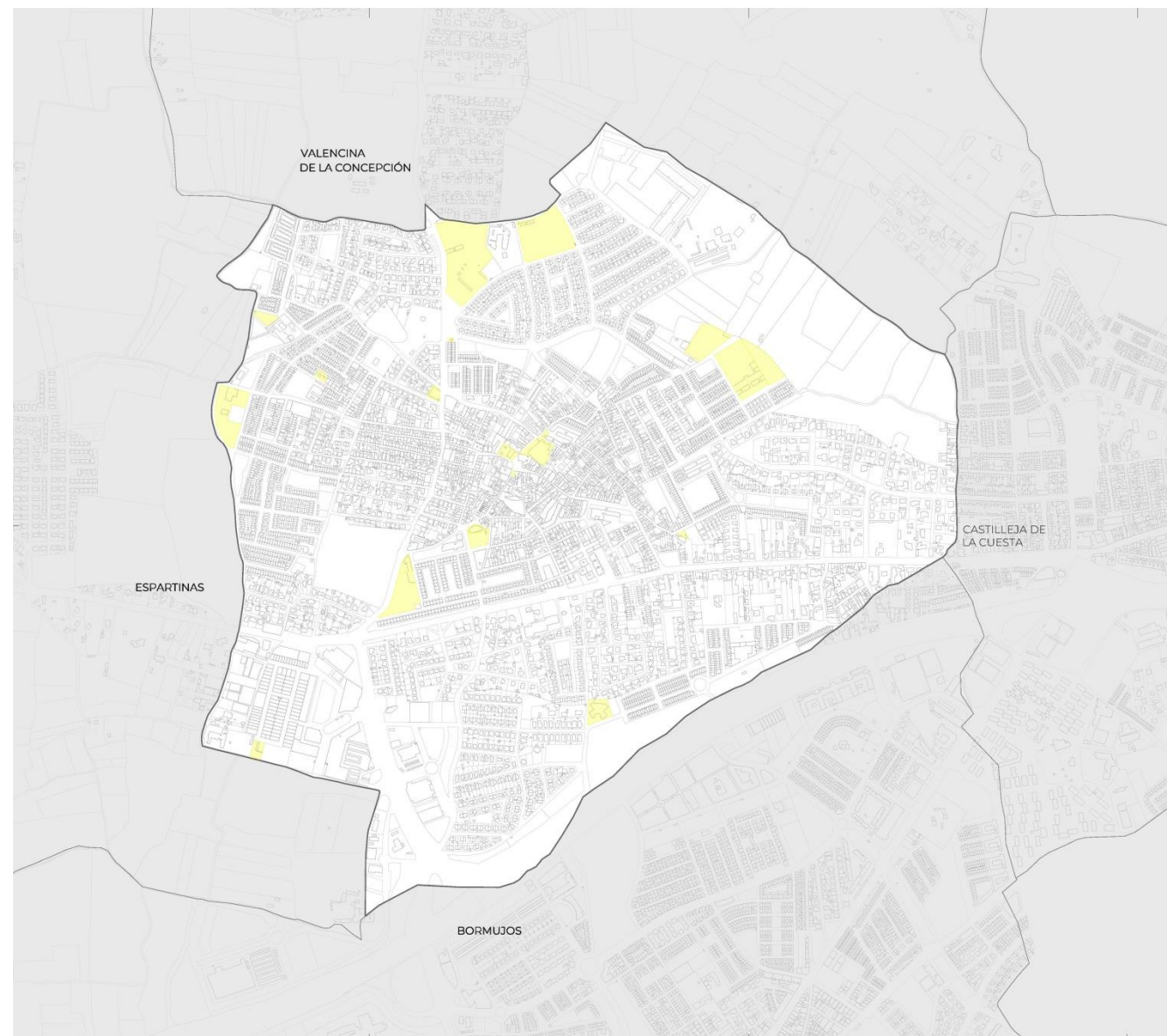
Esquema SSGG Espacios libres Alternativa 02

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

En la línea principal de peatonalización de esta alternativa 02, esta actuación en toda la denominada zona 1 del casco urbano agravaría en el problema ya existente de falta de estacionamiento en la localidad. Por tanto, se propone la incorporación de tres nuevas bolsas de estacionamiento, una sobre la parcela sita en la calle Sevilla nº 10 con la posibilidad de ampliación sobre la parcela lindando al sur y dirección Av. de Europa nº 21 y sobre la parcela correspondiente al nº 18 de la calle Fray Ramón de Gines, sobre cuya planta baja y sótano ya se ha ejecutado un expediente de expropiación por parte del Ayuntamiento de Gines para dicho uso de estacionamiento.

Estas parcelas situadas en el interior del casco histórico se completarían con la parcela situada entre la calle Comistra y calle La Mogaba, correspondiente a un sistema general de equipamiento con uso deportivo-comercial según el plan vigente. Dicha parcela con una superficie de 7.193 m², planteando la dotación de estacionamiento público bajo rasante, de manera que mantenga su compatibilidad tanto con el equipamiento a desarrollar como con el consultorio municipal localizado en la misma manzana.

Estimamos que el conjunto de las tres dotaciones de aparcamientos supondría una posible solución a los problemas de aparcamiento, a la vez que harían viable la materialización efectiva del entorno peatonal propuesto, sirviendo tanto de aparcamientos disuasorios en el perímetro, como es el caso de la parcela en c/ La Mogaba, como para uso de residentes y usos administrativos en el propio centro histórico para las parcelas de la calle Sevilla y Fray Ramón de Gines.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 02



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

La planificación de una red viaria perimetral en los límites del municipio que circunvale las áreas urbanas de Gines sin incidir directamente en la trama urbana tiene como objetivo principal canalizar el tráfico de paso, evitando que interfiera en la movilidad interna del municipio. Esta estrategia permite conectar de manera eficiente las vías interurbanas principales, facilitando la continuidad del tráfico rodado externo, reduciendo así la congestión provocada por el tráfico en el interior.

De esta forma, tal como ya se ha indicado, **la actuación de soterramiento se inscribe dentro de una estrategia de movilidad más amplia, cuyo segundo elemento destacado es una ronda de circunvalación** local que permitirá desviar gran parte del tráfico urbano hacia la periferia. Este anillo viario no solo descongestionará el núcleo urbano, sino que también facilitará las conexiones con los municipios vecinos, redistribuyendo el flujo de tráfico motorizado y consolidándose como un eje central en la red de movilidad de la corona norte del área metropolitana del Aljarafe. Dicha circunvalación 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 ginense.



Montajes ejemplos de soterramientos.

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.



Ejemplo actuación de soterramiento. San Jorge, Pamplona. Fuente: www.diariodenavarra.es

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

La movilidad alternativa asume un rol primordial como **uno de los ejes centrales de la propuesta** de ordenación, con el objetivo de promover una ciudad más cohesionada y sostenible. Esta estrategia sitúa al peatón y a la bicicleta en el centro de la planificación urbana, con el propósito de convertirlos en protagonistas de la movilidad en Gines, favoreciendo un entorno urbano orientado a las personas y alineado con principios de sostenibilidad ambiental.

La intervención busca **descongestionar la trama urbana** del tráfico motorizado intenso, permitiendo un acceso del vehículo motorizado gradual que culmina en el núcleo histórico del municipio, donde se priorizarán espacios más tranquilos y accesibles. Esta zona central, diseñada para un flujo pausado, está destinada a consolidarse como un área comercial y de servicios que ofrezca una experiencia cómoda y segura para los peatones.

En este contexto, se integran varios elementos clave para fomentar la movilidad alternativa y la sostenibilidad urbana. Uno de los principales es la **red de carriles bici**, que se diseñará para articular los distintos ámbitos y zonas de la ciudad mediante ejes principales. A su vez, se implementará una **red de aparcamientos estratégicamente** distribuidos, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad.

Una infraestructura verde sólida desempeña un rol clave en esta estrategia. Se busca potenciar los espacios verdes actuales y complementarlos con nuevas conexiones ecológicas, tanto en forma de corredores lineales como de áreas integradas. Esta red verde facilitará la interconexión entre distintas zonas del municipio, mejorando la calidad ambiental y el paisaje urbano. Además de contribuir a un

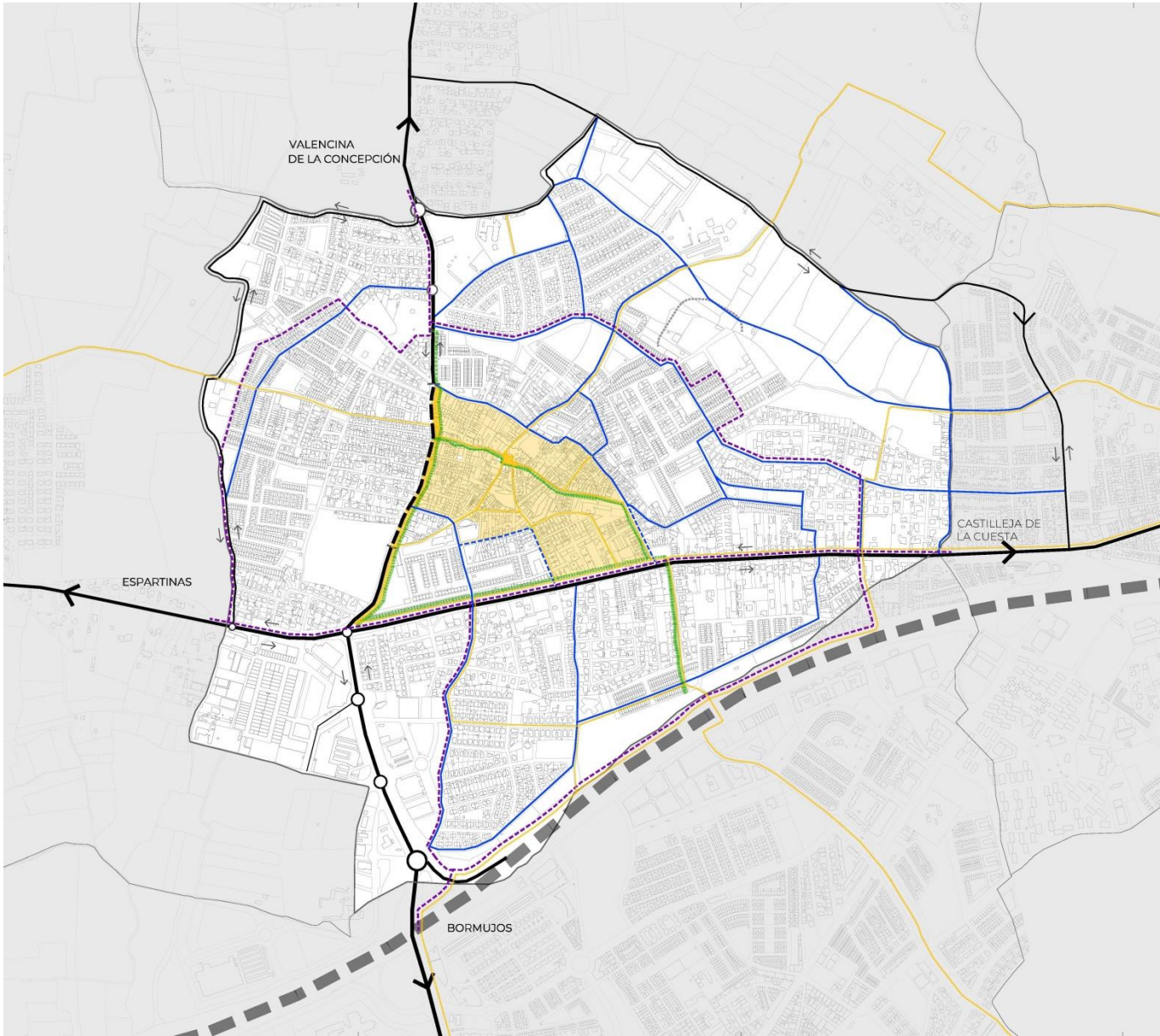
entorno más saludable, servirá como base para el desarrollo de rutas peatonales y ciclistas, fusionando de manera equilibrada la naturaleza con el entorno construido.

El casco urbano de Gines se extenderá hacia el oeste, zona de expansión del casco, a través de un gran paseo sobre el soterramiento parcial propuesto de la Av. de Colón. Este espacio se convertirá en un elemento articulador que conectará, de manera fluida y sostenible, las zonas este y oeste de la localidad. Este gran paseo se convertirá además en un nuevo itinerario verde con el objetivo de integrar mejor el municipio y funcionando como elemento de cohesión de la red principal de espacios libres y verdes de la localidad.

Esta nueva infraestructura peatonal y verde forma la base de esta propuesta de movilidad alternativa, que busca fomentar un entorno urbano más inclusivo, respetuoso con el medio ambiente y preparado para responder a las necesidades contemporáneas de movilidad sostenible.



Ejemplos integración entornos peatonales. Vitoria y Pontevedra. Fuente: www.ciudadesquecaminan.org



Esquema movilidad Alternativa 02



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental la propuesta de la alternativa 02 se establece sobre un eje principal:

A. DINAMIZACIÓN HABITABLE DEL CASCO URBANO

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

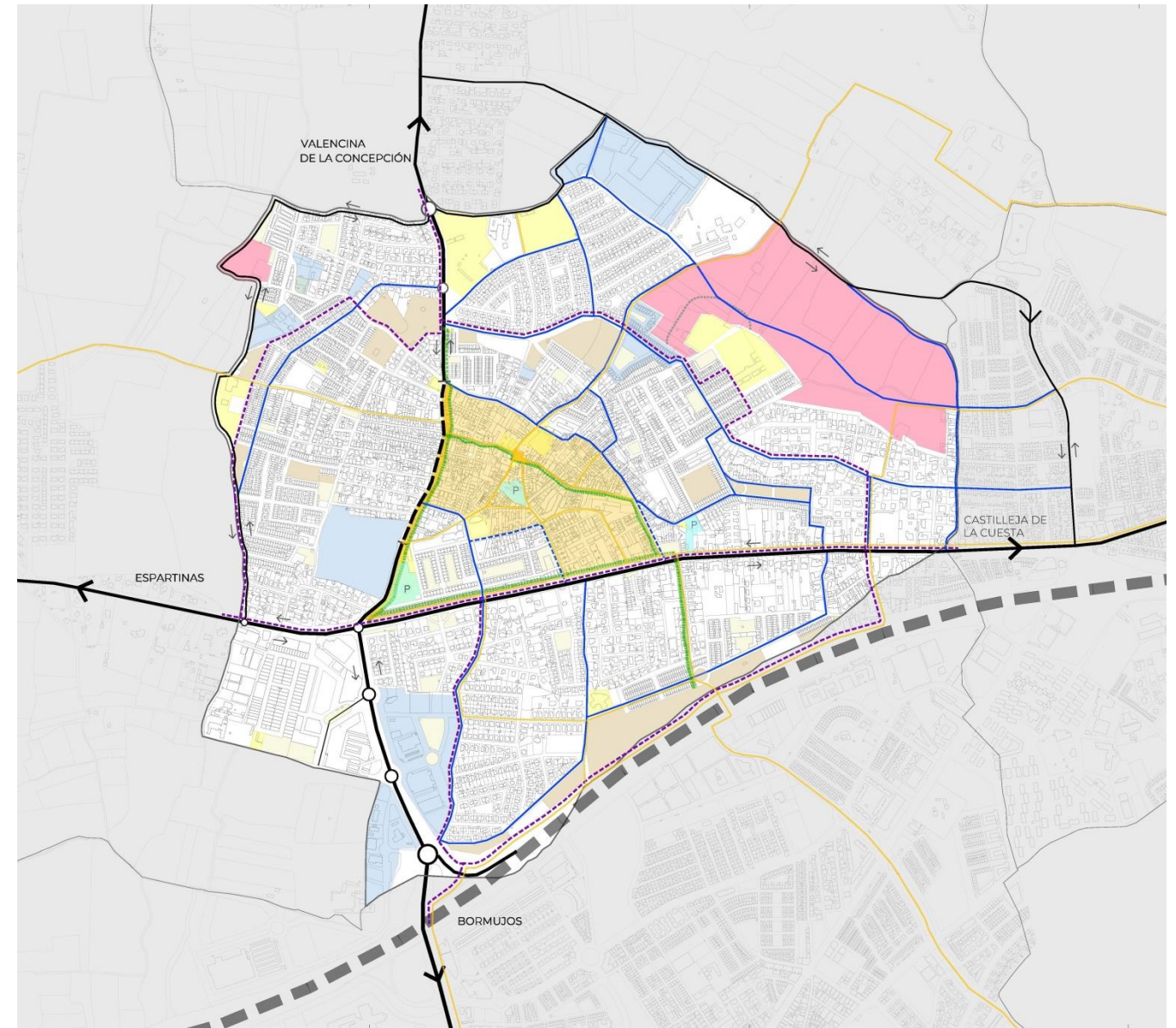
Esta propuesta urbanística se fundamenta en la necesidad de potenciar la actividad económica local sin comprometer la calidad de vida de los residentes ni el carácter del entorno urbano. La revitalización del sector comercial minoritario y de servicios, en este sentido, se concibe como un motor de dinamización que, además de fortalecer la economía local, contribuye a la creación de un espacio habitable que mantenga e incluso mejore la interacción social y la cohesión comunitaria.

La intervención se basa en un enfoque integral que busca optimizar el espacio público, haciéndolo más accesible y atractivo. Para ello, se plantea la mejora de la infraestructura peatonal, la renovación del mobiliario urbano y la ampliación de las zonas verdes, incorporando soluciones sostenibles que impulsen la movilidad y minimicen el impacto ambiental. Esta estrategia se coordina con la redistribución del tránsito motorizado hacia la periferia, liberando el núcleo central del municipio y permitiendo una peatonalización flexible que mantenga un acceso motorizado gradual cuando sea necesario.

Dicha propuesta se basa en 5 objetivos:

- **Conservación del patrimonio edificado**
Se busca proteger y revalorizar los inmuebles de alto valor arquitectónico, estableciendo normativas que garanticen su conservación. Se prioriza la preservación de fachadas, elementos ornamentales y la integridad del entorno histórico, especialmente en la calle Real.
- **Homogeneidad estética y armonización urbana**
Se propone mantener la identidad arquitectónica tradicional mediante criterios de alineación, volumetría, control cromático y uso de materiales locales, asegurando coherencia con el casco histórico.
- **Movilidad y accesibilidad**
Se plantea la reordenación del tráfico con medidas como la peatonalización parcial de la calle Real y la incorporación de soluciones sostenibles (carriles bici, aparcamientos disuasorios) para reducir contaminación y mejorar la accesibilidad.
- **Ordenación del espacio público**
Se busca potenciar la cohesión urbana con espacios de encuentro estratégicos, integración de áreas verdes y mejora del paisaje urbano para favorecer la interacción social y la calidad ambiental.
- **Centro comercial abierto**
Se impulsa un modelo que dinamice el comercio local en un entorno atractivo y peatonal,

combinando accesibilidad, patrimonio y espacio público para favorecer la convivencia entre actividad económica y vida comunitaria.



Esquema general de la Alternativa 02



ALTERNATIVA 03

DEL MODELO URBANO AL TERRITORIAL.

El modelo de la alternativa 03 pretende combinar la **recuperación del casco histórico como ámbito para el peatón y** elemento de la trama urbana **con la situación que ocupa Gines en el concierto metropolitano.**

Teniendo esto en cuenta, la presente alternativa recorre las diferentes escalas, **proponiendo** al igual que en la alternativa 02 **la integración del ámbito del casco urbano como área de prioridad peatonal y proponiendo respecto de la movilidad general la derivación del tráfico que recibe la localidad por una circunvalación norte exterior** que discurriría entre el límite del término municipal y las localidades vecinas. Por ello, el trazado propuesto incluirá tramos dentro de los términos de Castilleja de la Cuesta, Valencina de la Concepción y Espartinas, buscando la resolución de la movilidad en el concierto intermunicipal.

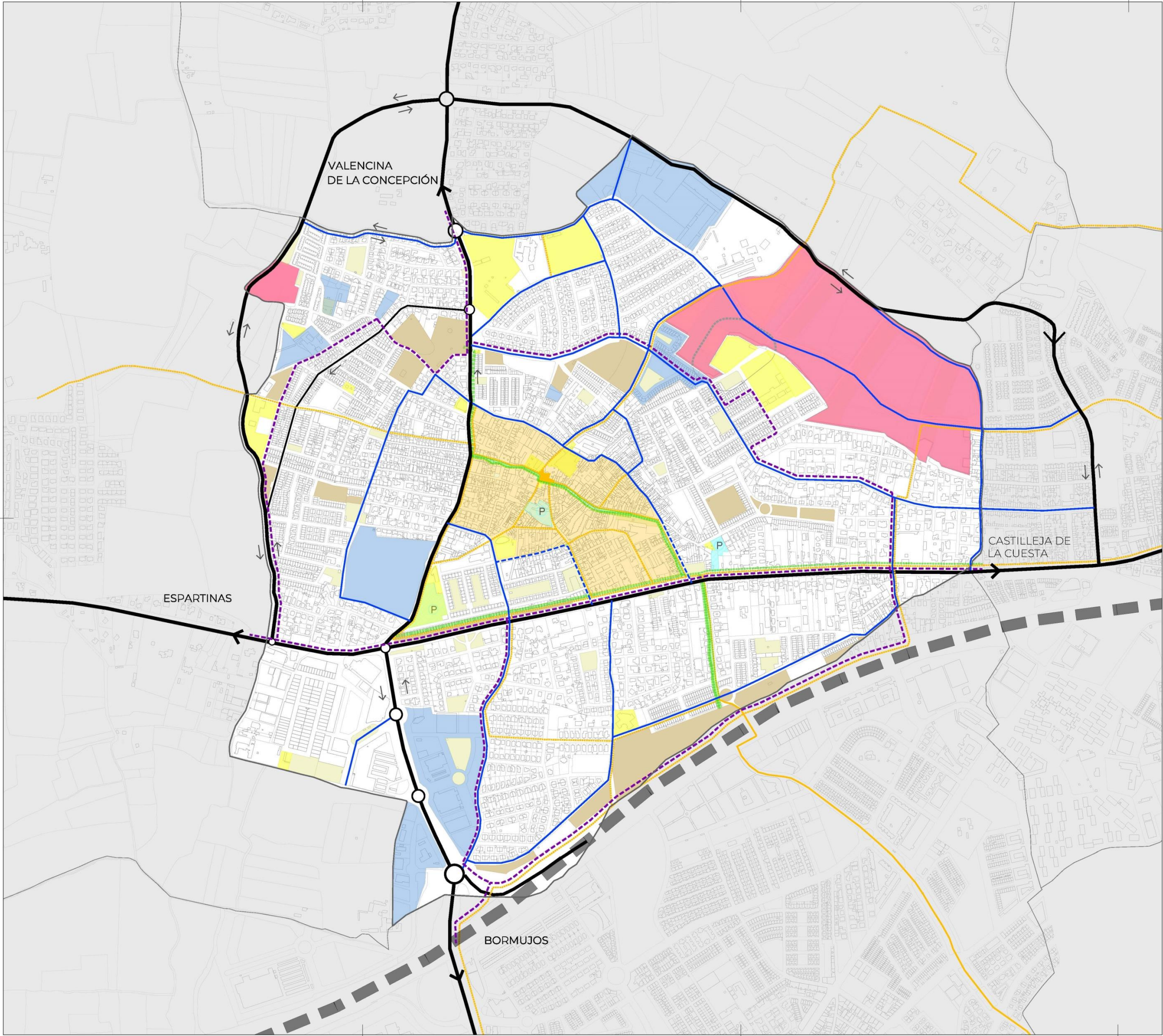
Sobre **los nuevos crecimientos**, al igual que en las alternativas 01 y 02, **se concentran en el desarrollo de** la única área vacante, **el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla” mediante una Actuación de Transformación urbanística de Nueva Urbanización en suelo rústico (ATU-NU).** En el contexto metropolitano que esta alternativa pretende, se plantea la movilidad del sector en conexión con la circunvalación exterior propuesta. Esta solución se antoja imprescindible teniendo en cuenta las previsiones de movilidad del sector, con un total de 1400 viviendas que podrían suponer un incremento proporcional en los desplazamientos desde y hacia el área. Sobre el desarrollo del sector se mantiene la propuesta presentada por el documento de Revisión parcial presentado y en tramitación, **supermanzanas residenciales con reserva de vivienda protegida conforme a normativa.** En esta alternativa se propone respecto de las tipologías **localizar puntualmente elementos residenciales en altura** en consonancia **con las 6-8 plantas** del equipamiento hospitalario localizado al noreste del ámbito en término de Castilleja de la Cuesta. Este enfoque se presenta completamente compatible con la propuesta en tramitación a la vez que permite optimizar el uso del suelo disponible, incrementando la densidad habitacional y reservando importantes superficies para espacios verdes intersticiales trazados conforme a la trama de olivar preexistente, actuando, así como como áreas de transición entre el entorno urbano y el rural, particularmente en la zona limítrofe con Castilleja y Valencina de la Concepción. Una característica fundamental de esta propuesta es la **inclusión de un zócalo de compatibilidad comercial en las áreas residenciales.** Esta base comercial fomenta la mezcla de usos, un enfoque que integra residencias y comercios, facilitando la vida diaria de los habitantes y fomentando la creación de un entorno urbano dinámico. Esta mezcla de usos, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, contribuye a un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado, al reducir la necesidad de desplazamientos y promover la actividad económica local, además de promover el urbanismo inclusivo al fomentar la ciudad compacta y el comercio de proximidad.

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

Referente al sistema de dotación de espacios verdes, esta alternativa combina igualmente la escala urbana en la que se integra la actuación de integración peatonal del casco con la escala territorial. Para la operación de recuperación peatonal del casco, se estima fundamental la **redensificación de masa verde** en el área y su extensión hacia la Av. de Colón y Av. de Europa, **interconectando los grandes espacios verdes de la localidad.**

La propuesta respecto a los **sistemas generales de equipamientos** sigue la línea apuntada en la alternativa 02, con la **propuesta de estacionamientos públicos en el entorno del casco urbano**, incorporando nuevas dotaciones en el límite del casco y en su interior. Por último, en este aspecto hay que reseñar los **equipamientos derivados del desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”,** acordes a la población proyectadas y complemento de los nuevos desarrollos de este arco noreste de la localidad.





ALTERNATIVA 03

1- MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

ÁREAS DE NUEVA OPORTUNIDAD

- ATU-NU: NUEVO CRECIMIENTO EN SUELO RÚSTICO USO RESIDENCIAL
- NUEVO SUELO URBANO ASUMIDO 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 DISuasorio

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL (NIVEL 1)
- SISTEMA VIARIO-SECUNDARIO (NIVEL 2)
- SISTEMA VIARIO (NIVEL 3)
- SISTEMA VIARIO HÍBRIDO: TRANSICIÓN ENTRE VIARIO Y PEATONAL (NIVEL 3)
- A-49 AUTOVÍA HUELVA-SEVILLA
- ENLACE DE SISTEMA VIARIO- PRINCIPAL (NIVEL 1) CON MUNICIPIOS COLINDANTES

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- ZONA 1, DISTRITO PEATONAL
- RECORRIDOS CICLISTAS
- ITINERARIOS PEATONALES DE COHESIÓN
- BENJAS VERDES
- OTROS ESPACIOS VERDES DE INTERÉS

4- OTRAS DETERMINACIONES

- AFECIÓN CEMENTERIO

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- LÍMITE TÉRMINO MUNICIPAL
- MUNICIPIOS COLINDANTES

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 **mixtidad de usos**, un enfoque que integra residencias y comercios, facilitando la vida diaria de los habitantes y fomentando la creación de un entorno urbano dinámico. Esta mezcla de usos, además de mejorar la calidad de vida de los residentes, contribuye a un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado, al reducir la necesidad de desplazamientos y promover la actividad económica local.



ESPACIOS PÚBLICOS Y TRANSICIÓN URBANO-RURAL

La estrategia también enfatiza la creación de **espacios públicos de calidad y de transición** entre el entorno urbano y rural, con la intención de preservar y potenciar la relación de Gines con su entorno natural. Estos espacios libres intersticiales actuarán como áreas verdes de esparcimiento, esenciales



para mejorar la calidad ambiental y proporcionar áreas de recreo y socialización para los residentes. Además, su ubicación en las zonas de contacto con el término de Camas ayudará a suavizar el impacto visual y físico del desarrollo urbano, facilitando una integración más armónica con el paisaje rural, que no posee características naturales, sino que es un territorio intervenido por la actividad humana, donde predomina el uso agrícola del territorio.



NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto al fomento de nuevos crecimientos relacionados con actividades económicas, la propuesta de ordenación territorial prevé el desarrollo del sector terciario a través de intervenciones estratégicas en diversas áreas de la ciudad. Estas intervenciones buscan mejorar la accesibilidad a los servicios terciarios para toda la población, implementando un enfoque de proximidad que garantice una distribución equitativa y eficiente de estas actividades dentro del tejido urbano. Esta estrategia contribuye a la consolidación de una red urbana más equilibrada y dinámica, facilitando el acceso a servicios y oportunidades económicas para los residentes y fomentando el desarrollo sostenible de la ciudad.

En este planteamiento de focos estratégicamente localizados se plantea el desarrollo de cuatro actuaciones principales, siendo:

- El propio desarrollo del sector “Estacada del Barbero”, supone la distribución de la actividad comercial en el ámbito. Se pretende así además de dar servicio a la nueva población, la compensación de otros focos comerciales al sur de la localidad y la correspondiente transición de escala urbana o territorial tal como pretende enunciar la alternativa 03.
- Revitalización urbana centrada en el entorno del casco urbano, teniendo como ejes principales la calle Real y la Avenida de Colón.
- En clave territorial el desarrollo de la circunvalación norte y su conexión con las localidades cercanas posibilita también la creación de sinergias de movilidad ligadas al comercio y a la actividad productiva, saltando las limitaciones que las actuales condiciones de movilidad plantean.
- Ejecución de la parcela destinada a equipamiento comercial entre la Av. de Colón, c/ Mogaba y c/ Comistra como pieza clave de escala urbana y contrapeso a la concentración comercial al sur de la Av. de Europa sobre el trazado de la A-8062.

EJES TERCIARIOS Y DE SERVICIOS EN LA TRAMA URBANA

Además de esta nueva actuación de carácter supramunicipal sobre el suelo rústico, es relevante destacar que una de las intenciones fundamentales de esta alternativa es el **impulso de otros ejes terciarios y de servicios** en diversas áreas del municipio. Esta estrategia tiene como objetivo generar y fomentar una trama urbana caracterizada por una notable mixticidad de usos, integrando actividades residenciales, comerciales, de servicios y productivas de manera equilibrada.

El desarrollo de estos ejes terciarios permitirá una mayor diversificación de la actividad económica y social en el municipio, creando zonas urbanas multifuncionales que no solo mejoren la oferta de servicios locales, sino que también atraigan inversiones y fomenten la creación de empleo. Esta mixticidad de usos es un elemento clave en la configuración de ciudades más sostenibles y resilientes, ya que reduce la dependencia de desplazamientos largos, optimiza el uso del espacio urbano y contribuye a la vitalidad de la ciudad durante todo el día.

Desde el punto de vista urbanístico, la propuesta busca evitar la segregación funcional y espacial, que históricamente ha generado sectores monofuncionales, como áreas exclusivamente residenciales o industriales. En su lugar, se propone la creación de áreas urbanas donde coexistan diferentes actividades, fomentando un desarrollo compacto, accesible y eficiente. La distribución equilibrada de



usos terciarios en el municipio contribuirá a la generación de nodos de actividad que estén interconectados mediante una red de transporte y movilidad eficiente, promoviendo un modelo de ciudad más inclusivo y dinámico.

En este contexto, se prevén dos ejes de intervención:

- **Establecer directrices para una distribución homogénea del uso terciario-comercial:** Se propone implementar una estrategia que garantice una distribución equilibrada de los usos terciarios, con especial atención en el entorno de la calle Real y Av. de Colón, una arteria central del municipio. Este eje busca reforzar la actividad comercial en esta área tradicional, consolidándola como un polo de atracción y servicios. La centralidad de la calle Real y Av. de Colón a los facilita una mayor accesibilidad y dinamismo económico, promoviendo el comercio de proximidad y revitalizando el tejido urbano en una zona emblemática para la comunidad.
- **Desarrollo de nuevas áreas con equidistribución de los usos terciarios:** En el desarrollo del nuevo sector residencial “Estacada del Barbero” se prevé un zócalo comercial en las edificaciones residenciales. Estas piezas en planta baja pretenden fomentar el comercio de proximidad, así como actuar de contrapeso a la concentración comercial existente en la zona sur de la localidad. Su localización en la zona noreste responde a una planificación orientada a equilibrar el desarrollo urbano en todo el municipio, aprovechando infraestructuras clave de movilidad y conectividad que permitan atraer inversiones y crear nuevas oportunidades económicas en zonas por desarrollar.

Asimismo, esta estrategia de mixticidad de usos urbanos tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al crear entornos más completos y equilibrados, donde se pueda vivir, trabajar, acceder a servicios y disfrutar de espacios de ocio y esparcimiento dentro de un mismo ámbito geográfico. La combinación de usos terciarios y residenciales no solo dinamizará la economía local, sino que también contribuirá a la creación de una ciudad más cohesionada socialmente, con una oferta variada de actividades que atiendan las necesidades de diferentes grupos de población.

GESTIÓN

Respecto a la gestión, conforme al art. 88 de la LISTA y art. 124 del Reglamento:

“1. La ejecución de las actuaciones de transformación urbanística se desarrollará por alguno de los siguientes modos de ejecución:

a) Las actuaciones de mejora urbana se desarrollarán mediante ejecución asistemática.

b) Las actuaciones de reforma interior se desarrollarán mediante ejecución sistemática cuando sea factible la delimitación de unidades de ejecución y, en caso contrario, mediante ejecución asistemática.

c) Las actuaciones de nueva urbanización se desarrollarán mediante ejecución sistemática.”

Por otra parte, se indica en el propio art. 124 del Reglamento:

“3. Conforme al artículo 89 de la Ley, mediante las modalidades de gestión pública o privada, corresponde a las Administraciones Públicas, dentro de sus respectivos ámbitos de competencia, la dirección, inspección y control de toda actividad de ejecución urbanística, con la participación, en los términos establecidos en la Ley, de los particulares, sean o no propietarios de los terrenos.

4. Para la ejecución de las actuaciones previstas en los instrumentos de ordenación del territorio se podrán emplear, conforme determine la Administración actuante, cualquiera de las modalidades de ejecución y de gestión pública o privada, directa o indirecta, salvo la expropiación en las actuaciones privadas declaradas de Interés Autonómico cuando se realice fuera de los sistemas de compensación o cooperación.”

Los art. 99 y siguientes de la LISTA indican los sistemas de ejecución para las actuaciones sistemáticas, en las que se enmarcan las actuaciones de Nueva Urbanización en suelo rústico planteadas.

En base a estos preceptos los sistemas de gestión a aplicar sobre los ámbitos planteados dependerán de las características de cada uno, siendo la administración la competente para el control de los mismos. En este marco **se debe propiciar la colaboración público-privada bajo la competencia última de la administración.**

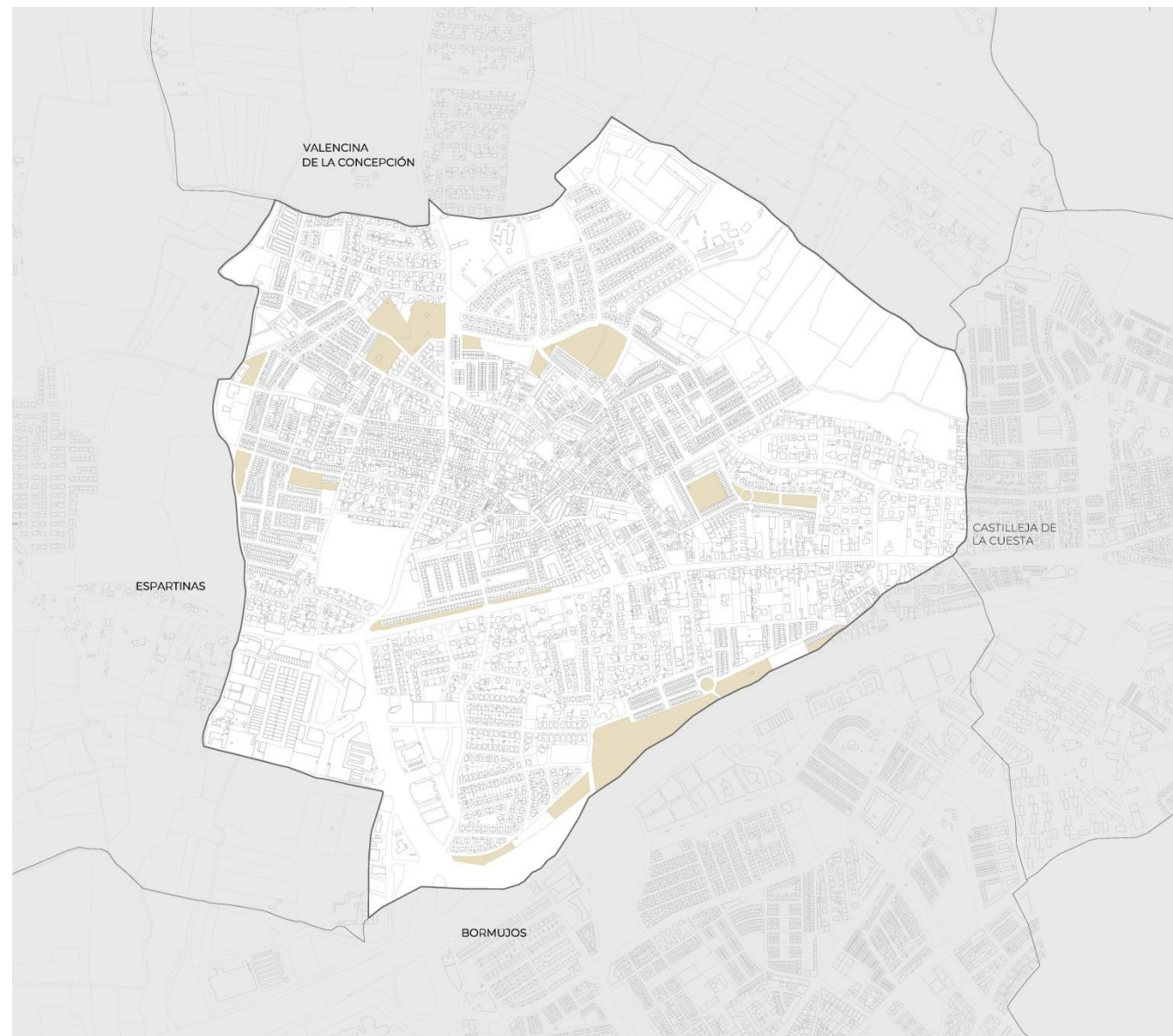
Sin perjuicio de lo expuesto, **los sistemas prioritarios serán los de compensación y cooperación, pudiendo proponerse el de expropiación en casos muy justificados por el interés general**, si bien debe considerarse una vía de último recurso debido a la dificultad real de ejecución y los costes derivados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



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

C. SISTEMAS GENERALES DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

Sobre el sistema general de dotación de espacios libres y zonas verdes en el municipio, como se ha evidenciado a través de los análisis y diagnósticos realizados, destaca la significativa presencia de estos espacios en todo el ámbito municipal. En la mayoría de los casos, se ha constatado que dichos espacios cumplen con una cualidad óptima en relación con los factores de interés de la población, tales como la accesibilidad, el diseño inclusivo, la presencia de zonas polivalentes, mobiliario urbano adecuado, iluminación eficiente, así como una notable presencia de naturaleza y biodiversidad, destacando la utilización de vegetación autóctona y sostenible.



Esquema SSGG Espacios Libres Alternativa 03



Del estudio de las dotaciones verdes y espacios libres propuestos por el PGOU vigente se deduce que mayoritariamente han sido ejecutados pero que no existe una conexión efectiva de los mismos, por lo que esta actuación propone la creación de conexiones verdes con la zona sur y oeste del municipio, no sólo con vocación ecológica si no como herramienta de cohesión de la localidad y que permita la creación de sendas interconectadas que configuren una verdadera red verde.

Esta red asumirá su papel territorial mediante la creación de corredores verdes y sendas peatonales entre las localidades del entorno, ya sea apoyadas en caminos históricos como el Cordel del Patrocinio hacia el oeste y el camino de la Chacona al sur en paralelo a la A-49, o en los ámbitos anexos a la nueva circunvalación proyectada en el arco noreste. Este sistema de sendas verdes permitirá tejer una malla continua que integrará áreas de recreación, descanso, y actividad física, contribuyendo a la movilidad peatonal y ciclista, y fomentando la cohesión urbana a través de corredores ecológicos.

D. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

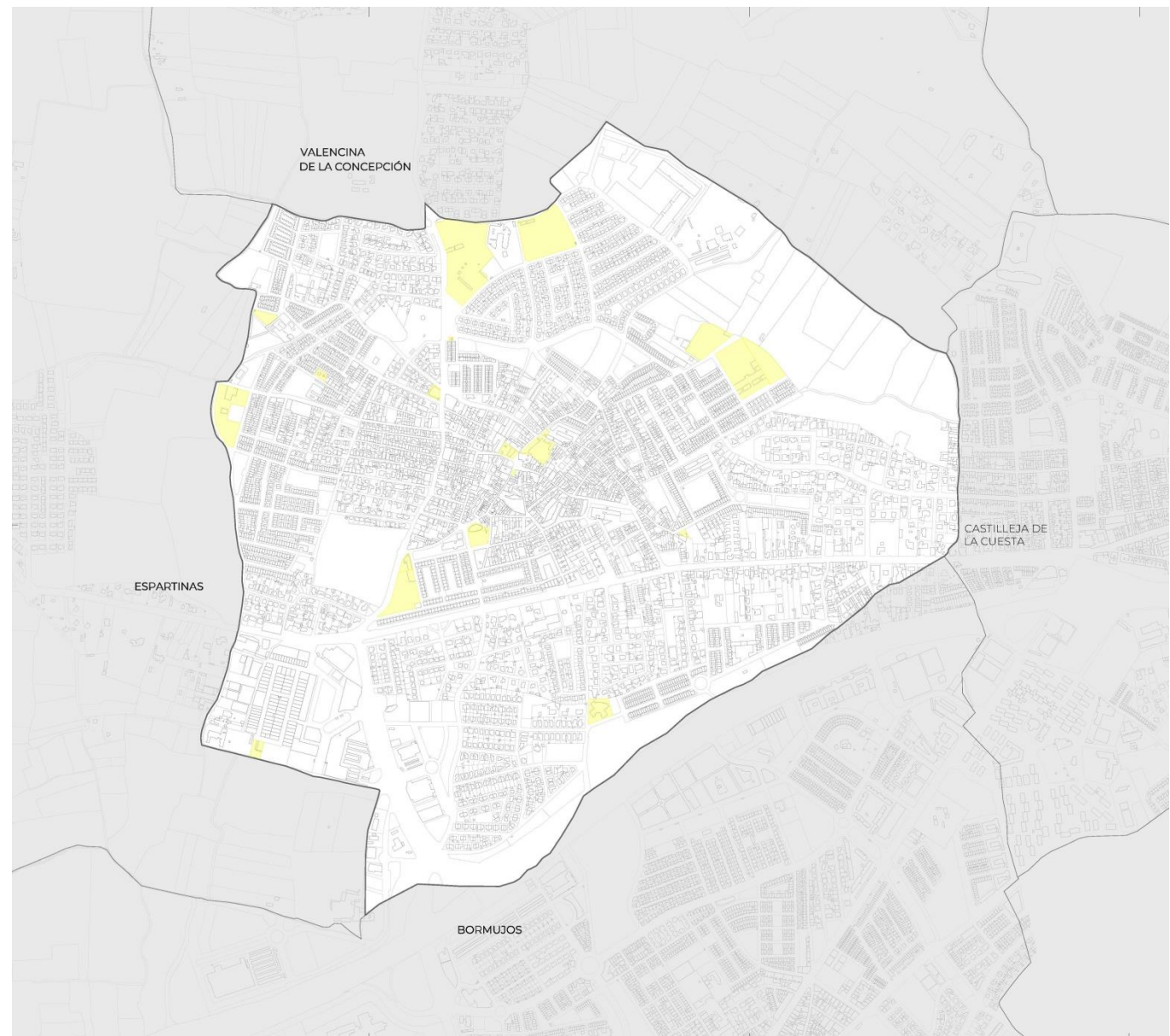
La alternativa 03 continúa la estrategia de dar respuesta a los problemas de estacionamiento existentes en general en la localidad y de manera acusada en el propio casco urbano.

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

Para ello se propone la incorporación como parte del sistema general de dotaciones, 3 nuevos equipamientos destinados a estacionamiento correspondientes a:

- La parcela en c/ Sevilla nº 10, con su posible ampliación al sur hacia la parcela nº 23 de la Av. de Europa. Se propone la localización del estacionamiento bajo rasante, haciendo compatible el desarrollo de un nuevo espacio libre sobre ésta. De esta forma se pretende facilitar la permeabilidad de este frente de manzana, comunicando la calle Sevilla y la Av. de Europa, actuando de conexión entre las dos tramas urbanas.
- La parcela situada entre calle Comistra y calle Mogaba, adyacente al sur de la parcela del actual consultorio municipal. Esta parcela se encuentra designada como sistema general equipamiento deportivo-comercial, siendo uno de los pocos equipamientos de los sistemas generales no ejecutados. De esta forma, se compatibiliza el uso estacionamiento bajo rasante con el desarrollo de este equipamiento.
- En tercer lugar, se recoge la continuidad del expediente de expropiación en planta baja y sótano del inmueble en c/ Fray Ramón de Gines nº 11. Esta parcela, insertada en pleno casco histórico se propone como alternativa principal al estacionamiento de residentes, servicios públicos y administrativos de la localidad.

Por último, como aportación de esta alternativa hay que reseñar los equipamientos derivados del desarrollo del Sector “Estacada del Barbero”, acordes a la población proyectadas y complemento de los nuevos desarrollos de este arco noreste de la localidad.



Esquema SSGG Equipamientos Alternativa 03

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

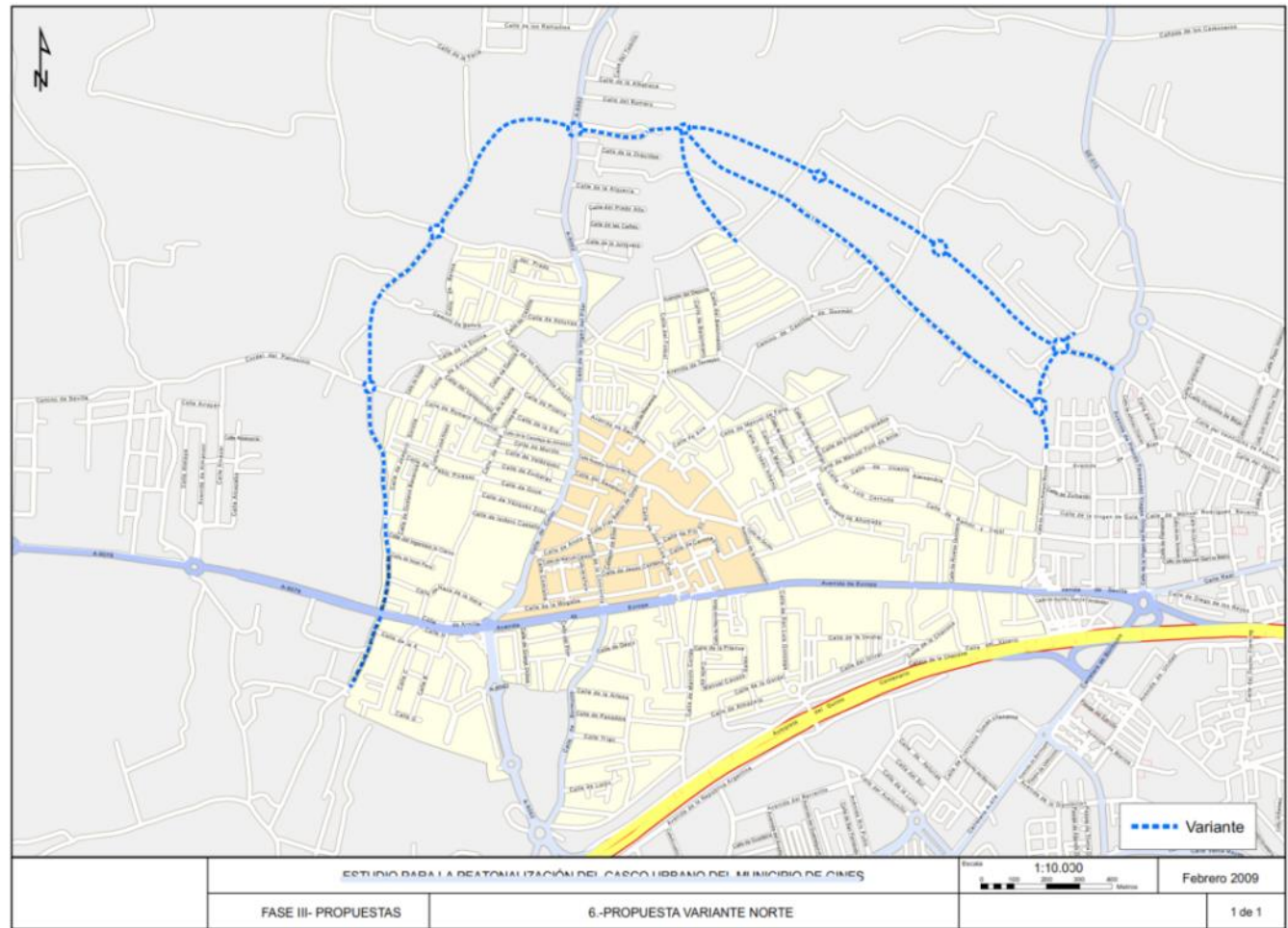
Tal como se ha explicado en el diagnóstico y el desarrollo de las diferentes propuestas, el tráfico motorizado representa uno de los problemas principales de Gines debido a la saturación que presenta, tanto por flujos interiores como externos a la localidad.

En este contexto, la propuesta continúa la estrategia de visión territorial de esta alternativa 03. De esta forma, se propone trasladar por completo el eje viario principal al exterior del municipio,



mediante una circunvalación exterior que según tramos discorra por el límite del término municipal o por el término de Castilleja de la Cuesta al este, de Valencina de la Concepción al norte y de Espartinas al oeste. Esta propuesta se desarrollará con una visión territorial, aprovechando a su vez los futuros desarrollos que se plantean en Castilleja de la Cuesta y Espartinas, así como respetando el carácter rústico del límite circundante de Valencina de la Concepción. Para ello, se deberá desarrollar mediante la redacción de un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI), que integre e involucre a los municipios afectados, en base a una línea de actuación territorial que coloca a Gines como pieza clave.

Cabe indicar que esta propuesta ya se apuntaba en el plan de peatonalización redactado en 2009, si bien no se establecía una estrategia completa de desarrollo y gestión, no recogiendo posteriormente en el PGOU actual y por tanto no ejecutada.



Propuesta circunvalación Plan peatonalización 2009

De esta forma el nuevo trazado conectaría:

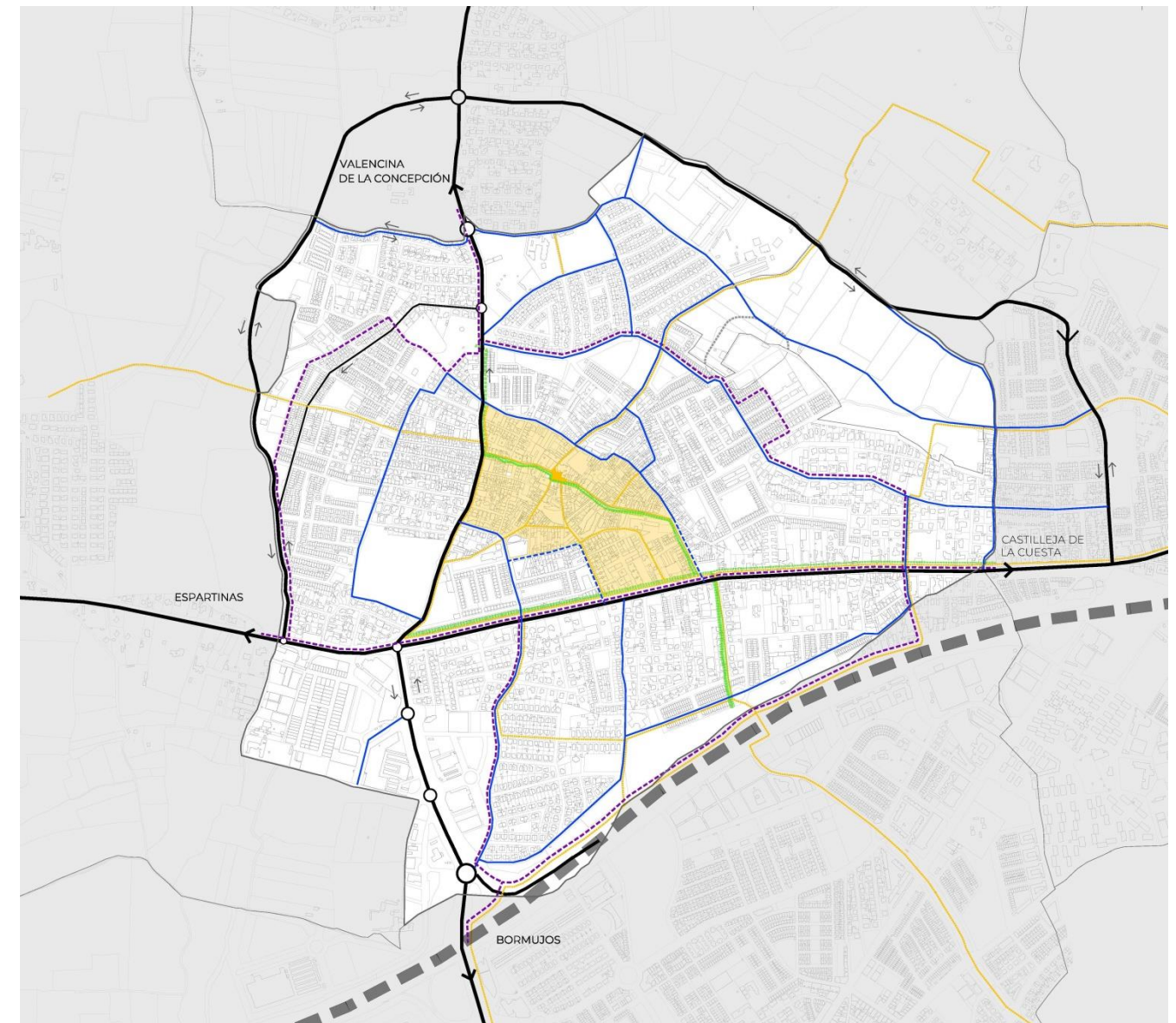
- La carretera A-8076/Av. de Europa en su conexión con Espartinas.
- La red viaria del norte, A-8062 hacia Valencina de la Concepción.

- Al este con el enlace de la carretera SE-3402 junto al hospital NISA de Castilleja de la Cuesta.

Esta nueva circunvalación actuará como una vía de distribución regional y local, desviando el tráfico de paso que actualmente atraviesa la trama urbana de Gines, redundando en los siguientes beneficios:

1. **Reducción del Tráfico en el Área Urbana:** La reubicación del trazado hacia el exterior disminuirá considerablemente el flujo de vehículos en el centro de Gines, reduciendo los problemas de congestión y mejorando la seguridad vial.
2. **Mitigación del Ruido y la Contaminación:** La desviación del tráfico pesado y de paso contribuirá a la reducción de los niveles de ruido y emisiones contaminantes dentro del núcleo urbano, fomentando un ambiente más saludable.
3. **Revalorización del Espacio Urbano Existente:** El trazado actual de la A-8062 podría transformarse en una vía urbana de carácter local, con elementos más acordes al entorno, como:
 - Ampliación de aceras y mejora de accesibilidad.
 - Incorporación de zonas verdes y mobiliario urbano.
 - Reducción de la sección vial para priorizar el tránsito peatonal y ciclista.
4. **Conexiones Intermunicipales Mejoradas:** La integración del nuevo eje con la planificación de Espartinas garantizará una transición eficiente entre municipios, optimizando el uso de infraestructuras y favoreciendo la cohesión territorial.

De esta forma la Alternativa 03 representa una solución integral a los problemas de tráfico y ruido en Gines. Su implementación contribuirá a la mejora de la calidad de vida de los habitantes, la revalorización del espacio urbano y el fortalecimiento de las conexiones intermunicipales. Con un diseño adecuado y una planificación colaborativa, esta propuesta podrá consolidarse como un modelo de desarrollo urbano sostenible.



Esquema de Movilidad Alternativa 03



B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Una primera aproximación al trazado del viario actual y a las secciones efectivas reservadas para la movilidad peatonal, muestran claras carencias en los recorridos principales del casco histórico, tanto en dirección transversal norte-sur, como longitudinal este-oeste. Tal como ya se ha indicado en el apartado anterior, esta situación se ve agravada por el intenso tráfico rodado que registran las vías principales que circundan el casco, al sur la Av. de Europa y al oeste la Av. de Colón, siendo especialmente acusado en las horas punta intersemanales.

Adicionalmente a todo esto, en el entorno del casco urbano se observan diversas deficiencias en materia de movilidad y dimensionamiento de la urbanización básica, ya que, si bien el crecimiento urbano ha sido excéntrico y la población se ha multiplicado, las dotaciones administrativas y peso específico e identitario de la vida diaria de Gines se sigue concentrando en la misma área del casco y la capacidad de las vías perimetrales es claramente insuficiente. Las carencias observadas son principalmente:

- Anchura insuficiente en el acerado, en algunos casos casi inexistente.
- Escasez de espacios prioritarios para el peatón.
- Carencia de sendas seguras peatonales.
- Invasión de los recorridos peatonales por elementos verticales (postes), instalados por compañías suministradoras de manera teóricamente provisional, que lejos de desmantelarse una vez realizada la correspondiente instalación se han convertido en obstáculos permanentes en los itinerarios peatonales.
- Falta de recorridos peatonales que interconecten en dirección norte-sur el área al sur de la Av. de Europa con el casco urbano, creando serias dificultades para que el casco sea accesible por toda la población, así como promoviendo la falta de integración entre los diferentes barrios y urbanizaciones de Gines.
- Escasez de aparcamientos en el entorno de las vías principales que circundan el casco histórico.
- Falta de conexión con los itinerarios ciclistas.
- Falta de continuidad en los itinerarios ciclistas y peatonales, tanto urbanos como las de ocio.

Teniendo en cuenta todas estas carencias detectadas y su incidencia en el desarrollo urbano de la localidad, la movilidad alternativa asume un rol primordial como **uno de los ejes centrales de la propuesta** de ordenación, con el objetivo de promover una ciudad más cohesionada y sostenible. Esta estrategia sitúa al peatón y a la bicicleta en el centro de la planificación urbana, con el propósito de convertirlos en protagonistas de la movilidad en Gines, favoreciendo un entorno urbano orientado a las personas y alineado con principios de sostenibilidad ambiental.

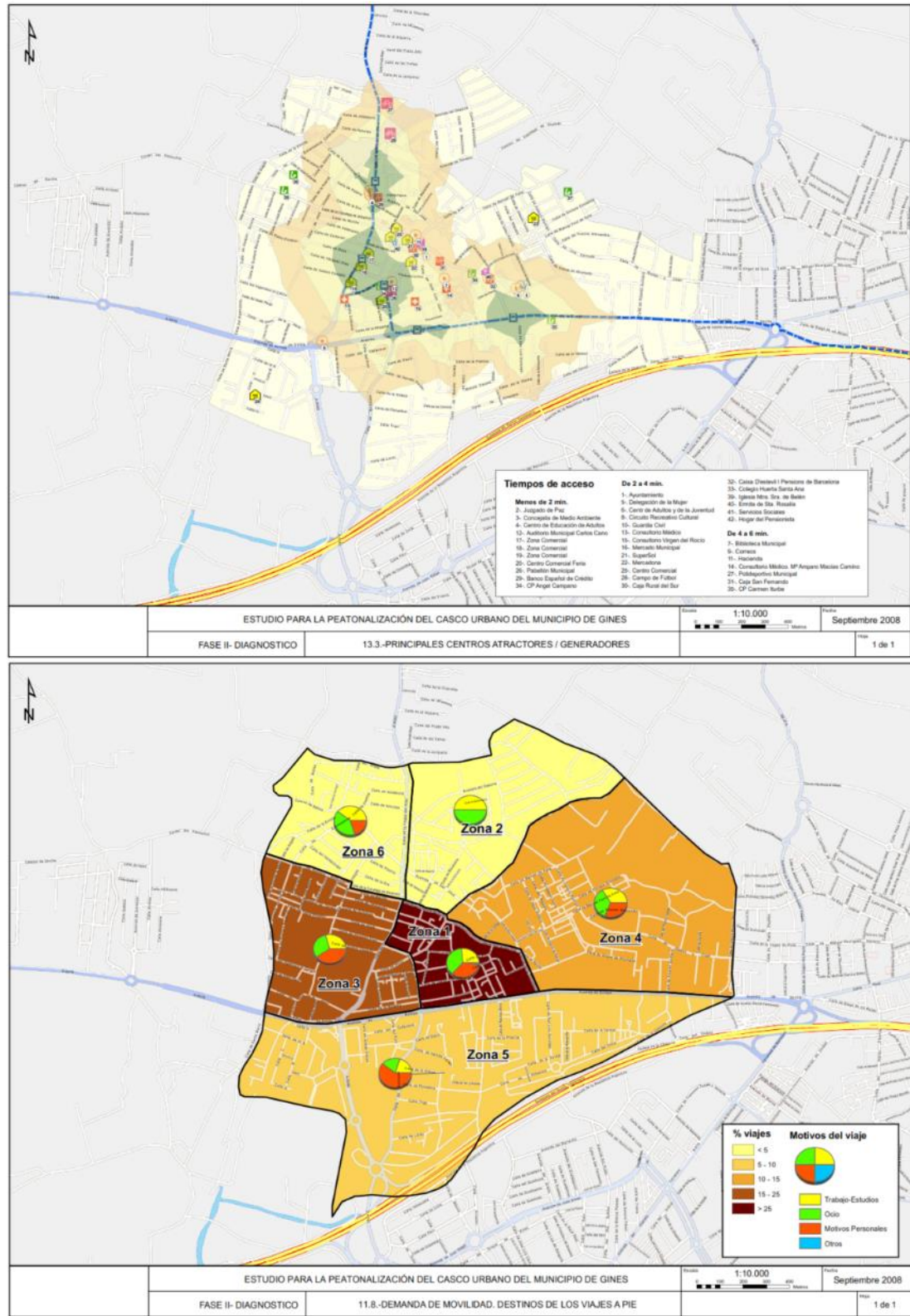
De los datos facilitados por el plan de peatonalización de 2009 y del estudio de la realidad actual, podemos observar que más del 40% de los desplazamientos interiores de la localidad se realizan a pie, siendo los destinos principales las zonas incluidas en el casco histórico de Gines y adyacentes a la avenida de Colón.

Cabe indicar que el citado Plan de peatonalización, a pesar de contar con 15 años desde su redacción, se proyecta para una previsión de crecimiento a 20 años que no se ha producido, ni a nivel

demográfico ni de crecimiento residencial, por lo que el diagnóstico base se considera válido para el estudio y la propuesta de las presentes alternativas.

Por otro lado, se observa que el área principal de desplazamientos peatonales se corresponde con un ámbito no superior a 10 minutos a pie, concentrándose en el eje histórico y monumental que actualmente se corresponde con la calle Real y su continuidad natural con la calle Nuestra Señora del Rocío.





Centros y zonas Centros y zonas atractoras del Plan peatonalización 2009 (inconcluso)



Ámbitos isocronos de movilidad peatonal. Plan de peatonalización 2009.

Es por tanto en la peatonalización de este ámbito del casco urbano en el que se basa la propuesta de la presente alternativa. Se propone una peatonalización híbrida en el entorno de la calle Real, estableciendo algunos tramos de peatonalización mixta, es decir con acceso restringido para vehículos motorizados y convivencia peatón-vehículo.

Para la efectiva implantación de dicho eje peatonal se deben considerar algunas directrices, siendo:

- Continuidad de los itinerarios peatonales. Eliminando los elementos que invaden los recorridos, ya sean provisionales o pertenecientes al mobiliario urbano.
- Prioridad en los cruces. Reduciendo considerablemente la velocidad de los vehículos con acceso permitido y estableciendo de lomos a nivel de la acera en los cruces.
- Dimensionamiento adecuado, con un mínimo de 3,00 m en los puntos más estrechos y una anchura óptima de 5 m.
- Comodidad en el tránsito. Rebaje del acerado en las intersecciones, así como pavimento podotáctil para personas invidentes.
- Claridad en los itinerarios. Homogeneización de los pavimentos y mobiliario, así como instalación de señalética indicando los itinerarios y tiempos de recorrido entre puntos de interés.

La intervención busca **descongestionar la trama urbana** del tráfico motorizado intenso, permitiendo un acceso restringido del vehículo motorizado gradual que culmina en el núcleo histórico del municipio, donde se priorizarán espacios más tranquilos y accesibles. Esta zona central del casco

urbano, denominada zona 1, se diseñada para un flujo pausado, está destinada a consolidarse como un área comercial y de servicios que ofrezca una experiencia cómoda y segura para los peatones.

En este contexto, se integran varios elementos clave para fomentar la movilidad alternativa y la sostenibilidad urbana. Uno de los principales es la **red de carriles bici**, que se diseñará para articular los distintos ámbitos y zonas de la ciudad mediante ejes principales. A su vez, se implementará una **red de aparcamientos estratégicamente** distribuidos, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad. Para ello la alternativa 03 propone la compleción de la red ciclista existente, cerrando el anillo noroeste y enlazando un nuevo anillo sur apoyado en las vías conectadas con el casco urbano y la Av. de Europa, este anillo sur apoyará su trazado en el límite del término municipal, aprovechando la vía de servicio existente en paralelo a la A-49.

Una **infraestructura verde** robusta juega un papel esencial en esta estrategia. Aprovechando los espacios verdes existentes, se propone reforzarlos con **nuevos trazados verdes** tanto espaciales como lineales, fomentando la creación de corredores verdes que conecten las diferentes áreas del municipio y mejoren la calidad ambiental y paisajística. Esta red verde no solo promoverá un entorno más saludable, sino que también servirá como infraestructura de **soporte para los itinerarios peatonales y ciclistas**, integrando de manera armónica la naturaleza con el tejido urbano.

- **Red de Itinerarios 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

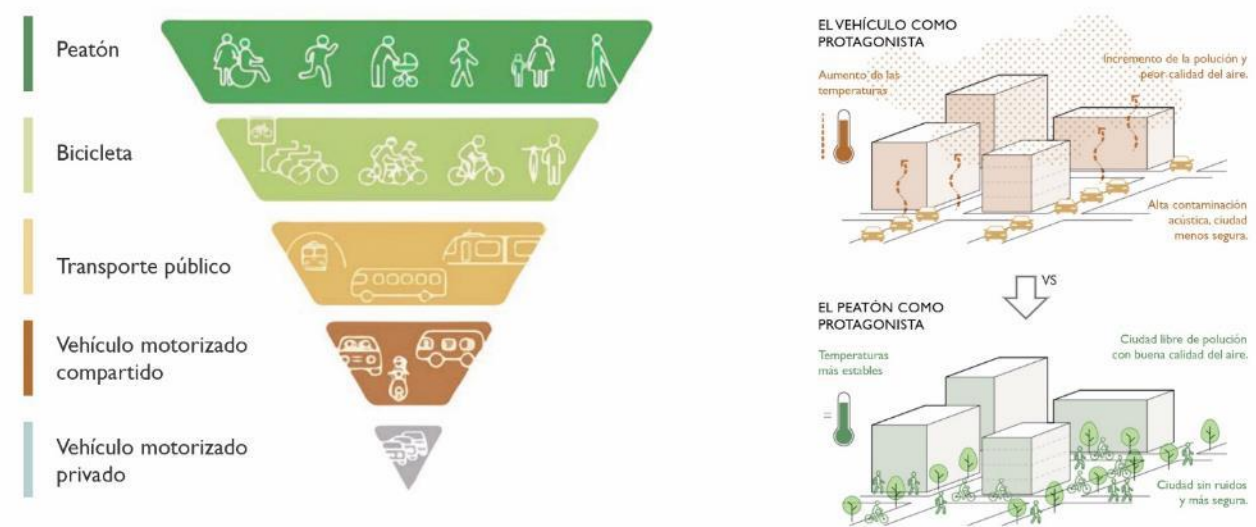
La alternativa 03 propone una actuación que se enmarca en una estrategia integral de movilidad no motorizada, cuyo objetivo principal es **fomentar la conectividad urbana, la cohesión social y promover un modelo de urbanismo que potencie la creación de una ciudad saludable**. El municipio de Gines, con 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

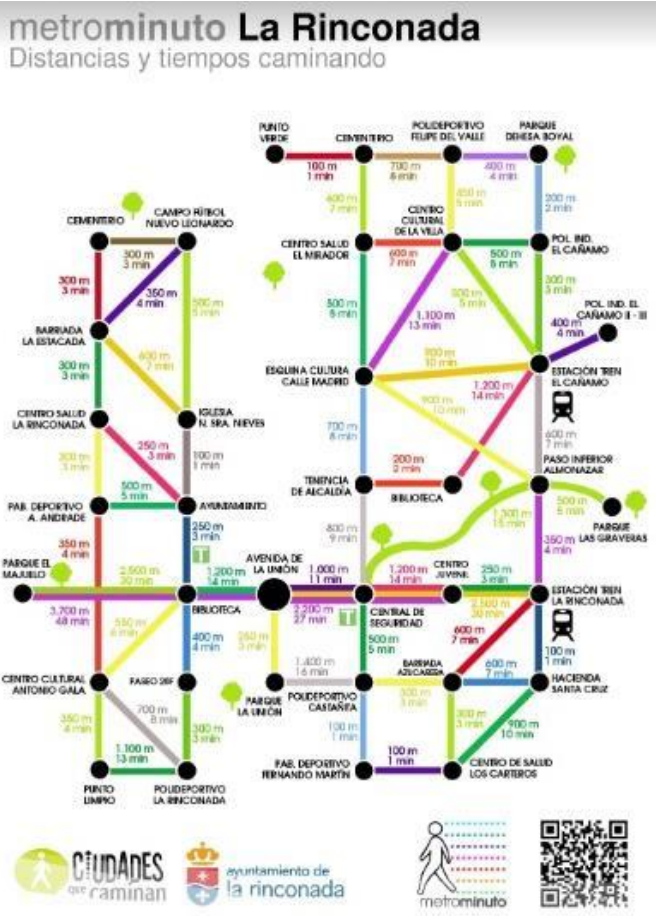
La red peatonal debe articular los elementos singulares del territorio, conectando de manera efectiva los espacios públicos, los colegios, los equipamientos deportivos y culturales, así como las áreas estanciales, para crear un sistema continuo y accesible para todos los ciudadanos. Se pondrá especial énfasis en la accesibilidad para personas mayores y niños, asegurando itinerarios sin barreras arquitectónicas, con aceras amplias y sin obstáculos que dificulten la movilidad.

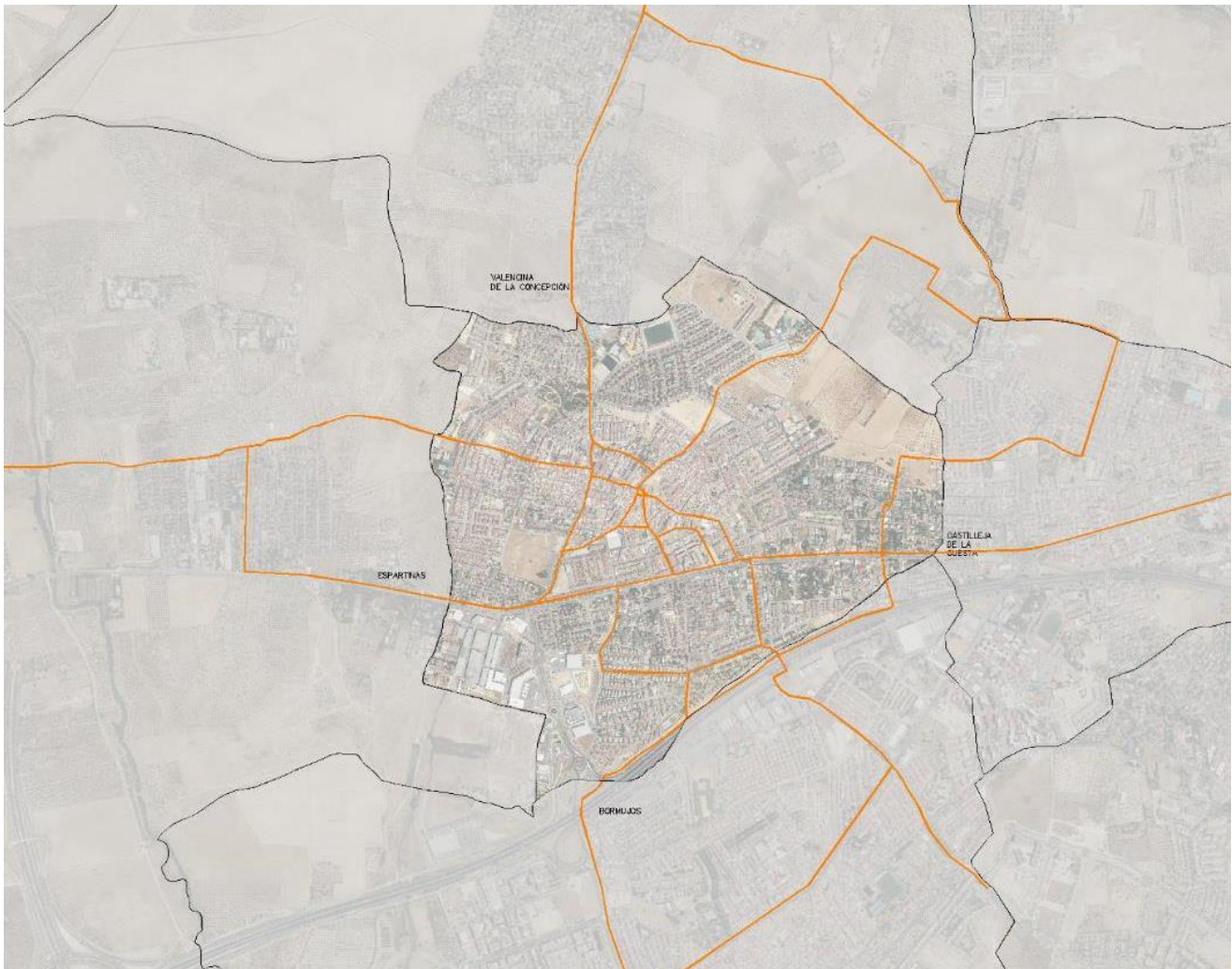
Ejemplo esquemas y señalética de Ciudades que Caminan
Fuente: www.ciudadesquecaminan.es

Se incluirán áreas estanciales a lo largo de los recorridos peatonales. Estas áreas, equipadas con bancos y mobiliario urbano, atenderán las necesidades de los peatones, especialmente en los puntos de mayor tránsito y donde la convivencia y la accesibilidad son prioritarias.

El diseño de los itinerarios peatonales incluirá la implementación de medidas técnicas que no solo mejorará el confort térmico en los espacios públicos, sino que también contribuya a la sostenibilidad ambiental del municipio. Estos itinerarios deben ser seguros y eficientes, garantizando la seguridad de los peatones y haciendo hincapié en los puntos más transitados.

La selección de los viales para la implementación de los itinerarios peatonales debe tener en cuenta aspectos técnicos como su sección, entorno y adecuación topográfica, que favorezcan la fluidez y seguridad de los desplazamientos. Esto implica convertir espacios degradados en áreas de alta calidad, reforzando así la cohesión social y la calidad del espacio público.





Esquema no vinculante de Itinerarios peatonales preferentes- Elaboración propia

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental la propuesta de la alternativa 03 se establece sobre dos ejes principales:

A. DINAMIZACIÓN HABITABLE DEL CASCO URBANO

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

Esta propuesta urbanística se fundamenta en la necesidad de potenciar la actividad económica local sin comprometer la calidad de vida de los residentes ni el carácter del entorno urbano. La revitalización del sector comercial minoritario y de servicios, en este sentido, se concibe como un motor de dinamización que, además de fortalecer la economía local, contribuye a la creación de un espacio habitable que mantenga e incluso mejore la interacción social y la cohesión comunitaria.



Ejemplos dinamización habitable para el entorno de la calle Real y Av. de Colón.

El enfoque integral de la intervención incluye la adecuación del espacio público para hacerlo más accesible y atractivo, con mejoras en la infraestructura peatonal, mobiliario urbano y zonas verdes, así como la integración de soluciones sostenibles que favorezcan la movilidad y reduzcan el impacto ambiental. Esta estrategia iría coordinada con el planteamiento del desplazamiento de la movilidad motorizada hacia el exterior despejando el entorno más central del municipio permitiendo una peatonalización flexible que posibilite el acceso gradual motorizado.

Esta intervención se basa en varios objetivos clave:

- Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado
- Homogeneidad estética y armonización del paisaje urbano
- Movilidad y accesibilidad
- Ordenación del espacio público
- Centro comercial abierto

Conservación y puesta en valor del patrimonio edificado

La intervención se focaliza en destacar los inmuebles de alto valor arquitectónico y patrimonial. El plan de ordenación debería clasificar estos inmuebles como **elementos protegidos** y establecer un régimen de intervención arquitectónica que garantice la preservación de su morfología y características estilísticas originales. Esto incluiría:

- La conservación de la tipología de fachadas, así como la protección de elementos ornamentales y estructurales singulares.
- Limitaciones en la modificación de alturas, volúmenes y alineaciones para asegurar la integridad visual del entorno histórico.
- Ampliación de los conjuntos de protección, estableciendo un entorno que incluya el eje de la calle Real como eje histórico con valor etnológico propio.

Homogeneidad estética y armonización del paisaje urbano

Para lograr una integración armónica de nuevas intervenciones urbanísticas dentro del tejido existente, se deben establecer **criterios de homogeneización arquitectónica**. Estos criterios podrían contemplar:

- La **tipología edificatoria tradicional** de Gines, manteniendo la alineación de fachadas y la volumetría predominante en el área.
- Un **control cromático** en los acabados de las edificaciones, respetando la paleta de colores tradicional de la zona.
- Normas sobre la **materialidad** de las nuevas construcciones y rehabilitaciones, promoviendo el uso de materiales locales y coherentes con la estética del casco histórico.

Plan de movilidad y accesibilidad

La reordenación del casco urbano debe coordinarse con el **replanteamiento de la movilidad propuesto**, optimizando la circulación motorizada y peatonal de forma que se favorezca la accesibilidad a un espacio más amable. Se propone:

- La **peatonalización parcial o total** de tramos de la calle Real, o la reducción del tráfico motorizado en pro de generar un espacio más seguro y atractivo para el tránsito peatonal.
- La implementación de **soluciones de movilidad sostenible** (por ejemplo, carriles bici o zonas de aparcamiento disuasorio) para disminuir el impacto del tráfico y reducir la contaminación.



Montaje ejemplo dinamización habitable entorno del casco urbano.



Montaje ejemplo 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.

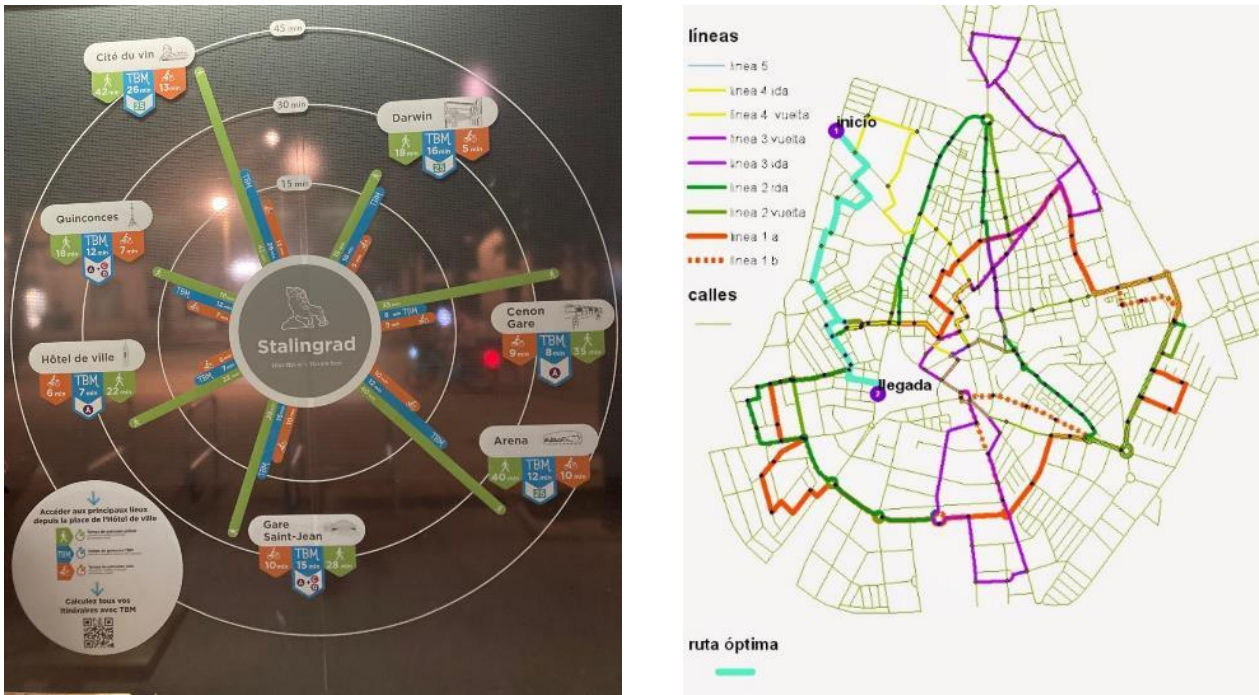
Centro comercial abierto

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



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.

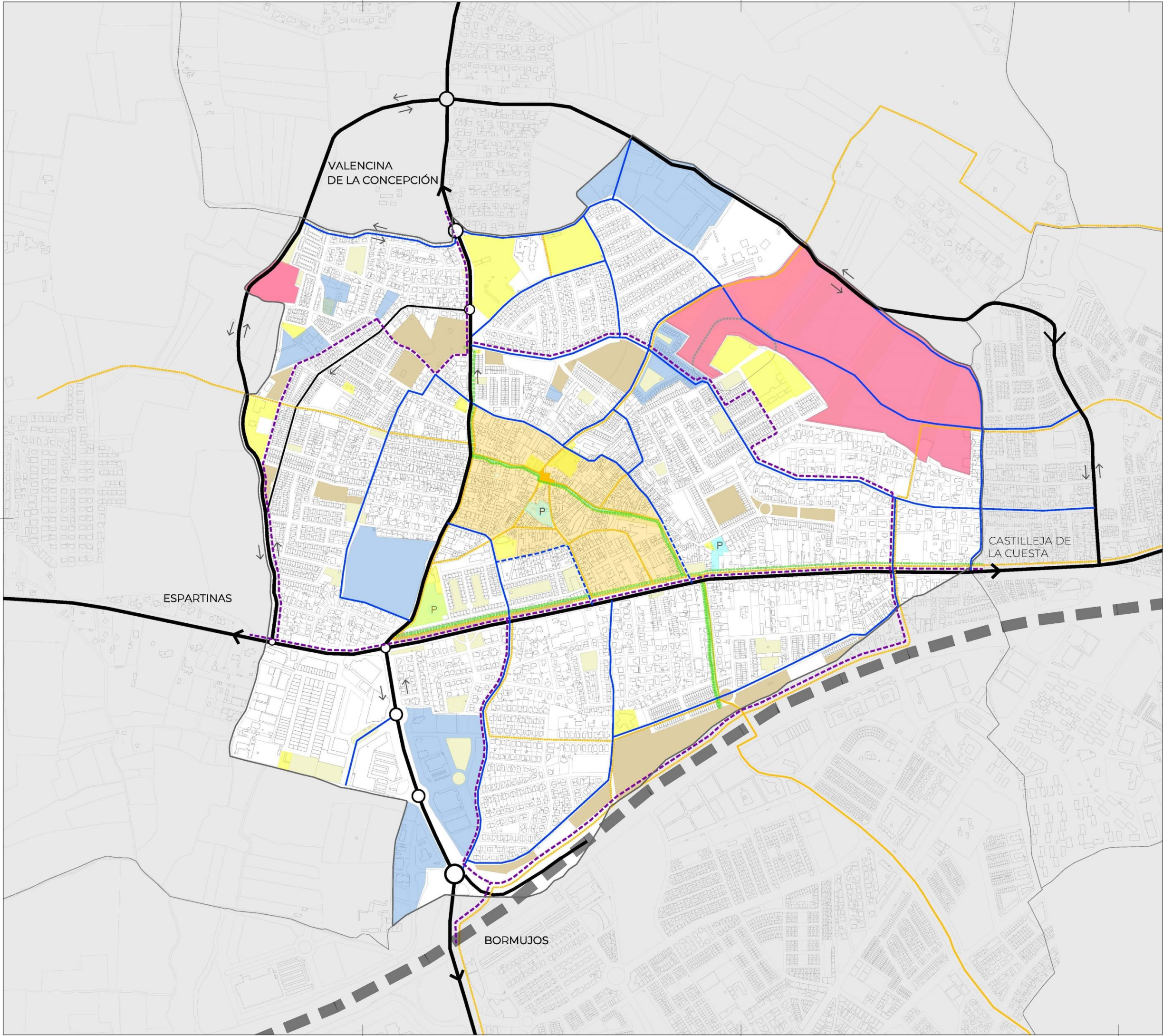
Hay que destacar que esta estrategia de movilidad eficiente y de cohesión local y territorial vienen a reforzar los objetivos tomados de la Agenda Urbana Española, entre los que merece la pena mencionar tanto la adaptación del modelo territorial y urbano a los efectos del cambio climático y avanzar en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

3- ESQUEMA DE ARTICULACIÓN

MOVILIDAD MOTORIZADA

- Sistema Vial - Principal (Nivel 1)
- Sistema Vial - Secundario (Nivel 2)
- Sistema Vial (Nivel 3)
- Sistema Vial Híbrido (Nivel 3)
- A-49 Autovía Huelva-Sevilla
- Enlace de Sistema Vial - Principal (Nivel 1) con Municipios Colindantes

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- Zona 1, Distrito Peatonal
- Recorridos Ciclistas
- Itinerarios Peatonales de Cohesión
- Bandas Verdes
- Otros Espacios Verdes de Interés

4- OTRAS DETERMINACIONES

- Afectación Cementerio

DETERMINACIONES GRÁFICAS

- Límite Término Municipal
- Municipios Colindantes

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 buscada cohesión urbana. Por otro lado, como respuesta al plan de peatonalización indicado y al problema de estacionamiento existente en la localidad, se propone una red de estacionamientos en el entorno del casco urbano, sirviendo tanto como aparcamientos disuasorios como para residentes y usos administrativos. En este aspecto la alternativa 03 repite dicha estrategia, pero además incorpora la posible conectividad con los espacios verdes de las localidades vecinas como plus a la vocación territorial de dicha alternativa.

Sobre la **Articulación Territorial**, el estudio del actual planeamiento recogido en la alternativa 00, supone un modelo incompleto tanto en movilidad motorizada como alternativa, ya que prioriza el vehículo motorizado privado, sin establecer una jerarquía que solucione la congestión de tráfico de la localidad. Este esquema ha implementado una parte de la red peatonal y ciclista prevista, pero sin completarla ni conectarla con todas las zonas de la localidad. Además, la red de transporte público se considera insuficiente por su baja conectividad con el entorno y Sevilla capital. La alternativa 01 propone una jerarquía de 3 niveles, incorporando una circunvalación interior por el arco oeste de la localidad para derivar el tráfico de la Av. de Colón, as u vez conectada con los dos ejes de la localidad, un segundo nivel conformado por la red de viales que conectan transversalmente cada uno de los cuadrantes del municipio y una red interior del casco histórico en la que se establecen distintos grados de restricciones al tráfico motorizado, favoreciendo la movilidad alternativa peatonal y ciclista. Esta alternativa supone una mejora efectiva en la movilidad, aunque estimamos no resolvería de manera completa el problema de movilidad de Gines, no siendo una solución definitiva para la fragmentación existente. En este aspecto, la alternativa 02 establece un salto diferencial ya que deriva todo el tráfico exterior y de paso a una ronda urbana por los límites del término municipal conectada con las localidades vecinas, y confía la conexión norte-sur al paso soterrado propuesto sobre la Av. de Colón, reconvirtiendo este tramo soterrado en un nuevo espacio público como paseo-comercial con prioridad para el peatón, mediante plataforma única, potenciando el comercio local en planta baja y la idea de ciudad de proximidad. Esta alternativa propone una solución de indudable potencial, pero además suponer un reto cuestionable de asumir respecto a su financiación, consideramos carece de visión territorial. La alternativa 03, parte de la situación de la localidad en el concierto 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.

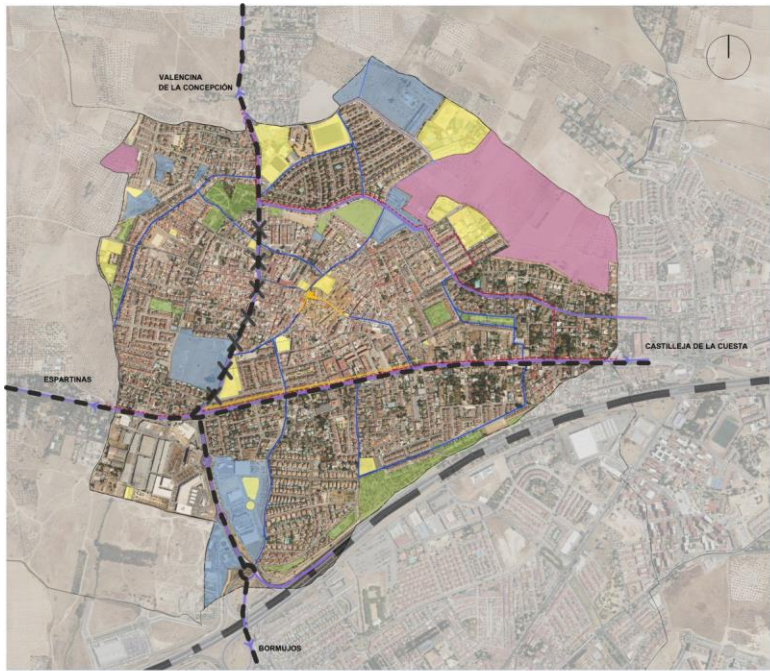
Referente a la **Sensibilidad Ambiental**, el actual planeamiento estudiado en la alternativa 00 recoge los elementos con valor patrimonial y directrices en el Plan de Vivienda (PMVS) para la regeneración urbana, sin establecer una estrategia global a nivel ambiental y de puesta en valor del patrimonio. La alternativa 01 propone como punto principal en este apartado, una revalorización del centro histórico



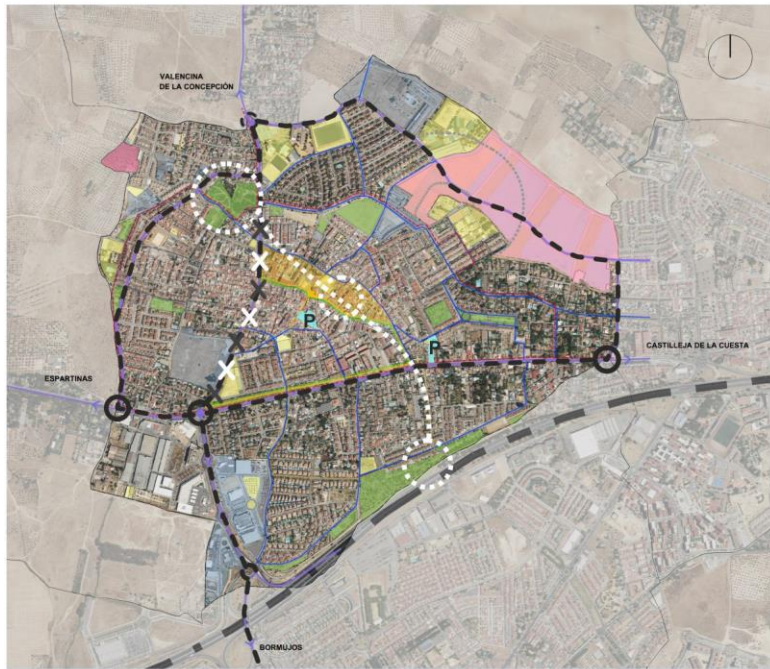
y monumental, por un lado, dotándolo de un entorno más accesible y amable para el peatón, de manera que se pueda considerar un conjunto reconocible y establecer recorridos de interés. Por otra parte, se propone la estrategia de homogeneización visual y estética de estos ámbitos ganados para el peatón, 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 redundante 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.

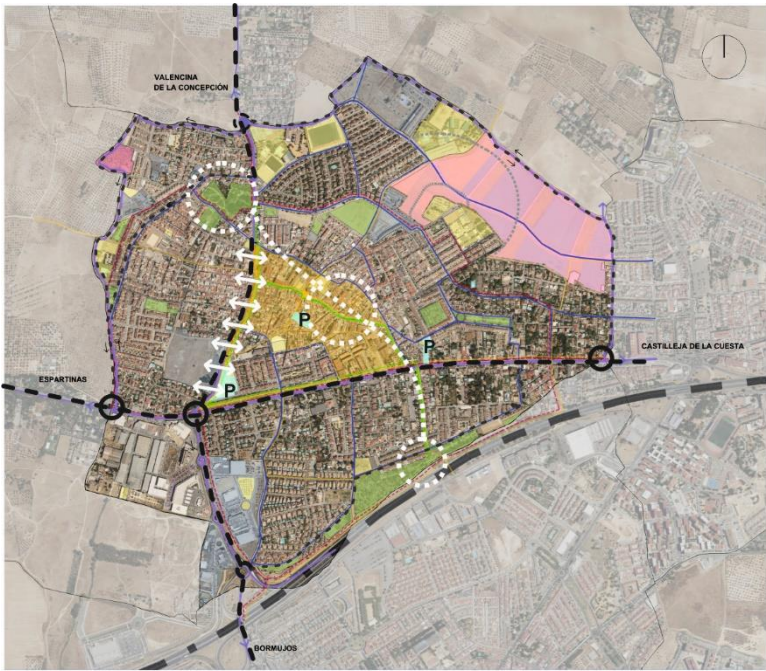




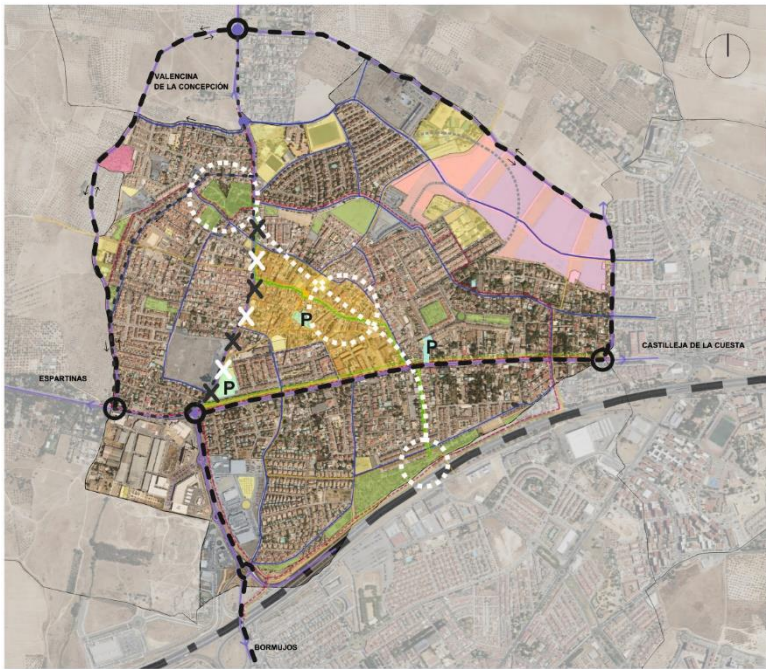
Alternativa 00
La continuidad de lo existente



Alternativa 01
Recuperación del centro histórico



Alternativa 02
La integración del casco urbano



Alternativa 03
Del modelo urbano al territorial

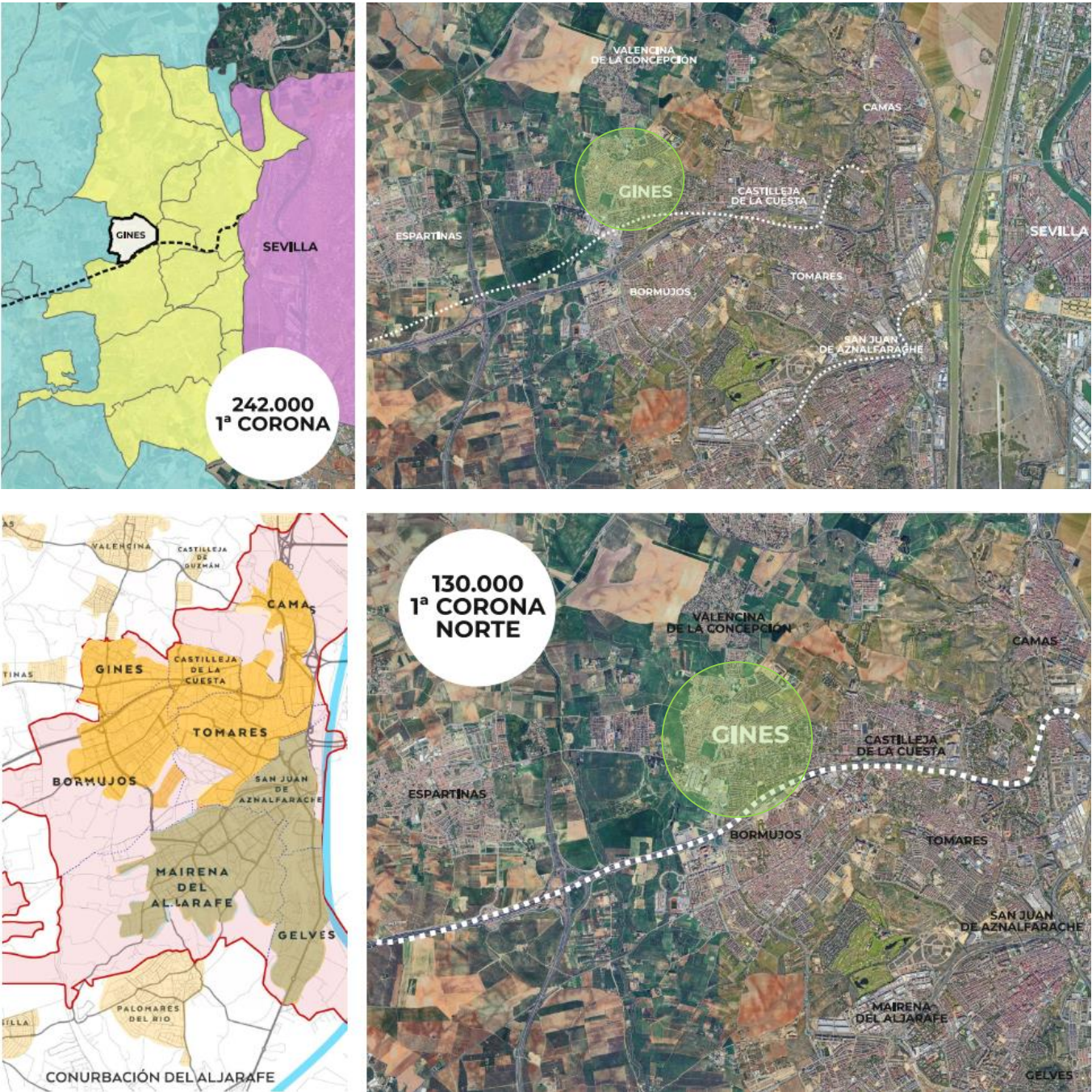
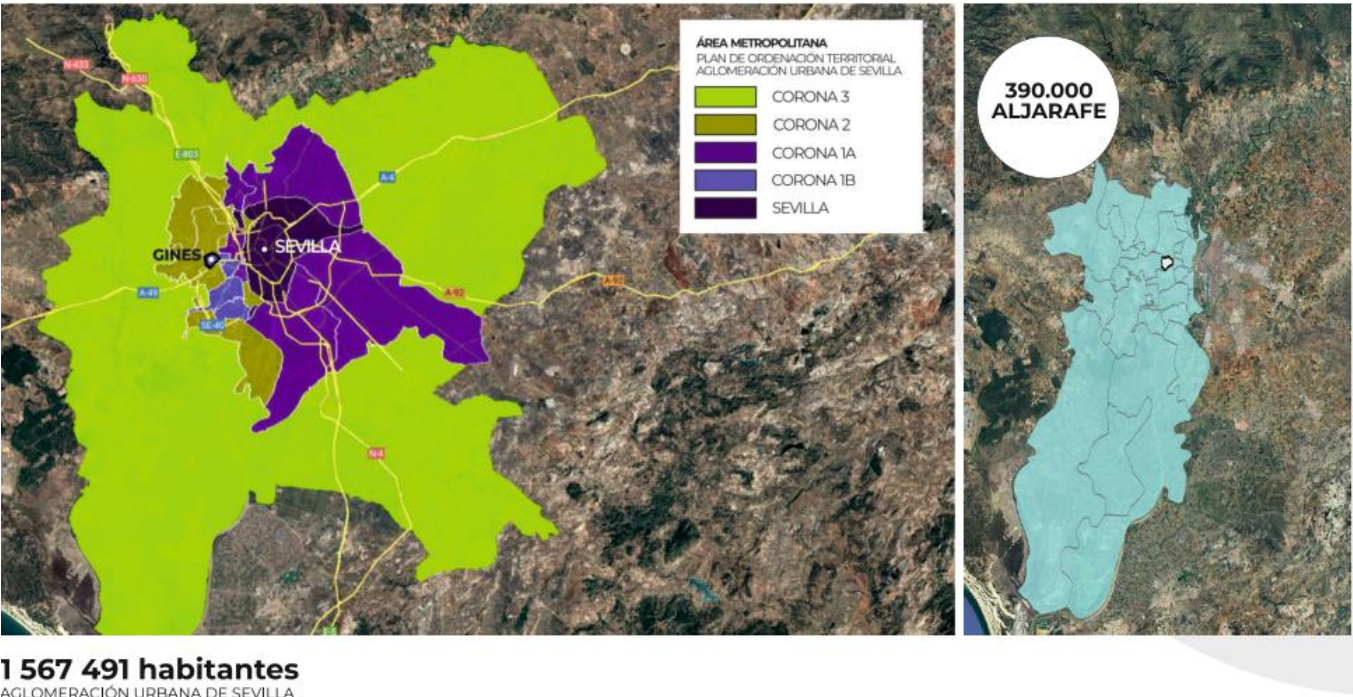


B. MODELO TERRITORIAL

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.

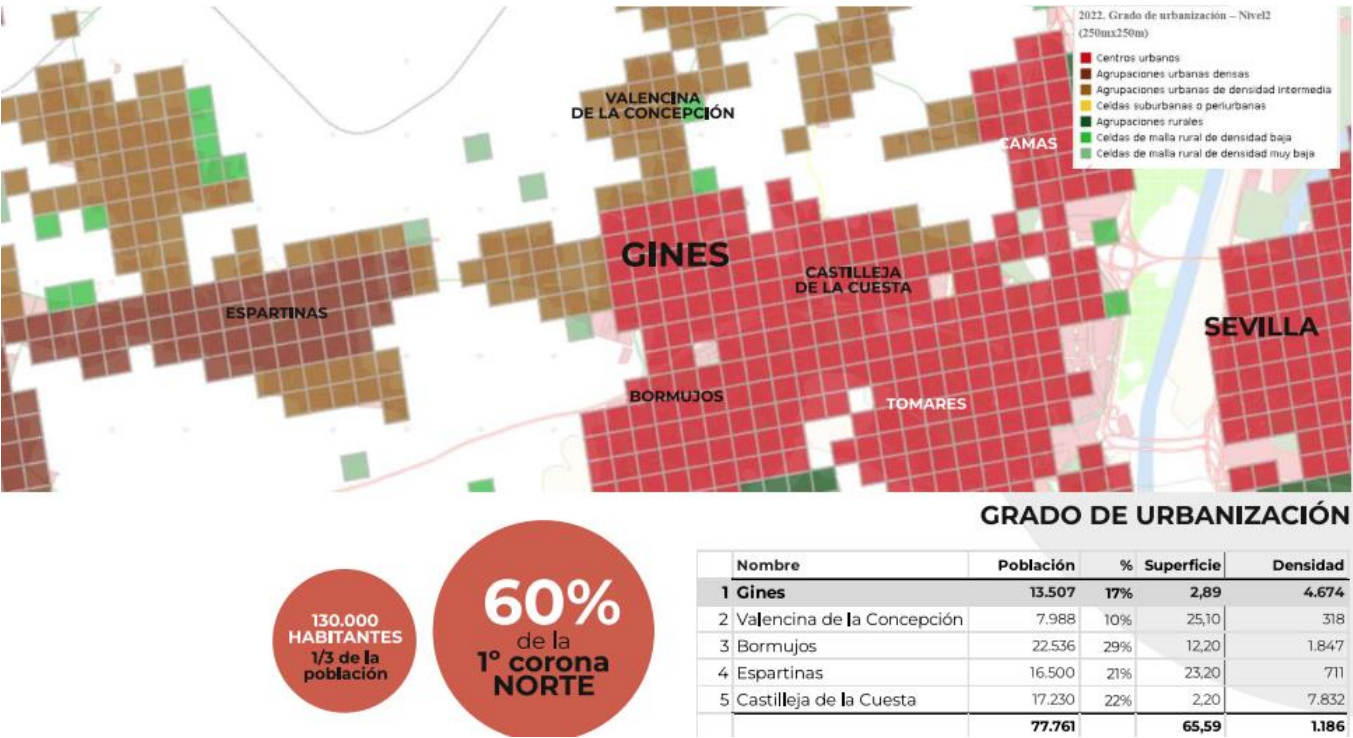


Aproximación al encuadre territorial del municipio de Gines. Elaboración propia.

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

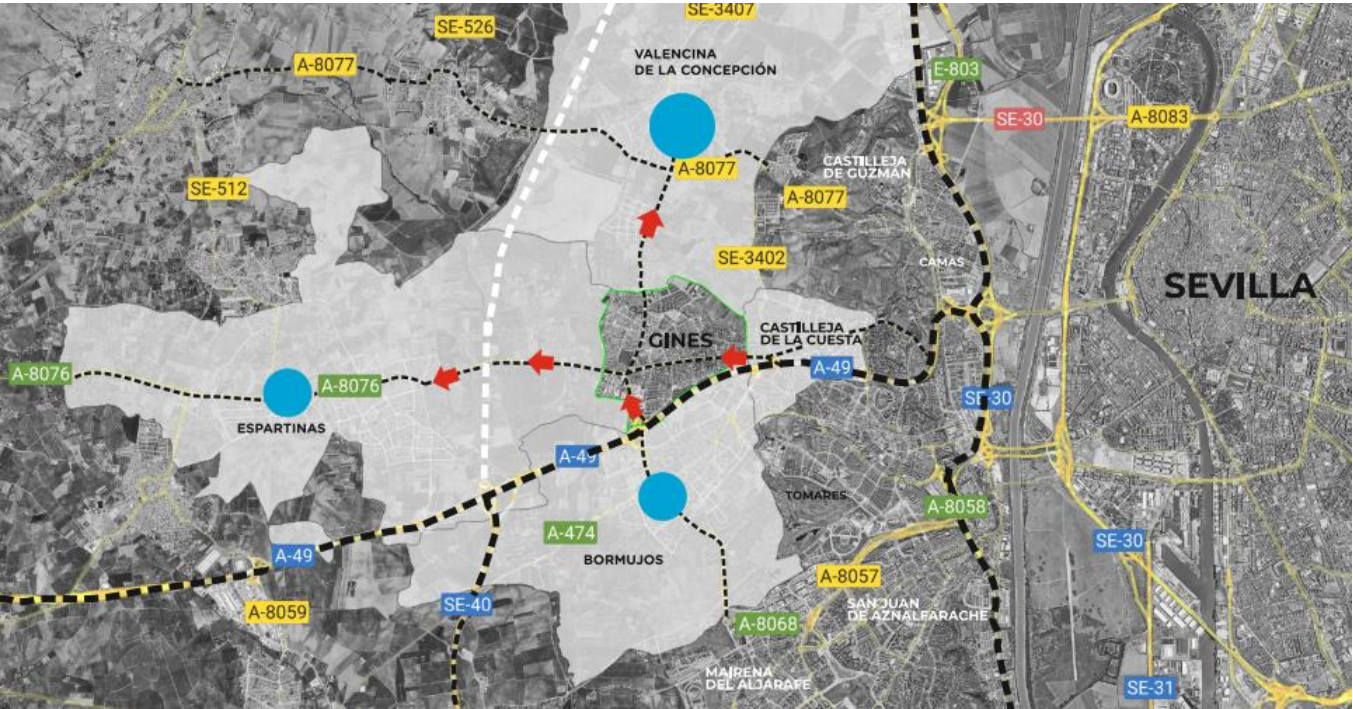


públicos, incrementando la urgencia de implementar soluciones innovadoras y eficientes que aseguren una calidad de vida óptima para la población residente.



Por otra parte, la reserva de suelo rústico dentro del municipio es mínima y, se encuentra en colindancia o incluso integrada dentro de la trama urbana antropizada. Esta característica implica que la estrategia de desarrollo debe focalizarse en la optimización de estas áreas vacantes y en la intervención sobre el suelo urbano consolidado, optimizando las condiciones del suelo urbano consolidado. Este escenario presenta un desafío considerable, ya que requiere la reconfiguración, optimización y revitalización del uso del suelo dentro de un marco ya altamente urbanizado, garantizando simultáneamente la sostenibilidad y la calidad de vida tanto para los habitantes actuales como para los futuros.

En este marco territorial, la movilidad se presenta como el principal reto de la localidad. Gines se sitúa como verdadero cruce de caminos de los municipios de Castilleja de la Cuesta al este, Valencina de la Concepción al norte, Espartinas al oeste y al Bormujos al sur, lo que supone un flujo constante y consecuentemente un intenso tráfico de travesía. Esta situación, además de provocar una saturación de las vías principales de la localidad, ejes norte-sur (Av. de Colón) y este-oeste (Av. de Europa), supone una fragmentación en los cuadrantes en que subdividen a la localidad. Esta fragmentación revierte en falta de continuidad de la trama urbana y de cohesión social e identitaria. Dicha cuestión, debido a lo limitado del suelo de Gines y a la comentada situación de conurbación, debe abordarse sin duda desde una visión territorial, siendo Gines pieza clave de esta intervención global.



EL MODELO TERRITORIAL DE GINES

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

- REVITALIZACIÓN URBANA Y OPTIMIZACIÓN DEL SUELO VACANTE
- MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD
- DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL
- COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDAD
- ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

REVITALIZACIÓN URBANA Y OPTIMIZACIÓN DEL SUELO VACANTE

En el contexto territorial singular de Gines, la consolidación y optimización del suelo vacante se presenta como un pilar fundamental para garantizar un desarrollo sostenible y eficiente. Dado que el municipio cuenta con una superficie extremadamente limitada y una elevada densidad poblacional, la planificación urbanística debe priorizar la maximización del uso del suelo disponible. Esto implica una revalorización de los espacios urbanos ya consolidados, promoviendo la densificación adecuada y el aprovechamiento de las infraestructuras existentes, a fin de evitar la expansión descontrolada y preservar la integridad del tejido urbano. La revitalización de espacios del casco urbano se convierte en una estrategia clave, buscando mejorar la calidad del espacio público y fomentar la cohesión social. Por otro lado, respecto al suelo vacante, tanto dentro del suelo urbano como pendiente de desarrollo en suelo rústico, se deben llevar a cabo bajo la premisa de la optimización de los recursos para dar respuesta a las necesidades de vivienda del municipio y la compleción de los sistemas de espacios libres y equipamientos.

MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA CONECTIVIDAD

La mejora de la movilidad es otro aspecto crítico en la configuración del Modelo Territorial de Gines. La integración del municipio dentro del área metropolitana de Sevilla y su proximidad a otros municipios exige un enfoque coordinado en la planificación de la movilidad, tanto interna como externa. Es imperativo desarrollar infraestructuras viarias con vocación territorial, involucrando a las localidades limítrofes. De la mano de la movilidad global deberá reordenarse la conectividad, tanto mediante la reordenación de las conexiones viarias, como estableciendo medios de transporte que faciliten la movilidad sostenible, priorizando modos de transporte no motorizados y fomentando el uso de transporte público eficiente. La conexión intermunicipal debe ser fortalecida a través de la creación de corredores de movilidad verdes que permitan una accesibilidad fluida y segura, reduciendo la dependencia del vehículo privado y mitigando los impactos ambientales asociados al tráfico urbano.

DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

El desarrollo económico local constituye un eje esencial para asegurar la sostenibilidad y resiliencia del municipio. En un contexto de limitaciones espaciales, es necesario impulsar un modelo de crecimiento económico basado en la ciudad de proximidad, de manera que se promueva el comercio de proximidad y se reduzcan los desplazamientos. De esta manera se deberá trabajar en una doble vertiente. Por un lado, mediante la integración de este tipo de actividades en los nuevos desarrollos urbanísticos y por otro mediante la potenciación de los ejes urbanos principales, 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 VIDAD

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

ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO Y RESILIENCIA

La adaptación al cambio climático y la resiliencia son consideraciones transversales que deben integrarse en todas las acciones de planificación urbana. En un entorno urbano denso y limitado en su capacidad de expansión, es esencial adoptar medidas que mitiguen los riesgos asociados al cambio climático, como las inundaciones o las olas de calor, y que promuevan la eficiencia energética y el uso de recursos renovables. La infraestructura verde y azul debe ser integrada en la trama urbana, facilitando la adaptación a las condiciones climáticas cambiantes y mejorando la calidad ambiental del municipio. De esta forma, la creación de ejes verdes tanto integrados en el casco urbano como periféricos, son claves para conseguir una verdadera interconexión de la red verde y de espacios públicos tanto de la localidad como de las localidades del entorno, multiplicando el potencial de la malla verde territorial. La resiliencia urbana se logrará a través de un enfoque holístico que incluya la participación ciudadana y la cooperación intermunicipal, garantizando que el desarrollo de Gines sea sostenible y adaptable a largo plazo.



PGOM GINES

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FASE III. DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

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.



C. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

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

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

CRITERIOS GENERALES DE LALISTA

municipio, debe ir encaminado a dar respuesta a los principios generales de la ordenación establecidos en el artículo 4 de la LISTA, el cual establece que tienen carácter informador para la actividad territorial y urbanística y para los instrumentos de ordenación previstos en esta Ley, sin perjuicio de su aplicación directa en defecto de estos últimos.

• Viabilidad social

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

• Viabilidad ambiental y paisajística

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

• Ocupación sostenible del suelo

Se deberán proponer crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con los núcleos urbanos existentes y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En este sentido, habrá que analizar pormenorizadamente los crecimientos propuestos en el marco del Planeamiento General vigente,

para verificar cuáles son estrictamente necesarios para el desarrollo de Gines, y qué iniciativas tienen capacidad para impulsar adecuadamente las actuaciones.

• Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética

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

• Resiliencia

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

• Viabilidad económica

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

• Gobernanza en la toma de decisiones

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

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

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

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

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor del PGOU en 2013, han sido aprobadas distintas disposiciones legales y reglamentarias que afectan al régimen del suelo y planeamiento urbanístico, principalmente en el contexto regional con la nueva Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su reglamento.

2. **Incidir en la mejora de la calidad de vida.** A través de las posibilidades que ofrece el planeamiento urbanístico como marco regulador de intensa incidencia en la transformación física y funcional de la ciudad.



3. **Trabajar con el presente pensando en el futuro.** Planificar para los años venideros con políticas progresivas a implementar en el tiempo, que no sean contradictorias con poner en valor los territorios
4. **Aprovechar la experiencia en el proceso de implementación de otros planes.** El plan propone y, más allá de los acontecimientos del futuro, hay que implementarlo basado en la experiencia buscando la utilidad y servicio a las personas, generando un documento claro y accesible.
5. Adecuarlo al dinamismo de las distintas zonas de Gines y de la totalidad del municipio con la flexibilidad necesaria para dar respuestas ágiles de manera no traumática.
6. Tener en cuenta el **Área Metropolitana de Sevilla**. El municipio, además, es parte del Área Metropolitana estando presente en el conjunto del plan.
7. **Modelo Territorial.** El que se deriva de las leyes, los planes supramunicipales y políticas sectoriales contando con la normativa urbanística vigente a revisar, y pasando por el modelo de desarrollo municipal.
8. **Incorporación de las energías alternativas.** Con objeto de ayudar en la crisis energética, y coadyuvar en la incorporación de instalaciones para energías verdes.
9. **Instrumentos que faciliten la gestión.** Que faciliten el acceso a la información disponible a técnicos municipales y demás usuarios.
10. **Cartografía actualizada.** Actualizada en base a cartografía catastral a fecha de redacción y la delimitación del Término Municipal marcada por el IECA, órgano competente en esta materia. Esta actualización se realiza en base a que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales.

Respecto a la delimitación del Término Municipal hay que indicar:

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

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

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

Geográfico a finales del siglo XIX. De aquellas líneas que han sido replanteadas también se muestran los mojones de los que se han obtenido coordenadas precisas.

Cabe advertir que el análisis de la superposición de la delimitación del término municipal establecida por el órgano competente IECA muestra desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente. Estos desajustes pueden implicar conflictos en las parcelas afectadas en relación con los procedimientos de concesión de licencias urbanísticas y de ámbito competencial de actuación de los servicios municipales, así como en la coordinación catastro-registro.

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



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.

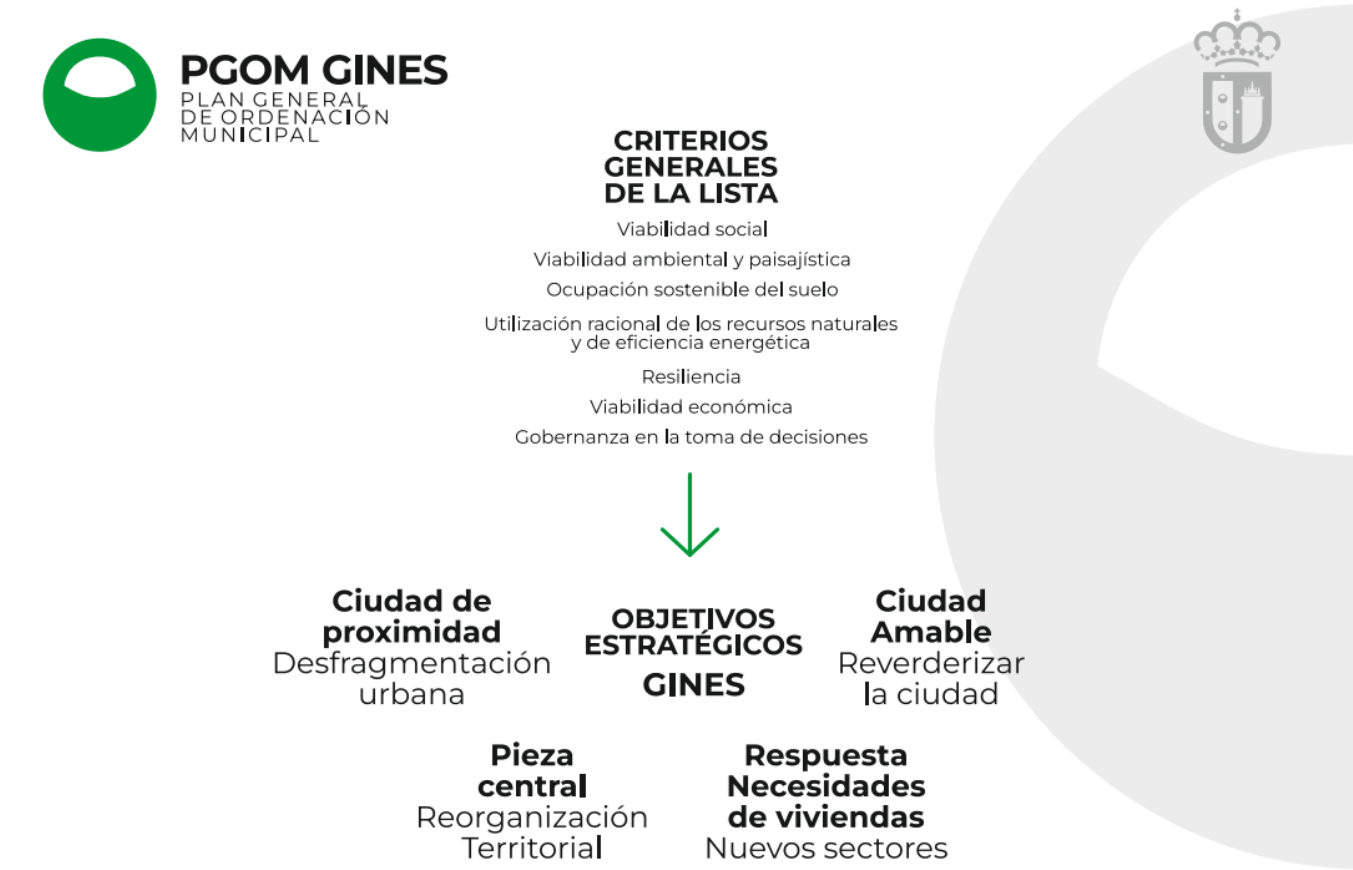
El concepto de ciudad de proximidad surge como una respuesta a los desafíos contemporáneos de planificación urbana, buscando reconfigurar la forma en que las personas interactúan con su entorno inmediato. Este modelo apuesta por un urbanismo que priorice la accesibilidad, la sostenibilidad y la calidad 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.



LA CIUDAD DE PROXIMIDAD. DESFRAGMENTACIÓN URBANA Y LA CIUDAD AMABLE

En este marco, la movilidad sostenible, los equipamientos públicos de cercanía y una planificación urbana orientada a las personas son los pilares que sostienen este concepto, con el objetivo de transformar las ciudades en espacios más habitables y equitativos.

Gines, por su escala y tamaño, se presenta como un escenario idóneo para implementar el concepto de ciudad de proximidad. Su dimensión relativamente compacta la convierten en un modelo potencial para desarrollar un urbanismo que priorice la accesibilidad y la conexión eficiente de sus habitantes con los servicios esenciales.

Al tratarse de un municipio con una estructura urbana consolidada, Gines ofrece la oportunidad de reorganizar sus funciones y espacios, potenciando la idea de que los ciudadanos puedan resolver sus necesidades cotidianas dentro de su entorno inmediato. La cercanía entre áreas residenciales, equipamientos públicos, espacios verdes y comercios facilita la creación de una red urbana en la que desplazarse a pie o en bicicleta sea no solo viable, sino preferible.

La ciudad de proximidad encuentra en Gines un terreno fértil para la integración de estrategias de movilidad sostenible y de mejora del entorno urbano, maximizando los recursos ya existentes. Su tamaño compacto permite optimizar la conexión entre los diferentes barrios, favoreciendo una mayor cohesión social y reforzando el comercio local, lo que a su vez revitaliza la economía de proximidad.

En este sentido, Gines, al alinearse con los principios de la ciudad de proximidad, puede no solo mejorar la calidad de vida de sus habitantes, sino también posicionarse como un ejemplo dentro del área metropolitana de Sevilla, demostrando que es posible un desarrollo urbano equilibrado, accesible y sostenible.

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

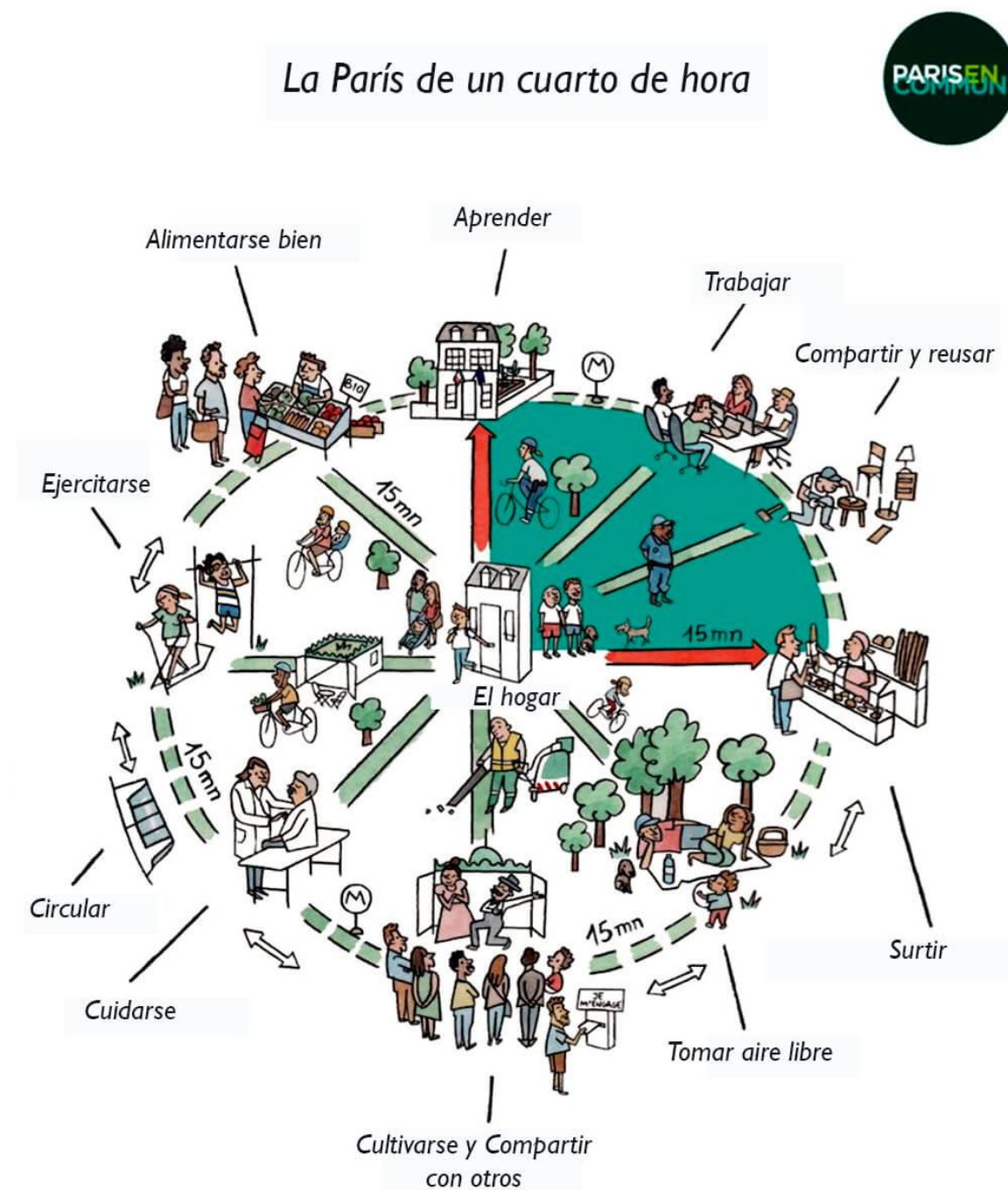
La propuesta es crear un tejido urbano más integrado, donde las conexiones entre los barrios y las áreas de servicios se fortalezcan en torno a la recuperación e integración del casco como elemento vertebrador de la trama urbana. Esto implicaría la implementación de nuevas infraestructuras de movilidad sostenible (paseos peatonales, carriles bici, accesos mejorados), así como la revalorización de espacios públicos que actúen como puntos de encuentro y conexión entre las diferentes áreas del municipio. De este modo, el concepto de ciudad de proximidad en Gines no solo mejora la accesibilidad, sino que también responde a la necesidad de coser el territorio, transformando una barrera en una oportunidad para la cohesión y el desarrollo urbano sostenible.

Otra de las cuestiones que se aborda desde el concepto de **ciudad de proximidad** es la **diversidad de usos** del suelo, un enfoque clave para generar un entorno urbano dinámico y funcional. En el caso de Gines, esta estrategia busca crear un espacio donde convivan de manera equilibrada distintos usos —residencial, comercial, educativo, recreativo, entre otros— en distancias cortas. Esto no solo optimiza el aprovechamiento del espacio urbano, sino que también fomenta la interacción social, la actividad económica local y la sostenibilidad ambiental.

La **diversidad de usos** en Gines promueve una mayor autonomía para sus habitantes, quienes pueden acceder fácilmente a servicios esenciales sin depender de largos desplazamientos. La mezcla



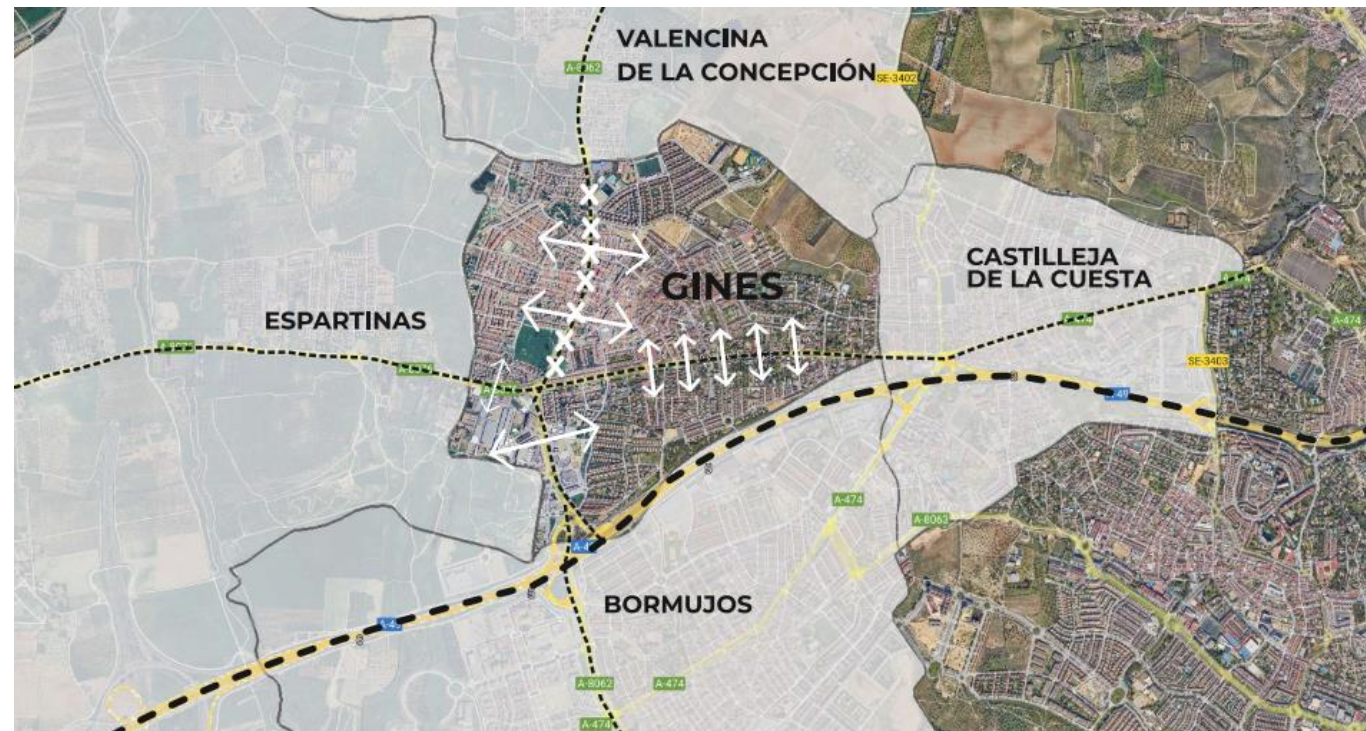
de funciones en cada área del municipio también contribuye a reducir la dependencia del automóvil, favoreciendo modos de transporte más sostenibles como caminar o andar en bicicleta, lo cual mejora la calidad de vida al reducir el tráfico y la contaminación. Este enfoque también busca revitalizar espacios subutilizados, transformándolos en áreas multifuncionales que puedan albergar comercio de proximidad, servicios públicos y zonas de ocio. Así, se impulsa un desarrollo urbano que no está segmentado ni zonificado de forma rígida, sino que integra diferentes actividades en el mismo espacio, fortaleciendo la idea de una ciudad viva y accesible para todos sus habitantes.



Fuente: Anne Hidalgo.

GINES COMO PIEZA CLAVE EN LA REORGANIZACIÓN TERRITORIAL

El término municipal de Gines se posiciona como una pieza clave para la reorganización territorial de esta área del Aljarafe, formando parte de un nodo en el que confluyen directamente otras cuatro localidades y actuando como charnela entre la primera y la segunda corona metropolitana. Su ubicación geográfica, colindante con cuatro municipios, actúa como verdadero cruce de caminos, quedando al sur tangente el paso de la A-49, de la que recibe un flujo de tráfico muy importante. Esta posición, le otorga una relevancia crucial dentro del sistema de movilidad y desarrollo urbano del entorno territorial.



Esquema viario principal de Gines respecto a su entorno territorial. Elaboración propia.

Desde una perspectiva urbanística, Gines no solo actúa como un municipio periférico, sino que es un **nodo de conexión esencial en el concierto del entorno territorial**. Esta posición central, unida a la conurbación existente con estos otros cuatro municipios, suponen un importante problema de movilidad que afecta tanto a Gines como a su entorno. Esta situación desde el PGOM debe verse como un reto, tanto para solventar esta problemática que trasciende a la congestión de tráfico, como para establecer una estructura territorial entre estas localidades que tienen a Gines como elemento central.

Además, el papel de Gines en el sistema territorial va más allá de su función como un nodo de movilidad. Al ser un elemento central en el Aljarafe, puede **asumir un rol preponderante en la reestructuración de la comarca**, sirviendo las actuaciones en materia de movilidad como catalizadores de nuevas actividades y sinergias para el contexto del territorio.

LOS NUEVOS SECTORES COMO RESPUESTA A LAS NECESIDADES DE VIVIENDA

Gines tiene el potencial de desempeñar un papel fundamental en la solución de la **problemática residencial** que afecta al área metropolitana de Sevilla y a la propia capital. La creciente demanda de viviendas asequibles y la escasez de suelo disponible en Sevilla han generado una presión significativa sobre el mercado inmobiliario, especialmente en lo que respecta a la **vivienda protegida y en alquiler**. Ante este escenario, Gines se posiciona como un municipio clave con capacidad para aportar soluciones a largo plazo, aprovechando su ubicación estratégica y sus recursos urbanísticos.

Como elemento a destacar en la estructura de Gines hay que considerar los sectores sin actualmente sin desarrollar, “Biedma Norte” y en muy mayor medida el sector “Estacada del Barbero-Tabladilla”. Estos sectores se encuentran por un lado en contacto directo con la trama urbana consolidada y por otro con los límites de las localidades colindantes, por lo que su valor se multiplica como bolsas de suelo con un gran potencial. Estos sectores prevén un porcentaje importante de **viviendas protegidas y en alquiler**, pudiendo incluso regular dichos porcentajes al alza, con lo que se podría mejorar el acceso a la vivienda para jóvenes, familias y colectivos vulnerables, contribuyendo a aliviar la presión sobre el mercado inmobiliario en Sevilla y su entorno.

Además, la **ubicación privilegiada** de Gines, junto al eje de la A-49, con previsión de enlace con la ronda SE-40 y a pocos minutos de la capital, le otorga una ventaja competitiva como opción residencial. Su proximidad a Sevilla, combinada con un entorno más tranquilo y una escala urbana más humana, lo convierte en un lugar atractivo para quienes buscan calidad de vida sin alejarse del núcleo urbano principal. La apuesta por un modelo de desarrollo que incluya **políticas de vivienda protegida**, acompañado de programas de **rehabilitación y regeneración urbana**, puede consolidar a Gines como un destino residencial alternativo, pero complementario, a la capital.

Este enfoque no solo atendería a la demanda de vivienda asequible, sino que también permitiría un **desarrollo equilibrado** de la primera corona metropolitana, contribuyendo a una redistribución de la población y reduciendo la congestión en Sevilla capital. La construcción de nuevas viviendas, en combinación con el fortalecimiento de los servicios públicos, infraestructuras y la movilidad sostenible, potenciaría a Gines como una **pieza clave** en la estructura metropolitana, capaz de integrar soluciones habitacionales y dinamizar su tejido económico y social.

En resumen, Gines tiene la capacidad de ser un **actor relevante** en la solución de los desafíos residenciales del área metropolitana de Sevilla. Su potencial para desarrollar viviendas asequibles, sumado a su cercanía y buena conexión con la capital, la sitúan como un municipio con una **gran capacidad para aliviar la presión residencial** de Sevilla, mientras se fortalece como una opción residencial atractiva para las nuevas generaciones locales y otros sectores de la población.



EJES/DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES

El nuevo Plan debe establecer como eje central de su propuesta de ordenación una serie de actuaciones que faciliten un desarrollo urbano en sintonía con las exigencias y desafíos actuales de la planificación urbana y que desarrollen los objetivos estratégicos ambientales marcados. En este contexto, se plantean los denominados ejes/directrices estratégicos, los cuales se conciben como elementos claves entrelazados que no solo servirán de base para el impulso y desarrollo de nuevas operaciones urbanas, sino que también actuarán como catalizadores de una transformación integral del municipio.

Estos ejes/directrices estratégicos deberán promover un crecimiento sostenible y eficaz, adaptado a las necesidades contemporáneas de la comunidad, y orientado a generar nuevas oportunidades tanto en términos económicos como sociales. Al integrar elementos como la movilidad sostenible, la creación de espacios públicos de calidad, la promoción de la diversidad de usos y la preservación del medio ambiente, no solo se responderán a las demandas inmediatas de la población, sino que también contribuirán a sentar las bases para un desarrollo urbano que sea resiliente a largo plazo.

Estos ejes/directrices estratégicos no deben entenderse como compartimentos estancos, es decir, no son elementos independientes o aislados que operan de manera separada dentro del plan de desarrollo urbano. Por el contrario, se conciben como componentes profundamente interrelacionados y sinérgicos, que se apoyan y refuerzan mutuamente para lograr una transformación integral y coherente del municipio.

Además, estos permitirán articular y cohesionar las distintas áreas del municipio, fomentando una mayor conectividad entre ellas y garantizando un desarrollo más equilibrado. Esto incluye la regeneración de zonas infrautilizadas, la revitalización de áreas con potencial de desarrollo, y la integración de nuevas infraestructuras que mejoren la calidad de vida de los habitantes. Este enfoque a proponer en el nuevo PGOM busca asegurar que el municipio no solo crezca en términos cuantitativos, sino que lo haga de manera cualitativa, creando un entorno urbano más inclusivo, funcional y sustentable.

¿CUÁLES SON LOS EJES ESTRATÉGICOS AMBIENTALES?

Los **ejes/directrices estratégicos** propuestos en el Avance de este nuevo Plan General de Ordenación Municipal (PGOM) se presentan como una hoja de ruta esencial para guiar el desarrollo urbano del municipio, alineándose con los desafíos contemporáneos de la planificación urbana. Estos ejes son fundamentales para impulsar nuevas operaciones urbanas y para catalizar una transformación integral que responda a las necesidades presentes y futuras de la comunidad.

Ejes/Directrices Estratégicos:

1. **Crecimiento Sostenible y Eficaz:** Los ejes están diseñados para promover un crecimiento que no solo sea sostenible, sino también eficiente. Se busca un desarrollo que esté en armonía con el medio ambiente, respetando los recursos naturales y asegurando un futuro sostenible para las próximas generaciones.
2. **Movilidad Sostenible:** Se enfatiza la creación de sistemas de transporte que reduzcan la dependencia de vehículos privados, fomentando alternativas como el transporte público, la movilidad activa (como caminar y andar en bicicleta) y la conectividad entre distintos medios

de transporte. Esto no solo mejorará la calidad del aire y reducirá la huella de carbono, sino que también hará la ciudad más accesible para todos sus habitantes.

3. **Espacios Públicos de Calidad:** La creación y mejora de espacios públicos es un eje central, orientado a garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a áreas verdes y de recreación. Estos espacios no solo son vitales para la salud y el bienestar de la comunidad, sino que también fomentan la cohesión social.
4. **Diversidad de Usos:** Se propone la promoción de una diversidad de usos en el tejido urbano, que incluye la mezcla de zonas residenciales, comerciales, industriales y de servicios. Esta diversificación busca crear una ciudad más dinámica y adaptable, donde las personas puedan vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre en un entorno integrado y eficiente.
5. **Preservación del Medio Ambiente:** La puesta en valor de los espacios verdes existentes y su integración en un modelo de infraestructura verde urbana son claves para asegurar un equilibrio en el desarrollo urbano.
6. **Regeneración y Revitalización:** Se plantea la regeneración de áreas infrautilizadas y la revitalización de zonas con potencial de desarrollo. Estas acciones buscan no solo mejorar la calidad de vida en estas áreas, sino también fomentar un desarrollo más equitativo y equilibrado en todo el municipio.
7. **Conectividad y Cohesión Urbana:** Los ejes estratégicos también se orientan a mejorar la conectividad entre diferentes áreas del municipio, asegurando una integración efectiva entre nuevas infraestructuras y las existentes. Esto garantizará un desarrollo más cohesionado, donde todas las áreas del municipio estén bien interconectadas y se benefician mutuamente.

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

INTERCONEXIÓN E INTERDEPENDENCIA DE LOS EJES

La estrategia base que debe soportar las distintas propuestas de ordenación que se desarrollen en este Avance del PGOM debe enfocarse de un punto de vista holístico, sistémico que implique que cada intervención o política diseñada bajo estos ejes debe considerar cómo impacta y se relaciona con los demás. Entendemos que este enfoque donde prima la sinergia entre los ejes estratégicos maximiza los resultados.

Movilidad Sostenible y Espacios Públicos de Calidad: La promoción de la movilidad sostenible no solo se refiere al transporte, sino también a cómo se conectan y diseñan los espacios públicos. Un sistema de movilidad bien planificado debe integrarse con parques, plazas y espacios o zonas verdes, creando corredores ecológicos que mejoren tanto la accesibilidad como la calidad del entorno urbano. De este modo, la movilidad sostenible y los espacios públicos de calidad se nutren entre sí, mejorando la experiencia urbana en su conjunto.

Diversidad de Usos y Revitalización Urbana: La diversidad de usos en el tejido urbano impulsa la revitalización de áreas infrautilizadas. Cuando se mezclan zonas residenciales con comerciales, culturales y recreativas, se crea un entorno dinámico que revitaliza barrios y fomenta la actividad



económica y social. Esta mezcla de usos también mejora la cohesión social, promoviendo así una mayor interacción.

Crecimiento Sostenible y Preservación del Medio Ambiente: Estos dos ejes están intrínsecamente conectados, ya que un crecimiento urbano sostenible debe basarse en la preservación del medio ambiente. Las políticas que promuevan un desarrollo urbano compacto y eficiente pueden reducir la expansión urbana descontrolada, protegiendo al mismo tiempo los espacios naturales. Esto también implica integrar infraestructuras verdes y soluciones basadas en la naturaleza dentro del entorno urbano para asegurar un desarrollo que sea respetuoso con el medio ambiente y resiliente a largo plazo.

Conectividad y Cohesión Urbana: Mejorar la conectividad dentro del municipio requiere desarrollar una propuesta conjunta donde inciden los diferentes ejes estratégicos. La movilidad sostenible, la calidad de los espacios públicos, la diversidad de usos y la regeneración de zonas deben estar articulados para garantizar que las distintas áreas del municipio estén bien conectadas. Esta conectividad no solo es física, sino también social y económica, asegurando que el desarrollo sea equilibrado y que todas las zonas del municipio se beneficien de las mejoras urbanas.

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

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.

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.

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

E. Principales problemas de la movilidad del transporte de mercancías dentro del centro:

- Existen varios puntos definidos como zonas de carga/descarga, pero carecen de una señalización clara, y no cuentan con una ubicación adecuada por tráfico y espacio dedicado.
- Ausencia de espacios reservados y apartados del resto del tráfico.

Propuestas de mejora desde el Planeamiento General:

- Para mejorar la movilidad a pie, se propone llevar a cabo medidas de peatonalización pura y mixta para mejorar la comodidad y seguridad de la circulación peatonal. Además, asegurar la continuidad en los itinerarios peatonales, mejorar la confortabilidad y eliminar los elementos que invaden los recorridos peatonales.
- En cuanto al transporte público, se propone la introducción de un sistema de transporte a la demanda, mejorar la accesibilidad de las paradas y su entorno,



- aumentar la señalización, y asegurar itinerarios peatonales adecuados hacia estas paradas.
- La mejora de la red ciclista se basa en la creación de una red de carriles bici más extensa y una red de aparcamientos para bicicletas.
- Para mejorar la movilidad motorizada privada, el PGOM deberá implementar medidas que favorezcan la calidad ambiental, tales como implementa una red de aparcamientos disuasorios para reducir el número de vehículos en el centro. El elemento más importante de la propuesta es la inclusión de una circunvalación exterior al núcleo que desvíe el tráfico interior y reduzca los problemas que se generan en vías como la calle Colón y la Avda. Europa, principalmente. Todo ello acompañado de una Reordenación del viario para mejorar la eficiencia del tráfico y reducir los congestionamientos.

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.



PGOM GINES

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL

FASE III. DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

Además, desde el Ayuntamiento se están llevando a cabo iniciativas encaminadas a favorecer la implantación de energía solar fotovoltaica en edificios e instalaciones de titularidad privada, especialmente viviendas residenciales, a través del sistema de autoconsumo compartido que se está estudiando implementar mediante la cesión de suelo público a empresas instaladoras para la ubicación de dichas instalaciones



D. ORDENACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA CONURBACIÓN . LOS PLANES DE ORDENACIÓN INTERMUNICIPAL

Los **planes de ordenación intermunicipal** son instrumentos clave en la planificación territorial, especialmente en el contexto de **conurbación**, donde varias áreas urbanas, que pertenecen a diferentes municipios, tienden a fusionarse en una única aglomeración. La importancia de estos planes radica en que permiten coordinar el crecimiento, uso del suelo, servicios públicos y recursos entre varios municipios, logrando una planificación más coherente y eficiente. Algunos de los aspectos más relevantes son:

1. Gestión del crecimiento urbano

En las conurbaciones, el crecimiento de las ciudades no se limita a las fronteras de un solo municipio. Sin un plan de ordenación intermunicipal, el crecimiento puede ser desordenado y causar problemas como la expansión urbana descontrolada (urban sprawl), lo que afecta la infraestructura y los servicios públicos. Estos planes permiten coordinar el desarrollo entre municipios vecinos, asegurando que la expansión se realice de manera ordenada y sostenible.

2. Optimización de la infraestructura y servicios públicos

En un contexto de conurbación, los municipios comparten recursos y servicios, como transporte, agua, electricidad, salud y educación. Un plan intermunicipal facilita la creación de infraestructuras y servicios compartidos, evitando duplicidades y asegurando que se distribuyan equitativamente en toda la aglomeración. Esto reduce costos y mejora la eficiencia en la prestación de servicios a los ciudadanos.

3. Solución de conflictos por uso del suelo

En la conurbación, puede haber tensiones entre municipios por el uso del suelo, especialmente en áreas limítrofes. Un plan de ordenación intermunicipal establece criterios comunes para el uso del suelo, evitando conflictos sobre qué tipo de actividades (industriales, residenciales, comerciales, recreativas) se deben desarrollar en determinadas áreas. Esto también ayuda a proteger zonas naturales y preservar el medio ambiente.

4. Movilidad y transporte

La movilidad es uno de los principales retos en áreas conurbadas. La planificación intermunicipal permite desarrollar redes de transporte público integradas y eficientes que conecten los diferentes municipios, facilitando el desplazamiento de los ciudadanos y reduciendo la congestión vehicular. Además, se promueve el uso de medios de transporte más sostenibles, como el transporte público, bicicletas o zonas peatonales.

5. Protección del medio ambiente

En áreas conurbadas, la presión sobre el medio ambiente es mayor debido al aumento de la población y la urbanización. Los planes de ordenación intermunicipal permiten gestionar de manera conjunta áreas de protección ambiental, zonas verdes y recursos naturales, garantizando su preservación a largo plazo. También facilitan la gestión de problemas comunes, como la calidad del aire o la gestión de residuos, que afectan a toda la aglomeración.

6. Desarrollo económico y cohesión social

La planificación intermunicipal fomenta un desarrollo económico equilibrado en la región conurbada. Sin coordinación, un municipio puede atraer más inversiones y desarrollo en detrimento de los otros, generando desigualdades. Un plan conjunto permite distribuir

equitativamente las oportunidades de desarrollo, lo que contribuye a la cohesión social y económica entre los diferentes municipios.

7. Evitar duplicidades y competencia innecesaria entre municipios

La falta de coordinación entre municipios puede generar competencia desleal, como ofrecer ventajas fiscales o urbanísticas para atraer inversiones en detrimento de otras localidades cercanas. Los planes intermunicipales permiten evitar estos conflictos, promoviendo una cooperación beneficiosa para todos los actores involucrados.

8. Adaptación al cambio climático y resiliencia urbana

Los desafíos asociados con el cambio climático, como la gestión del agua, las olas de calor o la prevención de desastres naturales, requieren un enfoque integral y coordinado. Un plan intermunicipal facilita la implementación de medidas conjuntas para mitigar y adaptarse a estos desafíos, haciendo a las ciudades más resilientes.

La nueva andaluza establece a través del Artículo 64. El Plan de Ordenación Intermunicipal.

1. El Plan de Ordenación Intermunicipal tiene por objeto establecer la ordenación de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, que deban ser objeto de una actuación urbanística conjunta. En todo caso, se limitará a lo estrictamente indispensable para este fin, procurando la mínima incidencia sobre la ordenación establecida en los municipios correspondientes.

2. El contenido del Plan de Ordenación Intermunicipal comprenderá las determinaciones propias de los Planes Generales de Ordenación Municipal que sean adecuadas para el cumplimiento de su objeto específico.

Que se desarrolla a través del Reglamento en su artículo 87

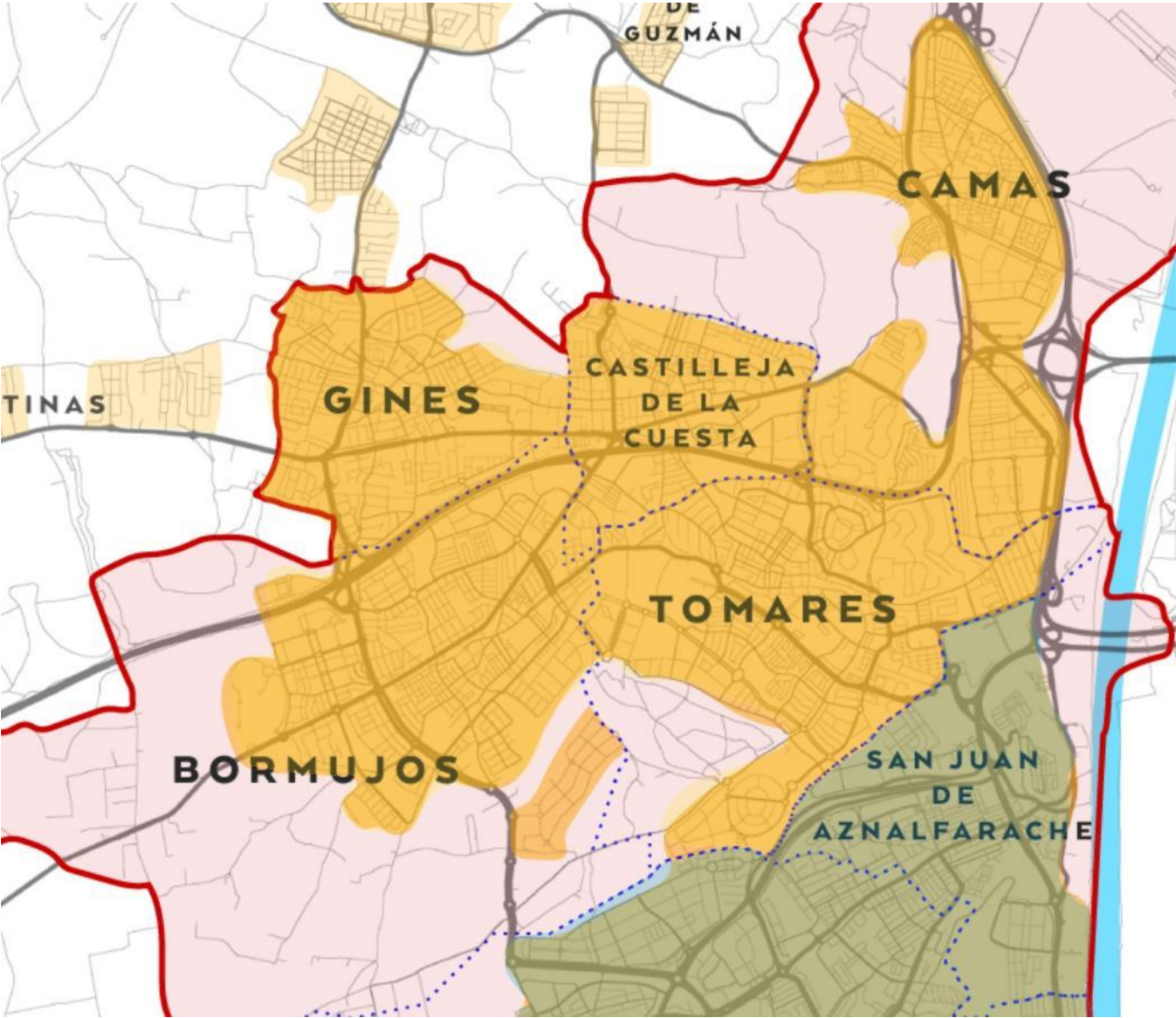
Artículo 87. El Plan de Ordenación Intermunicipal.

*1. El Plan de Ordenación Intermunicipal tiene por objeto establecer, en el marco de la ordenación territorial, **la ordenación urbanística de áreas concretas, integradas por terrenos situados en dos o más términos municipales colindantes, que deban ser objeto de una actuación urbanística conjunta.** En todo caso, se limitará a lo estrictamente indispensable para este fin, procurando la mínima incidencia sobre la ordenación establecida en los municipios correspondientes.*

*2. El Plan de Ordenación Intermunicipal **contendrá aquellas determinaciones de la ordenación urbanística general recogidas en los artículos 75, 76 y 77** que sean necesarias para la consecución de sus fines. De igual modo, establecerá con carácter preceptivo la delimitación y la ordenación urbanística detallada completa de las actuaciones de transformación urbanística previstas, para permitir su ejecución sin necesidad de tramitar un instrumento de ordenación detallada posteriormente. En este sentido, habrá de incorporar las determinaciones de ordenación detallada definidas en las letras b), c), d), f), g), h) y j) del artículo 78.2. [...]*



Dentro de este contexto, **Gines**, situado en la **primera corona norte** del Aljarafe y con una población aproximada de 130.000 habitantes en su área de influencia directa, juega un papel crucial en la planificación territorial de la región.



El **Aljarafe** es una de las áreas más dinámicas y con mayor crecimiento poblacional de la provincia de Sevilla. La cercanía con la capital y su atractivo como zona residencial ha impulsado su desarrollo, pero también ha traído consigo importantes retos urbanísticos, ambientales y de movilidad. **Gines**, al ser un centro urbano estratégico de la primera corona, se enfrenta a estos desafíos de manera más intensa, por lo que se ve en los **Planes de Ordenación Intermunicipal** una herramienta fundamental para afrontar el desarrollo del PGOM.

Por tanto, la implantación de un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) en Gines y su ámbito de influencia, en el contexto del futuro Plan General de Ordenación Municipal (PGOM), se presenta

como una solución estratégica para enfrentar los desafíos derivados del crecimiento urbanístico y la interrelación territorial en el Aljarafe.

1. Coordinación Territorial y Urbanística

El POI permitirá abordar la planificación urbanística de áreas específicas que abarcan varios municipios colindantes. En este caso, la colaboración entre Gines y los municipios vecinos es esencial para garantizar una actuación urbanística conjunta que atienda las demandas de desarrollo y movilidad de forma integrada y eficiente, conforme a lo establecido en el Artículo 64 de la Ley Andaluza y el Artículo 87 de su Reglamento. Dicha planificación territorial intermunicipal asegura que las actuaciones urbanísticas estén alineadas con las necesidades reales de la población y eviten contradicciones en las ordenaciones particulares de cada municipio.

2. Minimización de Impactos Urbanísticos

El principio de actuación del POI se basa en una intervención lo más limitada posible para evitar distorsiones en la ordenación urbanística existente de los municipios. En el caso de Gines, que juega un papel importante como núcleo estratégico en la primera corona del Aljarafe, esto significa que el POI debe actuar sobre aspectos clave del territorio sin alterar significativamente su estructura urbana y paisajística preexistente, respetando la identidad local.

3. Determinaciones Urbanísticas Detalladas y Ejecución Directa

El POI deberá establecerse integrando las determinaciones generales del futuro PGOM, el cual deberá proporcionar una delimitación de las áreas de actuación y áreas de transformación urbanística previstas que se desarrollará de forma detallada en los futuros POU, tal como exige el artículo 87.

4. Articulación de Retos Urbanísticos y Ambientales

La presión urbanística, el crecimiento demográfico y los desafíos medioambientales requieren que Gines y sus municipios colindantes adopten soluciones conjuntas que mitiguen los impactos negativos sobre el entorno natural. El POI debe incluir mecanismos que regulen el uso del suelo y mejoren la conectividad territorial, asegurando así un crecimiento sostenible. En este sentido, el desarrollo de infraestructuras de movilidad sostenible y la protección de los corredores verdes entre municipios se tornan aspectos prioritarios.

5. Papel Estratégico de Gines en el Aljarafe

Gines, al situarse en una posición estratégica dentro del Aljarafe y ser un referente residencial y comercial de la primera corona, se beneficia de la implementación de un POI para coordinar sus nuevas áreas de ordenación con los municipios vecinos. Esta planificación conjunta se alinea con los objetivos de integración regional y cohesión territorial, permitiendo que el desarrollo de infraestructuras, la mejora de la movilidad y la gestión de los recursos sean más eficientes y equilibrados.



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

JUSTIFICACIÓN

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



de las actuaciones previstas en las Haciendas de las Administraciones Públicas intervinientes y receptoras de las nuevas infraestructuras y responsables de los servicios resultantes.

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

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

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

Se concluye así que el PGOM incluirá

- A. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA
- B. MEMORIA DE VIABILIDAD ECONÓMICA

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

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

CONCLUSIÓN

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



ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

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

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

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

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

Proyecto estratégico	Prioridad	Posibles agentes de Financiación/Subvencionador
CIRCUNVALACIÓN TERRITORIAL	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
REORDENACIÓN Y PEATONALIZACIÓN ÁMBITO C/ REAL	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
INTEGRACIÓN PEATONAL AV. COLÓN	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
PLAN DE PEATONALIZACIÓN Y RED CICLISTA	X	Administración Local-Diputación
RED DE ESPACIOS VERDES	X	Administración Local-Diputación
MEJORA Y REORDENACIÓN MÁRGENES DE LA A-49		Administración Estatal-Diputación-Local
HOMOGENEIZACIÓN ESTÉTICA Y SEÑALETICA		Administración Local-Supramunicipal
REGENERACIÓN PARCELAS PARA PARKINGS PÚBLICOS		Administración Local-Supramunicipal (colaboración público-privada)
DESARROLLO NUEVOS SECTORES		Administración Local (colaboración público-privada)
PUESTA EN VALOR SENDAS VERDES		Administración Europea Administración Local-Autonómica

Además, cabe reseñar que la infraestructura territorial que supone la circunvalación debe gestionarse mediante un Planeamiento territorial, ya sea un Plan de Ordenación Intermunicipal (POI) u otros mecanismos.

Además, como recurso clave en el desarrollo del PGOM hay que considerar los recursos económicos derivados los desarrollos previstos por el PGOM para el Sector “Biedma Norte” y” Estacad del Barbero”, y las buenas previsiones de comercialización de las tipologías previstas ya sean residenciales o terciarias.

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

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





PGOM GINES

PLAN GENERAL
DE ORDENACIÓN
MUNICIPAL