



Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE

proporción en las secciones tipo de viario de suelo asfaltado pavimentado o terrizo. No se pueden valorar las obras de infraestructuras a realizar en cada caso porque también son de muy difícil concreción con los datos disponibles.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Lepanto. 284.105 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad Alta 80 viv/ha . 2.200 viviendas.
Superficie de Viario Publico:109.573 m2 (13.950 m2 ya ha sido reurbanizados)
Superficie plazas y espacios libres públicos a reurbanizar: 11.500 m2

Los módulos de coste unitarios de referencia para los distintos tipos de viario son los siguientes:

| | |
|---|----------|
| Reurbanización de Viario tipo sección media 8 m ancho: | 40 €/m2 |
| Reurbanización superficial de Plazas y espacios libres: | 30 €/m2 |
| Construcción de aparcamiento subterráneo bajo plazas : | 480 €/m2 |
| Demolición de edificaciones existentes: | 40 €/m2 |
| Indemnización por traslado de edificaciones y locales existentes: | 600 €/m2 |
| Construcción de nuevas edificaciones comerciales : | 800 €/m2 |
| Reposición Instalaciones de Alumbrado: | 60 €/ml |

En los costes de urbanización del viario se incluyen las obras de reforma de pavimentación, calzadas y acerados , y la reforma de la instalación de alumbrado. No se incluyen las obras de renovación de las infraestructuras de abastecimiento , saneamiento y energía eléctrica, que deberán valorarse de forma separada en cada caso por las compañías de suministro, y ejecutarse de forma coordinada en su caso , mediante convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las compañías de suministro.

También se realiza una aproximación a los costes de construcción de aparcamientos subterráneos bajo las plazas o espacios libres, incluyendo en el caso de la plaza de la esquina de las calles Barcelona y Navarra, la demolición de parte de los locales existentes y su nueva edificación, con indemnización por traslado de los inquilinos y propietarios actuales , mientras se ejecutan las obras (plazo estimado 2 años).

Estimación presupuesto

| | |
|---|---------------------|
| Coste reurbanización viario: 95.623 m2 x 40 €/m2 = | 3.824.920 € mas iva |
| Coste reurbanización E. L. Juan de Austria Vicente Alexandre | |
| Reurbanización Plaza: 5.800 m2 x 30 €/m2 = | 174.000 € mas iva |
| Coste reurbanización E. L. Juan de Austria San Sebastián | |
| Reurbanización Plaza: 3.000 m2 x 30 €/m2 = | 90.000 € mas iva |
| Construcción aparcamiento: 3.000 m2 x 480 €/m2 = | 1.440.000 € mas iva |
| Coste reurbanización E. L. Barcelona y Navarra | |
| Reurbanización Plaza: 3.000 m2 x 30 €/m2 = | 90.000 € mas iva |
| Construcción aparcamiento: 3.000 m2 x 480 €/m2 = | 1.440.000 € mas iva |
| Demolición de edificaciones existentes: 1.500 m2 x40 €/m2 = | 60.000 € mas iva |
| Indemnización por traslado edificaciones: 1.500 m2 x 600 €/m2 = | 900.000 € mas iva |
| Construcción de nuevas edificaciones: 1.500 m2 x 800 €/m2 = | 1.200.000 € mas iva |
| Coste reposición alumbrado: 11.900 ml x 60 €/ml = | 714.000 € mas iva |

Total reurbanización: 9.932.920 € mas iva

Coste reposición Aljarafe: 11.900 ml x 400 €/ml = 4.760.000 € mas iva

3.3. CAVALERI

La barriada de Cavaleri se encuentra situada en el noreste del término municipal , en una zona de expansión de las barriadas de Lepanto y los Alcores, delimitada en su parte norte con la Autovía de Mairena. Cavaleri surge como ampliación de dichas barriadas, ocupando un territorio de expansión de la meseta del Aljarafe, con las que tiene en común un modelo residencial urbano de clase media, que propone la vivienda unifamiliar como alternativa al modelo convencional de pisos existente en Sevilla.

Se trata de un desarrollo urbanístico característico del modelo de ciudad de extensión metropolitana, basado en parcelaciones de media densidad y de uso residencial. Las tipologías son de vivienda unifamiliar adosada, con parcelas de pequeñas dimensiones (superficie de parcela media de 100 m2) y viviendas de tamaño medio, de alrededor de 150 m2 de superficie, con espacio libre privado de parcela delantero y trasero, destinado a aparcamiento o acceso a garaje y a patio.

El desarrollo de Cavaleri se produjo de forma unitaria e integral, en un corto espacio temporal y con una gran uniformidad en el diseño tanto del viario y espacio público como de las edificaciones, que en su mayor parte formaron parte de un proyecto conjunto. Este proyecto se desarrolló en su mayor parte en la década de los 80, y se completó a finales de los 90, cuando se produjo la colonización del área vacante hacia la autopista de Montealto, cuyo carácter es diferente e independiente: tipologías de vivienda unifamiliar aisladas o pareadas, de mayor tamaño.

La superficie total de la zona es de aproximadamente 33 Ha, con una densidad media de 30 viv/ha. Con un total de 1.280 viviendas. La última fase de Montealto, que no es objeto de este anteproyecto, puesto que su urbanización se encuentra en perfecto estado, añade 6 Ha con una densidad más baja, de aproximadamente 20 viv/ha.



El diseño de la red viaria y el espacio público resultan acordes al modelo de tipologías de adosados, e implican un tratamiento del espacio público regular y ortogonal, en base a manzanas rectangulares más o menos alargadas. La urbanización es también estándar en cuanto a acerados, calzadas y zonas de aparcamiento, e incluye un tratamiento mediante un arbolado ornamental, que es pequeño en los alcorques dispuestos en el acerado, y de mayor tamaño en los espacios residuales..

El conjunto de manzanas residenciales se articula en dos subsectores diferenciados. El primero se organiza en una supermanzana, con agrupaciones de viviendas que rodean y dejan en su interior el Parque de Cavaleri y el Instituto del mismo nombre. El segundo conjunto se organiza en una trama ortogonal continua de viviendas adosadas, apoyada entre la Calle Clavel y la Avenida de Mairena, con muy escasas singularidades espaciales, entre los que destacan los jardines que construyen el frente de la Avenida de Mairena.

| | | |
|---------------------------------------|---|---------------------|
| Código Seguro De Verificación: | Te5U4LBRU0cmmsRqtKkya6w== | |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Estado |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL | Página |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyos/code/Te5U4LBRU0cmmsRqtKkya6w== | Fecha y hora |
| | | 25/11/2020 09:13:04 |
| | | 11/68 |



| | | |
|---------------------------------------|--|---------------------|
| Código Seguro De Verificación: | Te5U4LBRU0cmmsRqtKkya6w== | |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Estado |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL | Página |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyos/code/Te5U4LBRU0cmmsRqtKkya6w== | Fecha y hora |
| | | 03/02/2021 08:40:21 |
| | | 11/68 |



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE



Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe

| | | |
|---------------------------------------|--|---------------------|
| Código Seguro De Verificación: | Te5U4LBRUOcmmSRqKtKy6w== | |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Estado |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL | Página |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyos/code/Te5U4LBRUOcmmSRqKtKy6w== | Fecha y hora |
| Código Seguro De Verificación: | TDUe5d67a2eUXocJk7QpIw== | Estado |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Página |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL | Fecha y hora |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyos/code/Te5U4LBRUOcmmSRqKtKy6w== | Página |
| Código Seguro De Verificación: | Te5U4LBRUOcmmSRqKtKy6w== | Estado |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Fecha y hora |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado DEFINITIVAMENTE por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 21/01/2021. EL SECRETARIO GENERAL | Página |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAyos/code/Te5U4LBRUOcmmSRqKtKy6w== | Fecha y hora |

La imagen urbana es también muy característica de las hileras de viviendas adosadas de dos plantas: diseño arquitectónico conjunto, con secuencia de tapias y cancelas en los frentes de fachadas y presencia ligera de alguna vegetación privada. Los viales son de sección reducida, y en ellos destaca la gran concentración de vehículos aparcados, que ocupan en muchas ocasiones todo el espacio vacante disponible, imposibilitando el uso de los acerados por los peatones.

La principal crítica a este modelo de ciudad tiene que ver con la excesiva congestión del espacio público que provoca, debido a la ocupación masiva que causan los vehículos privados y sus necesidades de aparcamiento. El modelo tipológico prevé una plaza de aparcamiento por vivienda, que queda resuelta en el interior de la parcela, bien en el patio delantero, o bien en garaje individualizado en sótano o planta baja. Pero la progresiva ampliación del número de vehículos en cada vivienda, la estrechez del acceso a los aparcamientos privados y la necesidad de ampliar espacio privado de la parcela como patio, provocan que la mayoría de vehículos no aparquen en la reserva privada, y que todos los vehículos aparquen en el viario público, saturando éste. Por otro lado, la uniformidad tipológica genera escasos puntos de concentración urbana, aparte de la zona comercial, situada en la zona de la parada de Metro, y el Parque.

3.3.1.Deficits.

Se pueden singularizar o destacar los siguientes déficits:

Déficit del diseño del viario público y su funcionalidad, en relación a la movilidad peatonal, pues una gran parte de los acerados de las calles locales de menor jerarquía, no cumplen las dimensiones necesarias de las actuales normas de accesibilidad, a lo que se une en estas calles de reducida sección, la ocupación bastante sistemática de los acerados por coches mal aparcados, que no utilizan los aparcamientos privados del interior de las parcelas, lo que obliga a los peatones a desplazarse por las calzadas, y la ineficacia para su función de los vados de vehículos. En los viarios de mayor anchura y jerarquía las dimensiones de las secciones viarias, si permiten compatibilizar mejor los movimientos de vehículos y peatones y la distribución organizada de los aparcamientos, aunque también pueden ser necesarias obras de reformas en los vados de pasos de peatones. Sobre los viarios de mayor jerarquía, si es posible generar trazados para movilidad en bici, y para la movilidad en transporte público autobús, que deben concentrarse en las calles principales y las calles externas de la barriada.

El material de los acerados y calzadas en general presenta buen estado de conservación, y bastante uniformidad, siendo característico el pavimento de ladrillo en el conjunto de los acerados.



Déficit de antigüedad de las infraestructuras urbanas de servicios, alumbrado público, saneamiento, y abastecimiento de agua, por antigüedad y desgaste de los materiales empleados en su construcción originaria, y

también por su falta de adaptación a los nuevos requerimientos actuales en cuanto a normativa sectorial, (eficiencia energética, contaminación lumínica, presiones de suministro, recogida de pluviales, etc).

Déficit de accesibilidad a los espacios libres, en particular al Parque Cavaleri, que se inserta en el interior de una supermanzana, y que solo cuenta con un acceso importante desde la Autovía de Mairena, siendo el resto de accesos a través de callejones peatonales de escasa dimensión y ubicación residual, que no facilitan la integración y uso del parque. Además existen otros espacios libres vacantes con deficiente urbanización o no terminados, que presentan la oportunidad para su urbanización ampliando la red de espacios libres disponibles.

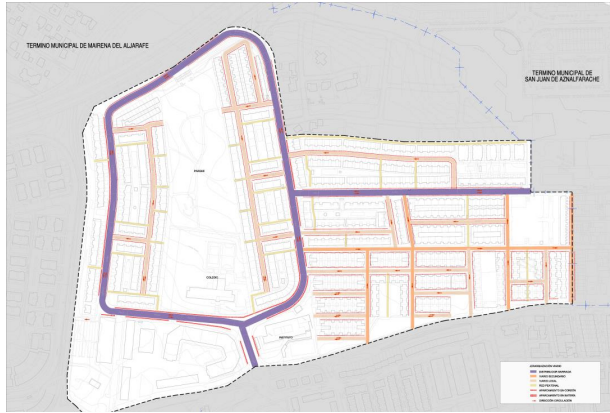
3.3.2. Objetivos y estrategias de diseño de intervención sobre el espacio público.

El primer y fundamental objetivo será mejorar y actualizar la funcionalidad del espacio público, redistribuyendo las secciones del viario publico disponible de forma ajustada a los distintos requerimientos de movilidad y usos, acerados peatonales, jerarquización de calzadas y distribución de aparcamientos, y renovando y mejorando las redes de servicios; procurando en consecuencia una mayor facilidad de conservación y mantenimiento del espacio público y de sus redes de infraestructuras.

Y el segundo objetivo será mejorar y actualizar el diseño y accesibilidad de los espacios libres y plazas existentes, para potenciarlos como elementos significativos del espacio publico del barrio, y potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana, mejorando fundamentalmente su accesibilidad.

La estrategia de intervención que se proponga tratando de combinar ambos objetivos, deberá ser respaldada y contrastada por los representantes vecinales, fomentando los correspondientes procesos de información y participación, para garantizar la aceptación y buen uso del espacio público resultante por los usuarios directos del mismo.

Estrategias y criterios de intervención:



Jerarquización de la red viaria



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA – MODIFICACIÓN TRECE



Ayuntamiento de
Mairena del Aljarafe

Jerarquización de la Red Vial, en coherencia a su funcionalidad urbana. Jerarquización del viario , para dar prioridad en las calles de mayor jerarquía y sección, a la continuidad del tráfico e incluso garantizar la anchura suficiente para el paso de transporte público , y de los tránsitos peatonales, ajustando si es preciso la disposición de aparcamiento, estableciendo la funcionalidad y capacidad de calle en relación con los criterios de movilidad general del conjunto.

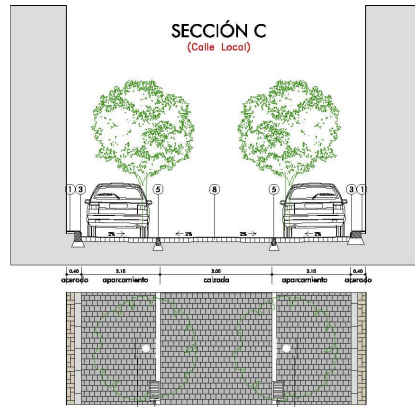
Ordenación efectiva y pormenorizada de los aparcamientos y el espacio de circulación peatonal, para permitir su uso coordinado y eficaz en las calles locales de menor sección, mediante tratamientos de plataforma compartida de vehículos y peatones, con limitación de velocidad, , procurando mantener o aumentar la capacidad de aparcamiento actual del viario publico

Ordenación efectiva y pormenorizada de los espacios necesarios para implantación de usos complementarios en el viario público: carril bici, paradas de autobús, mobiliario urbano y recogida de RSU, etc, ajustando las superficies destinadas a estos fines, tanto en localización e identificación, como en tratamiento superficial.

Mantenimiento con carácter general de los pavimentos allá donde no sea necesario su redimensionamiento , con el fin de mantener la identidad conjunta de la imagen urbana de la barriada.

Reurbanización de los accesos a los espacios libres existentes, potenciando una mayor utilización y actividad ciudadana y una mayor presencia en la imagen del conjunto del barrio. Urbanización del resto de espacios libres actualmente vacíos sin urbanización.

Renovación de las redes de abastecimiento de agua, saneamiento y alumbrado público, que han cumplido su ciclo de servicio .Obras que deben realizarse por Aljarafe en coordinación con las actuaciones municipales y por el propio Ayuntamiento en el caso del Alumbrado.



Propuesta de sección tipo calles locales plataforma compartida.

3.3.3. Desarrollo de las obras de reurbanización. Ejecución por Fases. Programación temporal. Avance de presupuesto.

La amplitud superficial y la variedad de secciones y soluciones distintas que se pueden generar en la Intervención sobre Cavaleri, así como el elevado coste económico total de esta Intervención, aconsejan desarrollar un **Plan Especial, de Intervenciones para la Reurbanización de Cavaleri, con objeto de definir y concretar una propuesta de reurbanización global y coherente,** que resuelva los distintos déficits en base a los objetivos generales expuestos, y que permita al mismo tiempo **segregar en fases o intervenciones parciales las partes del conjunto que puedan ejecutarse de forma fraccionada, en Proyectos de Urbanización del Viario y espacios libres,** que permitan al Ayuntamiento abordar y asumir los costes desde la programación en los sucesivos presupuestos ordinarios de los próximos años, sin perder por ello la coherencia como intervención integral y conjunta. Este desarrollo mediante Plan Especial , también posibilitara la participación pública de los representantes vecinales a fin de coordinar y validar las propuestas de intervención, globales y parciales.

Las Obras a realizar en cada Fase, deberán quedar definidas de forma pormenorizada en Proyectos de Obras diferenciados, aunque manteniendo los criterios de diseño definidos en el Plan Especial de Intervenciones , a fin de garantizar la uniformidad y coherencia del proceso global de la Reurbanización.

El coste económico total de estas intervenciones es muy difícil de ajustar en el presente documento, siendo por tanto imprescindible la elaboración del Plan Especial , para concretar con mayor precisión el alcance de las obras de cada Fase y su presupuesto más definido, a fin de realizar una valoración total del conjunto.

En función de la superficie total de suelo destinado a viario solo se puede establecer una valoración muy genérica, aplicando un módulo de coste unitario de repercusión de urbanización ajustado según la densidad edificatoria y la proporción en las secciones tipo de viario de suelo asfaltado pavimentado o terrizo. No se pueden valorar las obras de infraestructuras a realizar en cada caso porque también son de muy difícil concreción con los datos disponibles.

Superficie total del Área de Mejora y Rehabilitación Cavaleri. 330.000 m2
Densidad de viviendas (numero viviendas): Densidad media 30 viv/ha . 1.280 viviendas.
Superficie de Viario Publico: 87.460 m2
Superficie de Viario Publico a reurbanizar, (excluyendo el viario principal: 56.460 m2
Superficie plazas y espacios libres públicos a reurbanizar: 5.500 m2

Los módulos de coste unitarios de referencia para los distintos tipos de viario son los siguientes:

| | |
|---|---------|
| Reurbanización de Viario tipo sección media 8 m ancho: | 40 €/m2 |
| Reurbanización superficial de Plazas y espacios libres: | 30 €/m2 |

En los costes de urbanización del viario se incluyen las obras de reforma de pavimentación, calzadas y Acerados , y la reforma de la instalación de alumbrado. No se incluyen las obras de renovación de las infraestructuras de abastecimiento , saneamiento y energía eléctrica, que deberán valorarse de forma separada en cada caso por las compañías de suministro, y ejecutarse de forma coordinada en su caso , mediante convenios de colaboración entre el Ayuntamiento y las compañías de suministro.

Estimación presupuesto

| | |
|--|---------------------|
| Coste reurbanización viario: 56.460 m2 x 40 €/m2 = | 2.258.400 € mas iva |
| Coste reurbanización E. L. : 5.500 m2 x 30 €/m2 = | 165.000 € mas iva |
| Coste reposición alumbrado: 8.740 ml x 60 €/ml = | 524.400 € mas iva |

Total reurbanización: 2.947.800 € mas iva

| | |
|---|---------------------|
| Coste reposición Aljarafe: .740 ml x 400 €/ml = | 3.496.000 € mas iva |
|---|---------------------|

| | | |
|---------------------------------------|---|---------------------|
| Código Seguro De Verificación: | Te5U4LBRU0cmmsRqtKya6w== | |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Estado |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL | Firmado |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaayos/code/Te5U4LBRU0cmmsRqtKya6w== | Página |
| | | Fecha y hora |
| | | Firmado |
| | | Página |
| | | Fecha y hora |

| | | |
|---------------------------------------|---|---------------------|
| Código Seguro De Verificación: | TDUe567A2eTXocJk7QPiw== | |
| Firmado Por | Juan Damian Aragón Sánchez | Estado |
| Observaciones | DILIGENCIA: Documento aprobado inicialmente por el Pleno de la Corporación en sesión celebrada el 27/01/2020. EL SECRETARIO GENERAL | Firmado |
| Uti De Verificación | https://portal.dipusevilla.es/vfirmaayos/code/TDUe567A2eTXocJk7QPiw== | Página |
| | | Fecha y hora |
| | | Firmado |
| | | Página |
| | | Fecha y hora |

