

FASE III
**RESUMEN
EJECUTIVO**



Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta
Promotor
Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador



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

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	1/66



EQUIPO

El presente documento de **RESUMEN EJECUTIVO** para el Plan General de Ordenación Municipal de Castilleja de la Cuesta se redacta por encargo del Excmo. Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta a BURÓ4 ARQUITECTOS SLP, adjudicado mediante el concurso público celebrado para ello. (expediente P41029001-2023/000065-PEA).

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 Nuñez García, Arquitecta
Urbano Jimenez Guerrero, Arquitecto
Isabel González Lagos, Arquitecta
Pablo Rodríguez Zambrana, Arquitecto
Carlos Sánchez Sanabria, Arquitecto
Verónica Rodríguez Vergara, arquitecta
Olga Muñoz López, Arquitecta
Sara Berrocal Ríos, Arquitecta
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
Lyliham Maanan Lahsen, Asesora Jurídica- Urbanista
Rodrigo Caballero Veganzones, Asesor Jurídico
Luis Francisco Valdivieso Luis, Administración

REFERENTES MUNICIPALES

POLÍTICO

- Dña. Carmen Herrera Coronil *Alcaldesa – presidenta*
- D. Fernando Rodríguez Villalobos. *3º Teniente de Alcalde - Ordenación del Territorio*
- Dña. Mª Angeles Rodríguez Adorna *Concejala de Urbanismo*

- Dña. María Cayetana Rodríguez Mestre. - 1º Teniente de Alcalde
- D. Antonio de la Rosa Sánchez. 2º Teniente de Alcalde
- Dña. Josefa Guerra Regatero. 4º Teniente de Alcalde
- D. Francisco Antonio Cordón Vera -5º Teniente de Alcalde
- D. Manuel Calderón Garrote – Concejaj

TÉCNICO

Luis Miguel Carrasco Carrasco – Arquitecto Municipal

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	2/66



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	3/66

Contratación de servicios de redacción del Plan General de Ordenación Municipal del Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta

Expediente **P4102900J-2023/000065-PEA**

FASE III

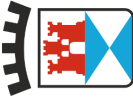
DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO (DIE)

Fecha de edición: **NOVIEMBRE DE 2024**

CUEVAS FERRAL
REBOLLO RAMON DE LOS SANTOS -
c-45
Nombre de reconocimiento (DN):
givenName="JORGE", sn="FERRAL",
serialNumber="IDCES-31699431A",
o="AYUNTAMIENTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA",
ou="AYUNTAMIENTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA",
c="ES"
JORGE - 31699431A
Fecha: 2024.11.29 10:55:25
401101

28613680R
COORDINACIÓN Y DIRECCIÓN DE EQUIPO URBANÍSTICO

PGOM CASTILLEJA DE LA CUESTA
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
FASE III. DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO



Avuntamiento de Castilleja de la Cuesta
Promotor
Diputación Provincial de Sevilla
Organismo financiador



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

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

ÍNDICE

A. RESUMEN EJECUTIVO	5
A.1. ALTERNATIVAS	50
A.2. MODELO TERRITORIAL	53
A.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN	61
A.4. ORDENACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA CONURBACIÓN. LOS PLANES DE ORDENACIÓN INTERMUNICIPAL	63
A.5. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN	

¡Error! Marcador no definido.

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	4/66



A. RESUMEN EJECUTIVO

El documento de Resumen Ejecutivo recoge los siguientes apartados:

- A.1. ALTERNATIVAS
- A.2. MODELO TERRITORIAL
- A.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN
- A.4. ORDENACIÓN EN EL CONTEXTO DE LA CONURBACIÓN, LOS PLANES DE ORDENACIÓN INTERMUNICIPAL.
- A.5. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONOMICA DEL PLAN, ACTUACIONES ESTRATÉGICAS

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	5/66



A.1. ALTERNATIVAS

Por la naturaleza del trabajo de esta fase, que es anterior al plan, tanto la concreción (ejemplos) como la **resolución espacial es relativamente baja** respecto de lo que es un planeamiento ya redactado; por ello, y en las fases siguientes se ajustará el planeamiento a las escalas propias de un PGOM. Hay que entender que cada alternativa no es independiente (es autónoma) si no que está basado en criterios y objetivos que comparten entre sí. Y, siempre, en el marco de la Evaluación Ambiental estratégica ordinaria.

Este documento de AVANCE PGOM (BORRADOR DE PLAN en términos GICA), acompaña al trámite de EAE estableciendo unas ALTERNATIVAS de Ordenación en el nuevo Modelo territorial-urbano, siendo el comienzo de la revisión del planeamiento urbanístico del municipio, conforme a la Nueva LISTA y su Reglamento, **no siendo aún un documento sustantivo desde el punto de vista urbanístico**, ni contar por ello con determinaciones específicas, tales como usos detallados, densidades, o edificabilidades. Las cuales le corresponderán al documento siguiente, para APROBACIÓN INICIAL del PGOM, una vez recibido el Documento de Alcance Ambiental, entre otros trámites.

De este modo, en las Alternativas de Ordenación se indican, **a modo de proyección del modelo territorial-urbano**, los usos globales propuestos en las diferentes áreas y ámbitos del 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 mallla urbana se realiza como una propuesta esquemática de posibles intervenciones del futuro desarrollo urbano de conformidad con el artículo 63 de la ley. De igual manera, los Planes de Ordenación Intermunicipal (POI) que se plantean son meramente indicativos dentro de la estrategia territorial propuesta, debiendo desarrollarse mediante el correspondiente POI según el art. 64 de la LISTA.

Este enfoque permite una mayor flexibilidad en la planificación y adaptación de las áreas urbanas, garantizando que las decisiones sobre el suelo urbano puedan ser ajustadas durante etapas posteriores del desarrollo urbano.

A.1.1. METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS

Tradicionalmente, las alternativas de ordenación se han centrado principalmente en el crecimiento de la ciudad, siendo la alternativa 0 la única que suponía el "no crecimiento", o el crecimiento de los

sectores ya previstos, pero no desarrollados. En el resto de las alternativas, el elemento principal del discurso suele ser dónde se ubican los nuevos crecimientos y cuánta extensión ocupan.

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

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

Además, cabe recordar que la propuesta que finalmente se desarrolle en el PGOM establecerá normas y directrices para múltiples aspectos (y no solo para la delimitación de actuaciones de nueva urbanización) por lo que en las alternativas del avance del PGOM de Castilleja de la Cuesta 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 3 alternativas de ordenación en las que (a excepción de la alternativa 0, que supone mantener las condiciones urbanísticas actuales en contexto LISTA) se ha tratado de dar diferentes respuestas a la problemática detectada en la memoria de diagnóstico, permaneciendo dentro del marco estratégico propio del PGOM para alcanzar el modelo de ciudad que se pretende (y, por tanto, dando cumplimiento a los objetivos y líneas estratégicas de las diferentes agendas urbanas). El análisis de los impactos ambientales de cada una de las alternativas propuesta forma parte del Documento Inicial Estratégico (DIE). ALTERNATIVAS PROPUESTAS

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

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

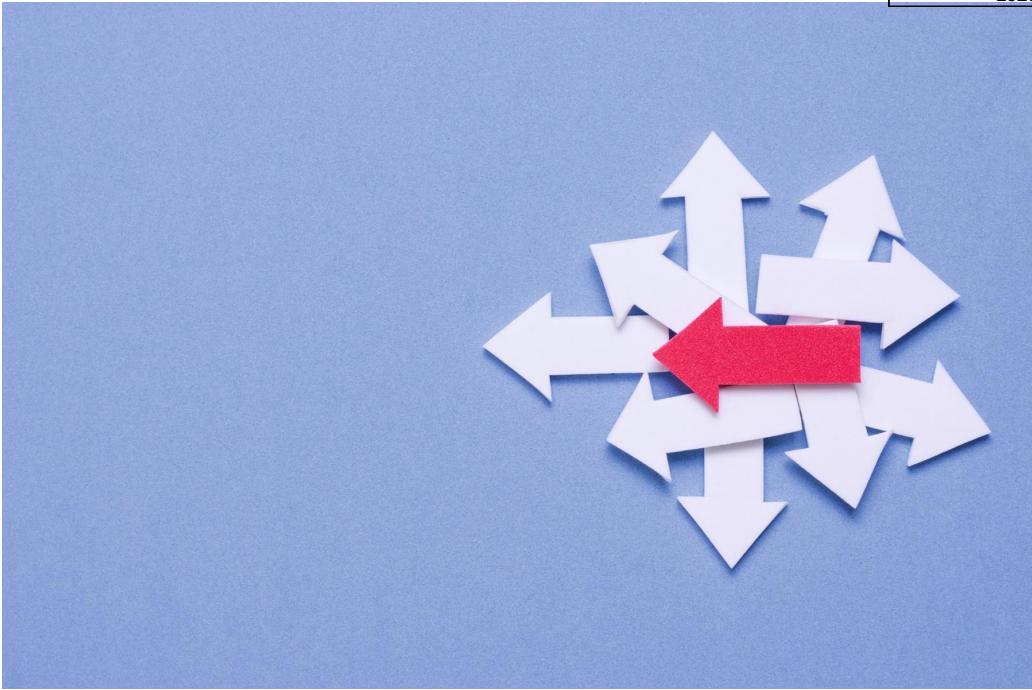
En paralelo, en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante GICA) se incluye la valoración de los potenciales impactos ambientales de estas alternativas como uno de los contenidos esenciales de la Evaluación Ambiental Estratégica (artículo 38), trámite al que deberá 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 Castilleja de la Cuesta

- **ALTERNATIVA 00.** LA CONTINUIDAD DEL MODELO ACTUAL
- **ALTERNATIVA 01.** ACERCAMIENTO URBANO. HILVANANDO LA CIUDAD
- **ALTERNATIVA 02.** LA CONTINUIDAD DE LA TRAMA URBANA. DESFRAGMENTACIÓN



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	7/66



RESUMEN EJECUTIVO
A.1 ALTERNATIVAS

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 mayo de 1995 y que se adaptó a la LOUA en 2009 junto con las diferentes modificaciones sobre el instrumento. 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	8/66



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 la fragmentación existente entre las dos zonas del municipio. Bajo esta propuesta, no se desarrollarán acciones que promuevan la conexión efectiva entre ambas áreas, lo que mantendrá la actual desconexión física y funcional.

El Plan vigente no contempla estrategias para reducir la separación generada por la Autovía A-49, por lo que no se facilitará una mayor cohesión territorial ni se mejorará la movilidad intraurbana. Como consecuencia, las dinámicas urbanas diferenciadas en las dos áreas seguirán prevaleciendo, perpetuando las disparidades en el desarrollo urbano, la distribución de equipamientos y la accesibilidad a servicios.

En términos de impacto, esta alternativa podría mantener o incluso exacerbar las problemáticas actuales, limitando el potencial de desarrollo integrado del municipio y consolidando las barreras físicas y sociales que dificultan una planificación urbana más equitativa y sostenible.

A. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

La alternativa 00 parte del planeamiento general vigente, de la adaptación parcial del PGOU a LOUA. Tal y como se recoge en dicho documento, además del suelo urbano, en el núcleo se definen dos ámbitos de suelo urbanizable; la UE-2-PPR-El Valle y el SUNS- El Morisco.

En esta alternativa los sectores de suelo urbanizable (ordenado y no sectorizado) definidos en el planeamiento vigente, se mantienen como actuaciones de nueva urbanización delimitadas desde el PGOM conservando los parámetros de la adaptación.

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ZONA DEL VALLE

Este ámbito cuenta con planeamiento de desarrollo aprobado, ya que existe Plan parcial, Plan de sectorización y Proyecto de Reparcelación. Sin embargo, no está ejecutado. El ámbito al sur de la Avda. de los Donantes de Sangre y órganos pasa a ser suelo urbano conforme a lo contemplado en el Art.13 de la LISTA.

El ámbito vacante para nuevos crecimientos residenciales dentro del municipio se concentra en la zona del sector "El Valle".

La propuesta de la Alternativa 0 mantiene las directrices contempladas en la actualidad ajustándose a la normativa actual. En este caso, se trataría de un desarrollo residencial intensivo donde primaría la vivienda adosada, pareada y en bloque, con una densidad de 31 viviendas por hectárea. Con esta manera de implantación se produce una continuidad a la tipología edificatoria y morfología urbana del entorno, donde el suelo se consolida de manera intensiva dejando poco espacio para zonas libres, además de las obligatorias.

Respecto a los sistemas generales, se propone una superficie de espacio libre en una gran única bolsa de suelo de 2,6458 Ha, así como una parcela de equipamiento docente de 1,3783Ha que junto con el viario ya ejecutado cumpliría con la cesión contemplada en el actual plan con un 35% sobre la superficie del sector.

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 Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Castilleja de la Cuesta del año 2018, 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, estrategias relacionadas con medidas para la eliminación de la infravivienda, estrategias para fomentar la rehabilitación residencial y estrategias para la rehabilitación urbana sostenible.

Con todas estas actuaciones lo que se pretende conseguir es una mejora en la calidad del entorno urbano donde se localiza la vivienda favoreciendo la habitabilidad, accesibilidad, la interrelación social y en resumen la calidad de vida de los habitantes.



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	10/66



NUEVOS CRECIMIENTOS PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS

En cuanto a las futuras actividades económicas se concentran en el sector "El Morisco". En la adaptación parcial las condiciones de sectorización del sector de suelo urbanizable no sectorizado El Morisco, se definen en el artículo 16 de sus normas urbanísticas actuales.

ZONA DE "EL MORISCO"

Este sector, que en la actualidad no cuenta con planeamiento de desarrollo aprobado, en el nuevo PCOM se clasificaría como suelo rústico común cuya definición para su desarrollo será de Actuación de Transformación Urbanística de Nueva urbanización en suelo rústico con uso dominante terciario-comercial.

La configuración actual del sector de El Morisco con una superficie de 7,477Ha, que contempla el PCOU como plaza terciaria aislada, tiene una ubicación limitrofe con la A-49 que facilita la accesibilidad al sector lo que potencia el uso principal atribuido. La oportunidad de su desarrollo remedia la carencia de usos terciarios que se producen al sur del municipio tras la autovía, con lo que los residentes de esa zona se verían muy beneficiados.



Además de este sector, la Alt 00 también contemplaría la puesta en marcha de actuaciones para la reactivación y rehabilitación de ámbitos urbanos degradados, áreas industriales y productivas en desuso, nudos infraestructurales o ámbitos urbanos con potencialidades y oportunidades de intervención. Su recuperación permitiría una reactivación urbana, social y económica de la ciudad, dentro de parámetros ambientales sostenibles, especialmente en lo referente a la incidencia de la autovía A-49 que divide en dos el suelo urbano de Castilleja de la Cuesta y en la mejora de accesibilidad y movilidad funcional en Nueva Sevilla.

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 191.061m². La capacidad poblacional del municipio tras aplicar la reserva de viviendas protegidas a los sectores UEZ, El Valle y La Valdovina, asciende a 19.856 habitantes.

Esta situación de práctica colmatación permite garantizar que, para la totalidad de la población prevista, se dispone de un estándar de 9,62 m² de sistemas generales de áreas libres por habitante.

Dada la población censada en 2023, en la situación actual se cuenta con una ratio de 11,13 m²/hab, superior en 150 m², lo que supondría superar en esta cuestión a lo que establece el reglamento en su art. 82.3 para el mínimo requerido de 7 m² para poblaciones que superen los 10.000 habitantes y manteniendo el estándar establecido por el mismo Plan.

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



Esquema dotacional de SSGG Espacios libres - Elaboración propia

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	11/66



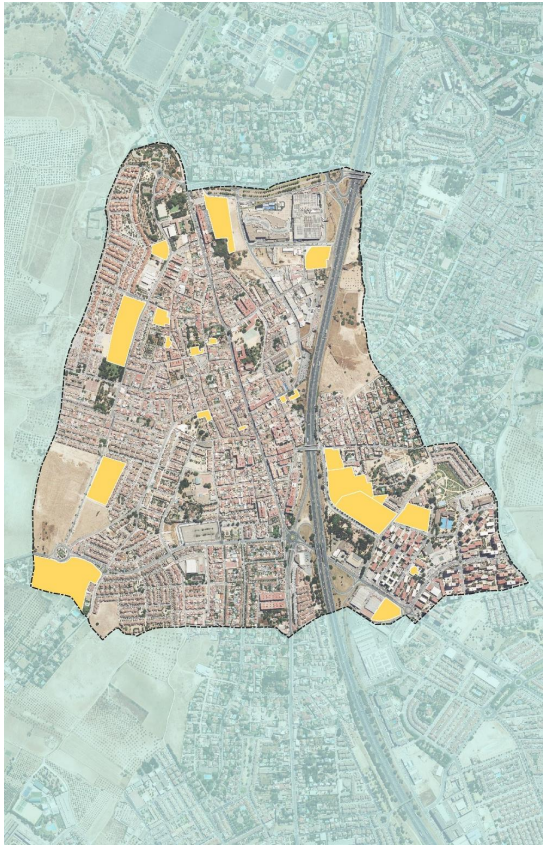
B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS COMUNITARIOS

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 **113.714 m²**, distribuidos en diferentes usos entre los que se destaca la presencia de suelo dotacional destinado a servicios sanitarios que dan cobertura en un ámbito supramunicipal.

Este sistema dotacional cumple las expectativas y permite dotar a la ciudadanía de unos servicios públicos suficientes y distribuidos en toda la trama urbana facilitando su accesibilidad y proximidad.

EQUIPAMIENTOS		113.714
ESCOLAR		28.652
CIVICO-SOCIAL CULTURAL		9.290
ADMINISTRATIVO		4.232
SANITARIO		2.500
CEMENTERIO		6.800
MERCADO		550
DEPORTIVO		61.690

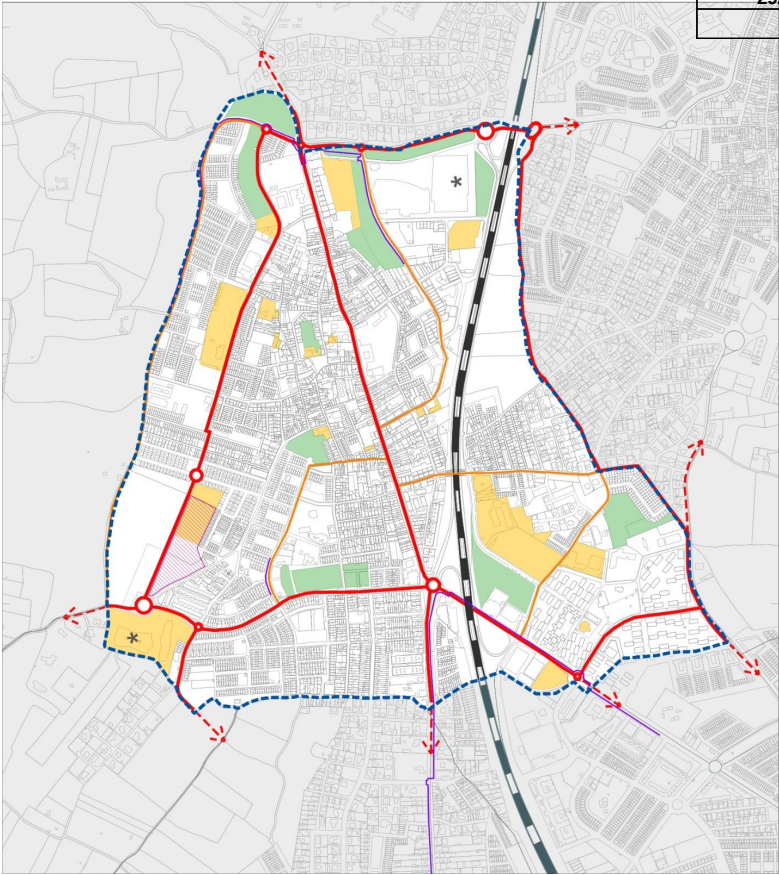


Esquema dotacional de SSGG Equipamientos – Elaboración propia

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 Castilleja de la Cuesta, acorde a la dinámica de la época, refleja 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.



Esquema general de la Alternativa 00

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	12/66



El esquema de sistema general de comunicaciones del Plan vigente, representado en el plano O-4, dibuja una red de estructura general que a través de viarios que conectados a la A-49 dan acceso a la totalidad del municipio. Se incluye en este sistema todas aquellas vías de comunicación entre las zonas del municipio, excluyéndose el viario interior de acceso a cada área concreta.

El sistema de comunicación se define a través de los siguientes elementos:

- Un anillo de nueva implantación en la zona sur, que discurre por la calle Dr. Fleming hasta la carretera de Bormujos a Tomares que con la Avd. de Juan Carlos I y la carretera de Bormujos a Castilleja se completa en esta zona.
- En la zona norte se completa el anillo partiendo del enlace de la carretera de Tomares con la antigua carretera nacional atravesando parte del núcleo hasta continuar por la prolongación de la Avd. Plácido Fernández Viagas volviendo de nuevo a la nacional (antigua CN-431).
- Estos anillos junto con la antigua carretera nacional que discurre por la calle Real permiten la accesibilidad a la totalidad de las zonas existentes.

A todo ello se le añade dos conexiones en la parte norte con municipios colindantes a través de viales que tienen su origen en la Av. Plácido Fernández Viagas

- Que conecta con la SE-3402 hacia Castilleja de Guzmán.
- Y por el frente sur del Hospital NISA hacia Gines y Valencia.

Este sistema general se completa con el llamado viario sectorial.

- Al Norte de la antigua carretera nacional (CN-431) se crea una conexión entre la Av. Plácido Fernández Viagas con dicha carretera a través de la Avd. Blas Infante y Calle Manuel García Juncó.
- Una conexión que prolonga la calle García Lorca hasta la actual SE-3403 hacia Tomares.
- Una conexión entre la A-474 a Bormujos y la calle Dr. Fleming y a través de la prolongación de la calle Cañada de los Negreros por el sector de la Valdovina.
- Además de ello, en este esquema sectorial se dibuja una vía de circunvalación Norte por el límite del término municipal con Cármas, que posibilita una mejor conexión de la zona norte.

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.

Movilidad peatonal

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

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



Además, este municipio se caracteriza por la división en dos debido a la existencia de la A-49, lo que provoca que la comunicación peatonal entre ambas zonas se realice, o bien por pasos bajo nivel de prioridad motorizada con zonas para el paso de peatones a un lado de la vía, siendo estas conexiones muy inseguras, o bien por los dos puentes por encima de la autovía que cuentan con acerados.

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 un red limitada e inconexa a lo largo de cuatro tramos aislados.

En cuanto a la movilidad ciclista, se destaca que la red de carriles bici es limitada e inconexa, con solo 1.800 metros distribuidos en tramos aislados, lo que desalienta el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual. A pesar de estas limitaciones, se están comenzando a habilitar estacionamientos para bicicletas y patinetes en puntos estratégicos del municipio.

Movilidad a través del transporte público

Por último, otra opción para la movilidad alternativa, Castilleja de la Cuesta cuenta con una red de transporte público, que comunica el municipio con Sevilla y con otros municipios limítrofes.

El tránsito del transporte público se realiza por la calle Real, la Avda. Antonio Mairena, la calle Camino del Agua, SE-3403, la calle Virgen del Rocío, la Avda. Plácido Fernández Viagas, la Avda. Juan Carlos I y la Avda. de Andalucía.

El autobús es el principal medio disponible, aunque su uso es limitado, siendo empleado solo por el 6% de la población. La frecuencia y puntualidad son generalmente bien valoradas por los usuarios, pero la conexión entre municipios cercanos es considerada insuficiente.

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 Castilleja de la Cuesta requiere un replanteamiento 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.

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL

El Plan vigente en Castilleja de la Cuesta establece diferentes grados de protección, atendiendo al singular valor arquitectónico, histórico o cultural y medioambiental, designando las siguientes categorías de protección especial:

- Protección integral de edificaciones.
- Protección estética de edificios.
- Protección de áreas de arbolado y jardines.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	13/66



Sin embargo, únicamente los edificios a los que el PGOU aplica la Protección integral de edificaciones son considerados de singular valor arquitectónico, histórico y cultural, y por ello forman parte de la ordenación estructural. Son:

- Hacienda San Ignacio de Loyola.
- Hacienda Santa Bárbara.
- Hacienda Sagrada Familia.
- Hacienda San José.
- Iglesia Nuestra Señora de la Concepción.
- Iglesia Apóstol Santiago.
- Antiguo palacio Montpensier, actual colegio Irlandesas.

La Dirección general de Bienes Culturales, en resolución de 12 de diciembre de 1996, BOJA n.º 21 del 6 de marzo de 1997, inscribió en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz, con carácter genérico a la Hacienda Sagrada Familia. En la actualidad la Hacienda alberga la Casa de la Cultura.

Desde la **Alternativa 0 se fomentaría la conservación y puesta en valor de estos elementos edificatorios**, así como lo recogido en la *Sección II. Ordenanzas de protección* de las Normas Urbanísticas de aplicación, así como en el plano O.3 del Plan vigente. En el capítulo de las ordenanzas indicado se catalogan:

- Edificios de protección integral, referido al total de la construcción, con un total de 12 inmuebles.
- Edificios de protección estética, referido a la fachada y primera crujía, con un total de 7 inmuebles.

Además, tal y como se recoge en el Plan Municipal de Vivienda y Suelo de Castilleja de la Cuesta del año 2018, 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 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 0 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 0 supondría mantener las zonas libres calificadas en el Plan vigente (tanto las ya ejecutadas como aquellas planificadas).

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	14/66



ALTERNATIVA 01

ACERCAMIENTO: HILVANANDO EL TEJIDO URBANO

Esta alternativa tiene como objetivo principal la cohesión y desfragmentación de la trama urbana dividida por la autovía A-49, al tiempo que fomenta una movilidad sostenible centrada en el peatón. Para lograrlo, se plantea la descongestión del centro urbano mediante la redistribución del tráfico motorizado hacia una estructura vial externa que articula una ronda interior (Nivel 1) y ejes secundarios transversales (Nivel 2). Este esquema vial jerarquizado permite optimizar el flujo vehicular, facilitando la conexión eficiente entre las distintas zonas del municipio y su entorno metropolitano, lo que mejora la competitividad del municipio al integrarse funcionalmente en el contexto regional.

La ronda interior se complementa con la construcción de pasarelas multifuncionales que conectarán las áreas fragmentadas del municipio, desempeñando un rol clave en la integración urbana. Estas pasarelas, además de permitir el tránsito motorizado ligero, estarán diseñadas para priorizar el tránsito peatonal y ciclista, con carriles segregados que garanticen la seguridad. Se integrarán zonas verdes, miradores y espacios destinados a actividades comunitarias, reforzando su función como elementos de cohesión social y física, y promoviendo una mayor interacción entre los residentes de ambos márgenes de la autovía.

En cuanto al crecimiento residencial, se proyecta la expansión en áreas estratégicas como "El Valle" y "El Morisco". El desarrollo urbanístico se enfocará en la construcción de bloques residenciales en grandes manzanas, con elementos puntuales en altura, siguiendo una morfología de bloques aislados singulares que maximicen el aprovechamiento del suelo. 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. Adicionalmente, en "El Morisco" se incentivará el uso mixto del suelo, con un 70% dedicado a actividades terciarias y comerciales, promoviendo un desarrollo policéntrico y de proximidad, donde las áreas residenciales y las actividades económicas se intercalen para generar una identidad de barrio que minimice los desplazamientos y fomente la cohesión social.

El sistema general de espacios libres y zonas verdes se enfocará en la regeneración de áreas degradadas, integrándolas en una red de espacios públicos conectados a través de las pasarelas. Esta red servirá no solo para mejorar la calidad ambiental y visual del entorno, sino también para potenciar la movilidad peatonal y ciclista. Además, se aprovechará la oportunidad para conectar los equipamientos comunitarios mediante las pasarelas, lo que optimizará el uso de los recursos y evitará la duplicidad de dotaciones en sectores fragmentados, impulsando una mayor interacción social y contribuyendo a una mejor integración funcional del municipio.

Por último, se propone una estrategia de homogeneización visual y estética que implique la reordenación de las márgenes de la A-49, 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 visibles desde la autovía, con el fin de proyectar una imagen coherente y armónica del municipio. Asimismo, se reordenarán los accesos y pasos sobre la A-49, mejorando tanto su funcionalidad como su apariencia, y contribuyendo a la creación de una identidad intermunicipal que refuerce la cohesión entre las localidades vecinas y el área metropolitana.



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	15/66



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. COHESIÓN MEDIANTE PASARELAS-PUENTES

La alternativa 01 trataría de establecer la **conexión y cohesión** entre las dos márgenes de la A-49, **inspirándose en la idea de un río que fluye y conecta distintas orillas**. De esta forma, se propone la **construcción de una serie de pasarelas lineales** que funcionen **como puentes multifuncionales**. Estas pasarelas servirán para conectar las áreas fragmentadas del municipio, integrando tanto el tráfico motorizado como el peatonal y actuando **como líneas de sutura** de la división actual de Castilleja de la Cuesta.

Las pasarelas propuestas tendrían una **sección amplia** que permita la circulación de vehículos ligeros, bicicletas, y peatones, con carriles segregados para garantizar la seguridad de todos los usuarios.

Además de su función de conexión, las **pasarelas incluirán espacios verdes, zonas de descanso, miradores** y áreas para actividades comunitarias, convirtiéndose en puntos de encuentro y de recreación.



FUENTES:
Paso a Desnivel. Diseño Arq. Álvaro Morales. y Arq. Miguel Echauri.
The Green Bridge. Londres CZWG Limited
Recualificación Urbana de Salé. AIV2 – ENGENHARIA CIVIL E ARQUITECTURA, LDA
Proyecto paisajístico- Río Medellín. Colombia - Estudio Ezquiaga
Pasarela verde en X. Sao Paulo. JBMC Arquitectura y urbanismo

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.

Las pasarelas no solo deben conectar físicamente las áreas al norte y sur de la A-49, sino también deben ser **catalizadores de un reequilibrio socioeconómico**. Además, actuarán como vectores de las nuevas áreas de actividad, potenciando el **desarrollo transversal de la localidad** en dirección norte-sur, y su incidencia en nuevas áreas de desarrollo. Debe entenderse esta alternativa como un **motor de cohesión social** tomando como instrumento el urbanismo.

Por otro lado, esto implicará fomentar el desarrollo comercial y de servicios en zonas actualmente menos dinámicas, **creando polos de actividad en ambos márgenes**. En paralelo a la construcción de las pasarelas, se plantea la revitalización de plazas, parques, calles principales a ambos lados, para fortalecer la identidad y cohesión del municipio. Este aspecto **se pretende impulsar las circulaciones entre ambos lados** de la A-49, creando recorridos y puntos de encuentro comunes **que contribuyan al espíritu identitario común** en todas las zonas del municipio.

B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

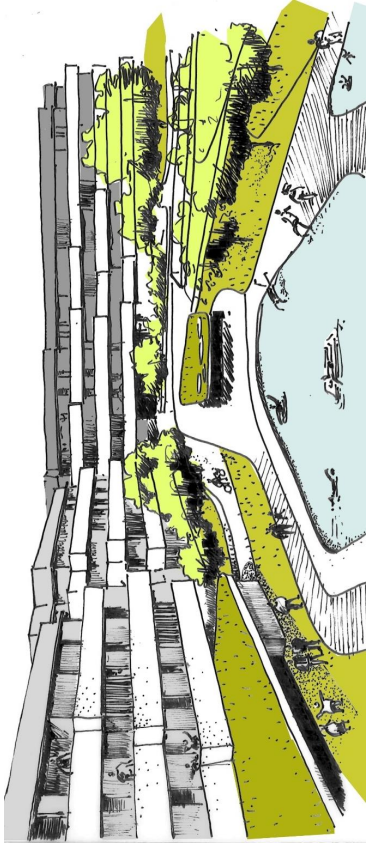
NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ZONA DEL VALLE

En esta alternativa, el crecimiento residencial que se propone en el **sector “El Valle”**, estaría alineado a la anterior alternativa en lo referente **al cambio de modelo morfológico**. De esta forma, al sur de la Av. Donantes de Sangre y Órganos se mantiene la altura máxima de 4 plantas, proponiéndose para la Actuación de Nueva urbanización al norte de la avenida, un **crecimiento residencial en grandes manzanas** con elementos puntuales en altura, equiparable máximo a la altura del equipamiento sanitario del entorno, mediante edificios residenciales singulares en tipologías de bloque aislados. En esta propuesta de Nueva Urbanización la capacidad residencial de **vivienda protegida se fijaría en los límites normativos, promoviendo una intensa presencia de vivienda libre** que permita optimizar el escaso suelo vacante.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	17/66





A la par, en la otra bolsa de suelo rústico vacante “El Morisco”, se desarrollaría un porcentaje de uso residencial que permitiese descargar el sector del Valle en pro de permitir un ámbito con mayores zonas libres. En este caso, el Morisco contemplaría un **treinta por ciento de suelo residencial dejando el resto para un uso de Terciario-Comercial.**

Para ambos desarrollos se proponen **grandes manzanas con tráfico rodado perimetral**, priorizando al máximo las circulaciones peatonales y ciclistas en el interior.

NUEVOS CRECIMIENTOS DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

Como se ha indicado anteriormente, el sector de El Morisco tendría un uso mixto donde tendría cabida el uso Terciario-Comercial en un porcentaje en torno al setenta por ciento. 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, se **incardina con la idea de cohesión social**, propiciando relaciones de proximidad, pero a su vez **localizando nodos de relación social, laboral y de carácter productivo en confluencias estratégicas** de los distintos sectores desarrollados a ambos lados de la autovía A-49.

Además, este desarrollo pretende estar en **conexión directa con el polígono “El Valero”**, para el que se propone una profunda regeneración, complemento los usos terciarios de El Moriscos con los industriales, artesanales y talleres del otro margen.

Por otra parte, la localización de usos terciarios en ambos sectores por desarrollar contribuye a la **compensación de equipamientos y tejido comercial a ambos lados** de la autovía, redundando en la

cohesión de ambos márgenes 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

Continuando la estrategia de lanzar conexiones entre los dos márgenes, se trataría de **interconectar ambos lados por medio de las pasarelas lineales** propuestas, creando varias direcciones principales. Estas direcciones conectarían de manera material y visual equipamientos verdes relevantes, **creando sendas de espacios libres** que impulsasen la cohesión de los dos núcleos.

Para reforzar esta estrategia habría que regenerar y reconvertir algunos espacios libres actualmente degradados o residuales e incorporarlos a esta nueva red transversal de espacios públicos.

Como parte de esta red **se integrarían las propias pasarelas**, que deberán incluir en su sección no sólo los viarios motorizados, peatonales y ciclistas, si no, además, un porcentaje de masa arbórea que se sumará a los estándares del municipio. De esta manera **permitiría a su vez liberar parcelas calificadas como zona verde** en planeamientos anteriores, que no han sido ejecutadas y que en la actualidad dicha calificación carece de sentido, ya sea por su situación o por superarse en dicha zona los ratios exigibles y necesarios.

B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

La idea directriz de conexión mediante puentes se continua en el caso de los equipamientos comunitarios. Las pasarelas actúan de vectores para interconectar dichos equipamientos, enfatizando su localización como nodos de relación social.

Se pretende con ello incitar a cruzar de un margen a otro, no sólo por necesidades de gestiones administrativas o trabajo, si no como una práctica habitual para el uso de dotaciones de ocio, cultura o uso deportivo. De esta manera se pretende potenciar la idea de equipamientos para todos e ir absorbiendo la duplicidad de dotaciones que la actual fragmentación de la localidad ha provocado. De nuevo con ello se incide en la cohesión y la potenciación de la identidad de la localidad como un todo comunitario.

En el mismo sentido de evitar duplicidades se enmarca la actuación sobre la parcela ubicada junto a la Av. de Bormujos, actual carretera A-474, y el límite suroeste con Bormujos, hacia la calle Francisco Tomás y Valiente, designada actualmente como SSGO equipamiento deportivo. Sobre ésta se propone una "Zona de Revitalización Urbana" con nuevos usos terciarios y comerciales, en aras de eliminar duplicidades, ya que las dotaciones deportivas en la zona están cubiertas sobradamente.

Para facilitar esta actuación manteniendo el estándar de equipamientos existentes, se designará como SSGO equipamiento deportivo al pabellón cubierto localizado entre las calles Zurbarán, c/ Julio Romero de Torres y Av. Blas Infante. Este equipamiento, actualmente designado como sistema local, se ajusta más a la definición de sistema general, si bien en el documento del Plan de Ordenación Urbana (POU) se deberá tener en cuenta dicho cambio para mantener el nivel dotacional existente.

ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

A. MOVILIDAD MOTORIZADA

La propuesta de esquema de articulación territorial para la movilidad motorizada en el PCOM de Castilleja de la Cuesta se organiza a partir de una estructura vial que combina **una red primaria de circunvalación y varios ejes secundarios** que conectan transversalmente las diferentes zonas del municipio, creando una malla eficiente para el tránsito de vehículos motorizados.

El diseño parte de la integración de la red vial existente, fortalecida por la incorporación de nuevas infraestructuras. Se establece una ronda interior que constituye el nivel superior (Nivel 1) de la red de movilidad, circunscribiendo el término municipal. En su sector norte, la ronda aprovecha la prolongación de la Avenida Antonio de Mairena y la Avenida de los Donantes de Sangre, conectando al oeste con la Avenida Plácido Fernández Viaga. Al atravesar la A-49, se enlaza con la A-474 en dirección a Bormujos, extendiéndose a lo largo de la Calle Cañada de los Negreiros y la Calle Escultor García Montañez. A través del sector interior de Los Moriscos, se proyecta un nuevo puente sobre la A-49, conectando finalmente con la Calle Pago de las Longueras hasta el Paseo El Valero, donde se completa el anillo vial en su parte oriental.

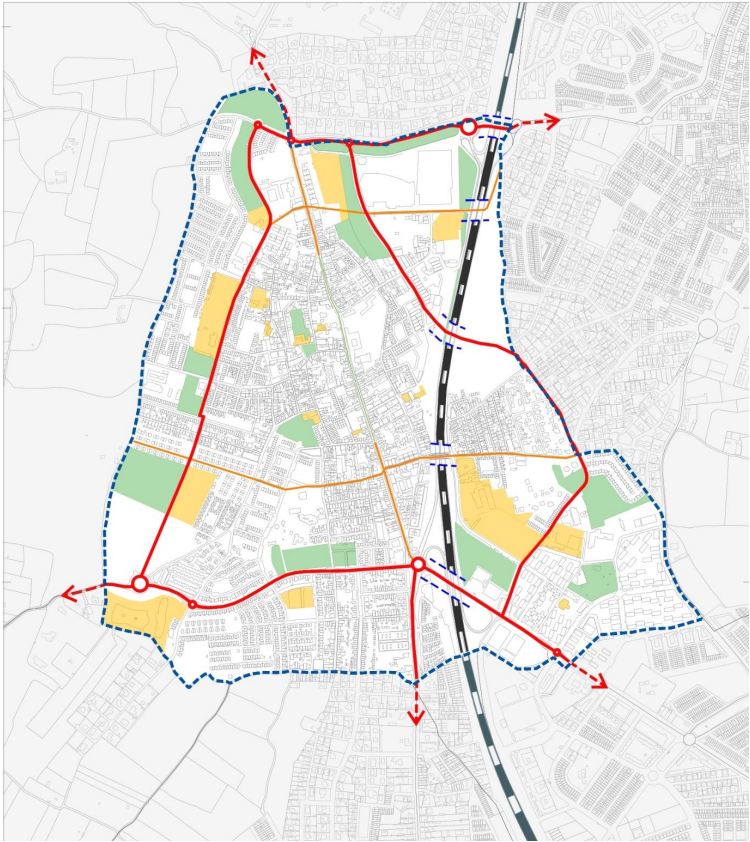
El primer nivel de la estructura vial propuesta permite una conexión tanto interna, facilitando la movilidad entre las distintas zonas del municipio, como externa, estableciendo vínculos eficientes con los municipios colindantes a través de la red vial ya existente. Este nivel aprovecha las principales arterias urbanas y regionales, integrando el tejido urbano local con los corredores de transporte de ámbito metropolitano, lo que mejora tanto la accesibilidad como la conectividad territorial.

La ronda interior, como eje estructurante, no solo articula los diferentes sectores de Castilleja de la Cuesta, sino que también asegura un tránsito fluido hacia las áreas vecinas, optimizando las relaciones funcionales entre los distintos núcleos urbanos y permitiendo una movilidad más rápida y directa para los flujos intermunicipales. Esto refuerza la competitividad y accesibilidad del municipio en el contexto metropolitano, apoyándose en infraestructuras clave como la A-49 y la A-474, para facilitar la conexión con municipios cercanos como Bormujos y otros puntos relevantes del área metropolitana.

Este sistema de circunvalación se complementa con un nivel secundario (Nivel 2) que consta de dos ejes transversales principales. Estos ejes vinculan las áreas norte y sur del municipio mediante pasos elevados sobre la A-49, lo que facilita una cohesión urbana superior al integrar tanto el tránsito vehicular como los itinerarios peatonales y ciclistas. Para ello se propone ampliar la sección del actual paso que conecta la calle Doctor Fleming y la creación de una nueva pasarela que conecte el sector El Morisco con el área industrial en el lado norte a la altura del cruce de la calle Federico García Lorca con la calle Camilo José Cela.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	19/66





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 áreas residenciales, comerciales e industriales.

Este esquema busca mejorar la eficiencia y funcionalidad de la movilidad motorizada, al tiempo que se compatibiliza con otras modalidades de transporte, promoviendo una infraestructura adaptada a las necesidades contemporáneas del territorio. 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.

B. MOVILIDAD ALTERNATIVA

Respecto a la movilidad no motorizada, nuevamente se plantean las pasarelas sobre la A-49 como ejes de los itinerarios peatonales y ciclistas. Tal como se ha incido 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.

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.

SENSIBILIDAD AMBIENTAL

A. HOMOGENEIDAD VISUAL Y ESTÉTICA

Se presenta clave para la compleción de esta alternativa la implantación de un plan de homogeneización estética de los márgenes de la A-49, así como de la señalética a lo largo de los ejes transversales que suponen las pasarelas.

La construcción de nuevas pasarelas, así como renovación de la actual, suponen una intervención con importante impacto sobre la A-49. Sin embargo, la actual imagen que se proyecta de la localidad desde dicha autovía es ciertamente antiestética, con una amalgama de cartelera y elementos inconexos, sobre márgenes con bajo mantenimiento, que producen una imagen degradada que dista de la realidad de la localidad.

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 los márgenes, tanto en señalética como en tratamiento de fachadas y otros elementos sobre la autovía, incluyendo las propias pasarelas y elementos aéreos.

Siguiendo esta línea se propone la creación de una señalética común con pictogramas y elementos muy visuales que marque los recorridos a lo largo de los ejes trazados por las pasarelas, 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	20/66



B. REORDENACIÓN DE LOS ACCESOS Y PASOS SOBRE LA A-49

De igual forma, los accesos y las parcelas de borde sobre las márgenes de la autovía han ido conformando un parcelario sin ordenación que enfatiza el caos estético y funcional de las lindes a lo largo del eje viario.

Se propone la reordenación de dichos parcelarios; en coordinación con el plan de movilidad, pudiendo ser adecuada la enajenación de algunas de las parcelas sin uso o degradadas de dichas márgenes.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	21/66



ALTERNATIVA 02

LA CONTINUIDAD DE LA TRAMA URBANA. DESFRAGMENTACIÓN

El modelo de ordenación territorial planteado para Castilleja de la Cuesta en esta alternativa propone una estrategia integral orientada a fomentar un desarrollo urbano sostenible, equilibrado y cohesionado, en consonancia con las demandas contemporáneas del municipio. El elemento clave de la propuesta es una gran plataforma sobre la A-49, diseñada como un nodo estratégico para articular la movilidad entre las áreas actualmente fragmentadas del municipio. Esta plataforma se configura como una zona dotacional verde, con capacidad para albergar equipamientos públicos, y actúa como un soporte esencial para la integración de diversos modos de transporte, tanto públicos como privados. Su implementación optimiza la movilidad interurbana y promueve la intermodalidad, desempeñando un papel crucial en la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista, con la finalidad de crear una red de transporte más inclusiva y eficiente.

Asimismo, esta plataforma 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.

De este modo, a través de estos elementos principales, la movilidad y la sostenibilidad se sitúan en el centro de la planificación urbana. Todo ello facilitará la implantación de una red de itinerarios peatonales que priorice el desplazamiento a pie, complementada por carriles bici y la mejora de la accesibilidad entre las diferentes zonas del municipio e incluso, dada la conurbación existente, con áreas concretas de los municipios colindantes. Esta estrategia busca reducir la dependencia del vehículo privado, fomentando una movilidad activa que potencie el uso del transporte público y la conectividad entre las áreas urbanas de la corona metropolitana. La implementación de corredores verdes y espacios de recreo en zonas intersticiales asegura una cohesión territorial que mejore tanto la calidad ambiental como la calidad de vida de los residentes.

Respecto a las áreas de oportunidad de crecimiento se diferencia por un lado las que corresponden con el uso residencial centradas en el sector denominado "El Valle" que se configura al norte de la Av. Donantes de Sangre y Órganos como una Actuación de Nueva Urbanización. Esta ATU-NU se desarrollaría mediante la implantación de bloques plurifamiliares con elementos puntuales en altura, edificaciones con un máximo de 6 a 8 plantas en consonancia con la altura máxima existente en el entorno. Este enfoque permite optimizar el uso del suelo disponible, incrementando la densidad habitacional y reservando importantes superficies para espacios verdes intersticiales que actúen como áreas de transición entre el entorno urbano y el rural. La propuesta incluye, además, un alto porcentaje de vivienda protegida, destinando entre un 60% y un 80% de la edificabilidad a este tipo de viviendas, con el objetivo de garantizar el acceso a una vivienda digna para sectores vulnerables y fomentar la cohesión social al integrar este tipo de viviendas en el tejido urbano sin generar segregación.

En cuanto al desarrollo económico, el plan contempla nuevos crecimientos para actividades terciarias, especialmente en áreas estratégicas como el sector "El Morisco", adyacente a la A-49. Este núcleo terciario de gran envergadura busca potenciar la oferta de servicios y actividades económicas,



consolidando una red urbana equilibrada y diversificada. Asimismo, la revitalización de zonas comerciales tradicionales, como la Calle Real, y del polígono industrial existente, forma parte de una intervención orientada a generar un entorno multifuncional, que favorezca la actividad económica local, la creación de empleo y una mixtidad de usos que rompa con la zonificación estricta, promoviendo un modelo de ciudad compacta y eficiente.

Finalmente, desde un enfoque paisajístico, la intervención propone una reordenación del paisaje urbano en torno a la autovía A-49, con el objetivo de reducir el impacto visual desorganizado y crear una integración armónica entre la infraestructura vial y el entorno urbano. Mediante la implantación de corredores paisajísticos y la regulación de elementos publicitarios, se busca mejorar la percepción visual tanto desde la autovía hacia la ciudad como desde el núcleo urbano hacia la autovía. Además, la topografía singular del municipio se aprovecha para maximizar las vistas panorámicas sobre el Valle del Guadalquivir y Sevilla, lo que no solo refuerza la identidad paisajística de Castilleja de la Cuesta, sino que también contribuye a su integración simbólica y funcional en la estructura metropolitana del Aljarafe.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	22/66



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL

A. DESFRAGMENTACIÓN MEDIANTE PLATAFORMA ESPACIAL

Actualmente, la A-49 se comporta como una travesía que atraviesa el municipio a lo largo de cinco kilómetros, limitando la conexión entre los frentes urbanos a través de puentes y pasarelas, diseñados fundamentalmente para el tránsito de vehículos motorizados, sin garantizar espacios seguros y de calidad para peatones y ciclistas. Esta carencia no solo afecta a la cohesión social del municipio, sino que también impacta en la movilidad y el desarrollo equilibrado de sus áreas urbanas. Al norte, predomina un casco histórico con edificaciones bajas y adosadas, mientras que, al sur, en la zona de Nueva Andalucía, se observan bloques de viviendas en altura con amplias áreas de espacios verdes y equipamientos. Esta dualidad refuerza la necesidad de una intervención que cohesionase ambas zonas y facilite la circulación de las personas.

La propuesta que se desarrolla en esta alternativa 02 para desfragmentar el municipio de Castilleja de la Cuesta se centra en una solución integral de construcción de una plataforma espacial sobre la autovía A-49. Esta plataforma, concebida como **un gran espacio libre verde con capacidad para integrar diversos equipamientos**, no solo actúa como un elemento de cohesión territorial a nivel local, sino que tiene un impacto significativo en la escala supramunicipal, generando una oportunidad única de conexión para la población de los municipios de la corona metropolitana del Aljarafe.

Esta **gran infraestructura verde**, es un pilar esencial de la **estrategia de movilidad alternativa** planteada. Contribuye a crear un entorno urbano más inclusivo, respetuoso con el medio ambiente y preparado para responder a las necesidades contemporáneas de movilidad sostenible. La creación de esta plataforma verde conlleva un esfuerzo por transformar la barrera física que representa la A-49 en un elemento de integración, donde se fomente la movilidad peatonal y ciclista, promoviendo una conexión amable y segura entre las dos zonas de Castilleja.

La plataforma verde no solo actuaría como un puente físico, sino también simbólico, conectando dos realidades urbanas que, hasta ahora, han coexistido de forma separada. El diseño de este espacio permitirá acoger **zonas de estancia, áreas recreativas y espacios destinados a la cultura y el deporte**, convirtiéndose en un **lugar de encuentro** para los residentes de ambos lados del municipio.

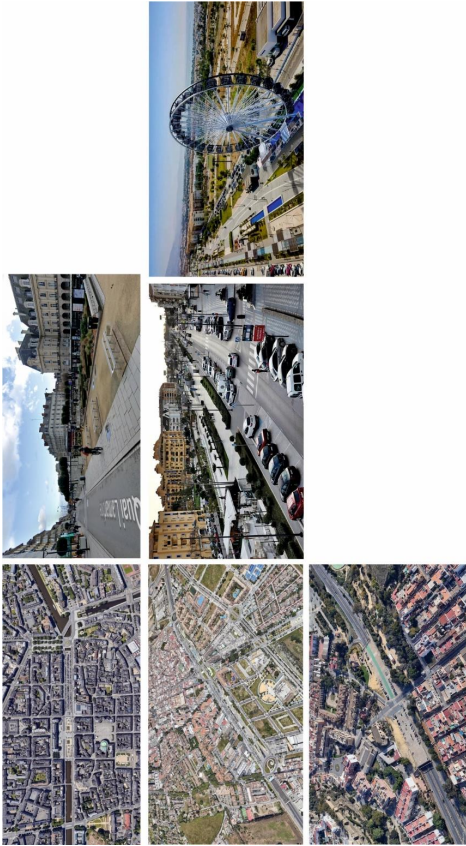


Recreación de la zona que cubrirá la M-30 junto al puente de Ventas. Ayuntamiento de Madrid.
Recreación Plaza barrio de San Jorge. Pamplona. Asociaciones del Barrio - Carlos Guerra Erna
Pasarela sobre SE50- Parque Miraflores- Fuente: Google Earth

A la par, este nuevo espacio urbano se podría concebir como un **nodo intermodal dentro de la primera corona metropolitana**, con el objetivo de conectar Castilleja de la Cuesta con los municipios circundantes, lo cual representa un salto cualitativo en términos de movilidad y conectividad regional.



La intermodalidad propuesta contempla la posibilidad de integrar futuras infraestructuras de transporte colectivo, lo que no solo mejorará la conectividad regional, sino que también impulsará un desarrollo urbano más sostenible y cohesionado.



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

La implementación de este proyecto de cohesión territorial no solo beneficiará a Castilleja de la Cuesta, sino que se extenderá a los municipios del Aljarafe, mejorando la movilidad en toda la región. La propuesta no se limita a superar la barrera física de la A-49, sino que aspira a transformar esta infraestructura 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 metropolitano.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	24/66



B. ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

NUEVOS CRECIMIENTOS RESIDENCIALES

ZONA DEL VALLE

La estrategia de crecimiento **RESIDENCIAL** propuesta para el actual sector denominado como "EL VALLE" plantea una ruptura significativa con el modelo tipológico previamente desarrollado. 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.



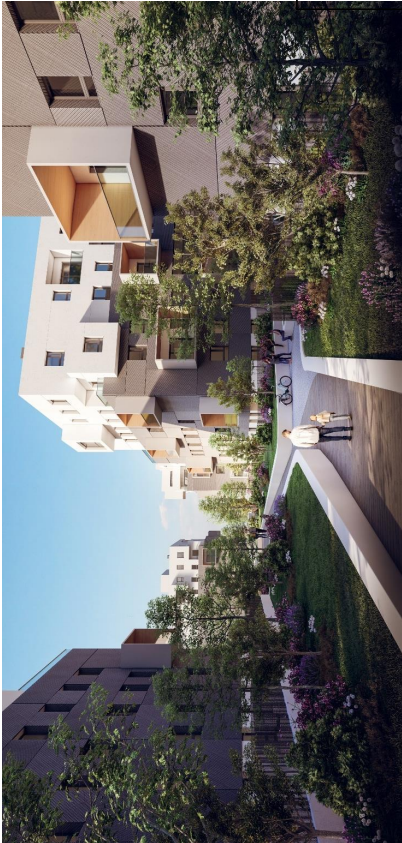
MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

La nueva propuesta urbanística se localiza al norte de la Av. de Donantes de Sangre y Órganos, quedando la zona al sur de ésta integrada en el suelo urbano. 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 limitrofe con el término municipal de Camas.

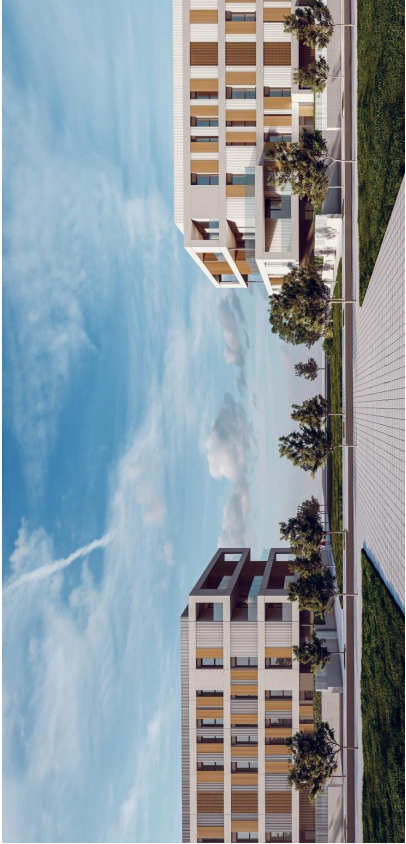


Los posibles bloques en altura se simultanearán con algunos bloques lineales con una menor altura que permitan la transición entre tipologías edificatorias del entorno inmediato.



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	25/66





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.



VIVIENDA PROTEGIDA Y EQUILIBRIO SOCIAL

En cuanto al perfil de la vivienda, se formula una estrategia con un enfoque social, en la que entre un **60% y un 80% 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.

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 Castilleja 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.



ZONA AIRE SUR – CALLE PAGO DE LAS LONGUERAS

En el marco de una estrategia de reorganización espacial que busca optimizar el equilibrio de la trama urbana del municipio, se plantea la redistribución de los espacios dotacionales existentes. Esta intervención incluye la reubicación del área destinada a Equipamiento, actualmente localizada en la parcela de la Calle Pago de las Longueras, al norte del Centro Comercial Aire Sur, hacia una nueva localización. Adicionalmente, se contempla una reducción del espacio libre asignado al sistema general, lo que permitirá una operación de regeneración urbana orientada a la creación de suelo con potencial para uso residencial u otros usos compatibles. Para mantener el estándar de SSGG se propone la reubicación total o parcial de dichas dotaciones a la plataforma propuesta sobre la A-49.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	26/66





Dicha actuación se enmarca en las directrices de una posible intervención sobre suelo urbano en el futuro desarrollo urbanístico de la ciudad, a través de una "Zona de Revitalización Urbana", debiendo definir el Plan de Ordenación urbana (POU) el tipo de Actuación concreta conforme a los objetivos de sostenibilidad y mejora de la eficiencia del espacio público. Esta estrategia contribuye no solo a la optimización de los recursos territoriales, sino también al desarrollo urbano integral y equilibrado, favoreciendo la creación de entornos más habitables y funcionales.

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 cinco elementos con un carácter general:

- Por un lado, el conocido área del Morisco, en el frente sur de la A49 que permitiría un desarrollo sobre suelo rústico de una gran bolsa de suelo.
- Una operación de revitalización urbana centrada en la regeneración del entorno de la Calle Real.
- Zona de Revitalización Urbana del Polígono Industrial "El Valero".
- Un cuarto elemento se localizaría en la zona noroeste del término municipal para dar servicio a todo el conjunto de población que reside en la zona donde prevalece el uso residencial mediante una trama de viviendas unifamiliares sin servicios, la cual se verá incrementada con el nuevo crecimiento residencial proyectado en "El Valle".
- Por último, la actuación sobre la parcela ubicada junto a la Av. de Bormujos, actual carretera A-474, y el límite suroeste con Bormujos, hacia la calle Francisco Tomás y Valiente, designada actualmente



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	27/66



como SSGG equipamiento deportivo. Sobre ésta se propone una "Zona de Revitalización Urbana" con nuevos usos terciarios y comerciales. Esta nueva parcela de usos terciarios-comerciales responde a su vez a la estrategia de creación de nuevos ejes de actividad en la localidad, siendo su situación estratégica junto a la carretera de conexión con Bormujos y como contrapeso de otras parcelas comerciales ya existentes al otro lado de la autovía.

SECTOR "EL MORISCO"

Adyacente a la A-49, se presenta como un proyecto estratégico de alto impacto en el crecimiento económico y la reconfiguración urbana del área metropolitana.

Esta intervención responde a la necesidad de potenciar la oferta de servicios terciarios en una localización privilegiada, integrando y ampliando el tejido económico existente en el corredor de la autovía. El proyecto plantea la creación de un núcleo terciario de gran envergadura, que no solo complementará las actividades ya consolidadas en la margen opuesta de la autovía, sino que también generará un polo de atracción y prestación de servicios a nivel metropolitano, contribuyendo a la diversificación económica y a la descentralización de las áreas más congestionadas del núcleo urbano principal.

Un aspecto fundamental de esta intervención es la estrategia de cohesión territorial entre ambas márgenes de la A-49. La propuesta contempla la creación de una plataforma de conexión sobre la autovía que, además de ofrecer una solución de continuidad física entre los dos sectores, actúa como un elemento estructurador de la movilidad metropolitana. Esta plataforma tendría un rol esencial en la optimización de los flujos de transporte, posibilitando la implantación de un intercambiador modal en el área. Dicho intercambiador permitiría la confluencia de diversos medios de transporte, desde el transporte público interurbano y metropolitano hasta redes de movilidad activa (peatonal y ciclista), mejorando significativamente la accesibilidad y la eficiencia en los desplazamientos dentro del ámbito metropolitano. Esta actuación no solo favorecería la conectividad entre las diferentes áreas del entorno, sino que también reforzaría el papel de la infraestructura como un nodo estratégico para el tránsito de personas y mercancías en la región.



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 mixtidad de usos, integrando actividades residenciales, comerciales, de servicios y productivas de manera equilibrada.

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

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

En este contexto, se prevén dos ejes de intervención:

- **Establecer directrices para una distribución homogénea del uso terciario-comercial:** Se propone implementar una estrategia que garantice una distribución equilibrada de los usos terciarios, con especial atención en el entorno de la calle Real, una arteria central del municipio. Este eje busca reforzar la actividad comercial en esta área tradicional, consolidándola como un polo de atracción y servicios. La proximidad de la calle Real a los principales núcleos residenciales facilita una mayor accesibilidad y dinamismo económico, promoviendo el comercio de proximidad y revitalizando el tejido urbano en una zona emblemática para la comunidad.
- **Desarrollo de nuevas áreas con carácter preferentemente terciario-comercial:** Se prevé la creación de nuevas bolsas de suelo destinadas principalmente a actividades terciarias y comerciales. Estas áreas estarán ubicadas estratégicamente en vías con alta accesibilidad, facilitando su conexión con el resto del municipio, y colindantes, y potenciando su integración dentro de la red urbana existente. Su localización en la zona oeste 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 menos consolidadas desde un punto de vista comercial

Asimismo, esta estrategia de mixtidad de usos urbanos tiene el potencial de mejorar la calidad de vida de los residentes al crear entornos más completos y equilibrados, donde se pueda vivir, trabajar, acceder a servicios y disfrutar de espacios de ocio y esparcimiento dentro de un mismo ámbito geográfico. La combinación de usos terciarios y residenciales no solo dinamizará la economía local, sino

que también contribuirá a la creación de una ciudad más cohesionada socialmente, con una oferta variada de actividades que atiendan las necesidades de diferentes grupos de población.

POLÍGONO INDUSTRIAL. ZONA DE REVITALIZACIÓN URBANA

En paralelo a las anteriores propuestas de desarrollo terciario, la alternativa incluye la modernización y revitalización del polígono industrial existente en la zona. Este proceso implicaría la incorporación de nuevas actividades productivas, adaptadas a las demandas actuales del mercado y con un enfoque hacia la sostenibilidad y la innovación. La reordenación del polígono no solo potenciaría la capacidad económica y de empleo del área, sino que también permitiría una transformación en términos de calidad ambiental y paisajística. Se prevé la integración de elementos que minimicen el impacto visual y ambiental del polígono, favoreciendo una mayor armonía con el entorno y una transición más suave entre las áreas urbanizadas y la autovía.

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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	28/66



misimos. 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 la necesidad de ajustar y reequilibrar esta dotación con el fin de 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 la **nueva plataforma sobre la autovía** proyectada, la cual 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** en la creación de una red de sendas verdes que conectarán de forma continua y funcional los diferentes espacios verdes y libres del municipio sin importar su escala. 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.

Con el fin de consolidar esta estrategia, se ha realizado un análisis del Plan General vigente, identificando espacios calificados como libres que aún no han sido ejecutados. Se ha propuesto, en consecuencia, una **redistribución** racional de dicha superficie en la trama urbana, de manera que se **potencie la conectividad y accesibilidad de los espacios verdes**, sin comprometer el estándar de mantenimiento obligatorio establecido por la normativa vigente. Este reajuste busca maximizar la funcionalidad de los espacios no ejecutados, integrándolos de manera estratégica en el tejido urbano para que contribuyan de forma efectiva al sistema verde del municipio.

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.



B. SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTO

En el marco del reajuste de dotaciones de equipamiento planteado en la presente propuesta de ordenación urbanística, se realiza una revisión exhaustiva de la viabilidad de ciertos equipamientos cuya continuidad, ante las demandas y dinámicas actuales del municipio, no se considera justificada. El análisis de las necesidades urbanísticas revela que, para garantizar una respuesta adecuada a los requerimientos contemporáneos, es esencial reconfigurar estos espacios mediante la incorporación de nuevos usos dotacionales que se alineen con los principios de proximidad y optimización funcional. Estos principios buscan mejorar la capacidad de los equipamientos para satisfacer las necesidades emergentes de la población, aumentando la accesibilidad y eficiencia en la prestación de servicios públicos de cercanía.

En este contexto, se propone una adaptación del tejido urbano a los desafíos actuales, de manera que los equipamientos urbanos respondan a una estrategia territorial inclusiva y funcional. Este planteamiento, además de integrar nuevas soluciones, permite evaluar la pertinencia de infraestructuras cuyo desarrollo ha sido objeto de dificultades, ya sea por limitaciones de gestión o por una falta de adecuación a las necesidades reales.

Actualmente, se identifican tres elementos clave de dotación en el municipio:

- **Sector "El Valle"**: Un equipamiento docente con una superficie aproximada de 14.000 m².
- **Calle Pago de las Llongueras**: Un equipamiento destinado a servicios socioculturales y asistenciales, con una superficie de 13.000 m².
- **Avenida de Bormujos – Cañada de los Negreiros**. Equipamiento Deportivo con una superficie de 5.588 m² sin ejecutar.

A pesar de su contemplación en el plan vigente, estos equipamientos no han sido ejecutados tras años de desarrollo, lo que refleja problemáticas relacionadas con su viabilidad o necesidad real. Ante esta situación, la propuesta alternativa reevalúa la actuación original y sugiere una redistribución de los usos dotacionales, trasladando parte de la carga a nuevas ubicaciones dentro de la estrategia integral de ordenación. Un caso emblemático de esta redistribución es el impulso de nuevas dotaciones en la plataforma que complementará la intervención del gran parque verde proyectado, lo cual responde a una visión más integrada del territorio.

Entre las propuestas de nuevos usos dotacionales, se destaca la posible creación de un centro intermodal que facilite la conexión de la corona norte del Aljarafe, que engloba una población de 130.000 habitantes, con su entorno inmediato. Este equipamiento, orientado a la mejora de la movilidad regional, podría acoger el futuro apeadero de la línea 2 del metro de Sevilla, proyectado preliminarmente en el corredor de la A-49. Alternativamente, se contempla un enfoque flexible que permita el desarrollo escalonado del programa dotacional, ajustándose a las necesidades y prioridades que surjan en las fases posteriores del proyecto.

Para el caso concreto de la parcela para SSGG uso deportivo de la Av. de Bormujos, se propone tal como ya como se ha indicado en la alternativa 01, su relocalización para mantener el estándar de equipamientos existentes. Para ello se designará como SSGG equipamiento deportivo al pabellón cubierto localizado entre las calles Zurbarán, c/ Julio Romero de Torres y Av. Blas Infante. Este equipamiento, actualmente designado como sistema local, y el cual se ajusta más a la definición de

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	29/66



sistema general, si bien en el documento del Plan de Ordenación Urbana (POU) se deberá tener en cuenta dicho cambio para mantener el nivel dotacional existente. Para la parcela liberada se proponen usos terciarios-comerciales en la línea estratégica de creación de nuevos ejes de actividad en la localidad, siendo su situación clave junto a la carretera de conexión con Bormujos y como contrapeso y continuidad de otras parcelas comerciales ya existentes al otro lado de la autovía.

Este enfoque garantiza no solo una mayor adaptabilidad del tejido urbano, sino también la maximización de los recursos existentes, mejorando la calidad de vida de la población y asegurando que las intervenciones urbanísticas estén alineadas con las demandas y expectativas de la comunidad en su conjunto.

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 Castilleja de la Cuesta 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 que no tiene ni su origen ni su destino dentro del núcleo urbano, reduciendo así la congestión provocada por el tráfico en el interior.

La corona tomaría como ejes de norte a sur tanto la avenida Plácido Fernández Viagas continuando con la carretera de Bormujos (A-474) como la actual SE-3403 en el frente este del municipio. En el caso de la primera se enlazaría en el extremo sur con la Avenida del rey Don Juan Carlos I prolongándose hacia el este por la Avenida de Andalucía y el camino de la Valdovina y Calle Escultor Martínez Montañez donde se desarrollaría en el límite exterior sur del Sector del Morisco hasta encontrarse con la SE-3403.

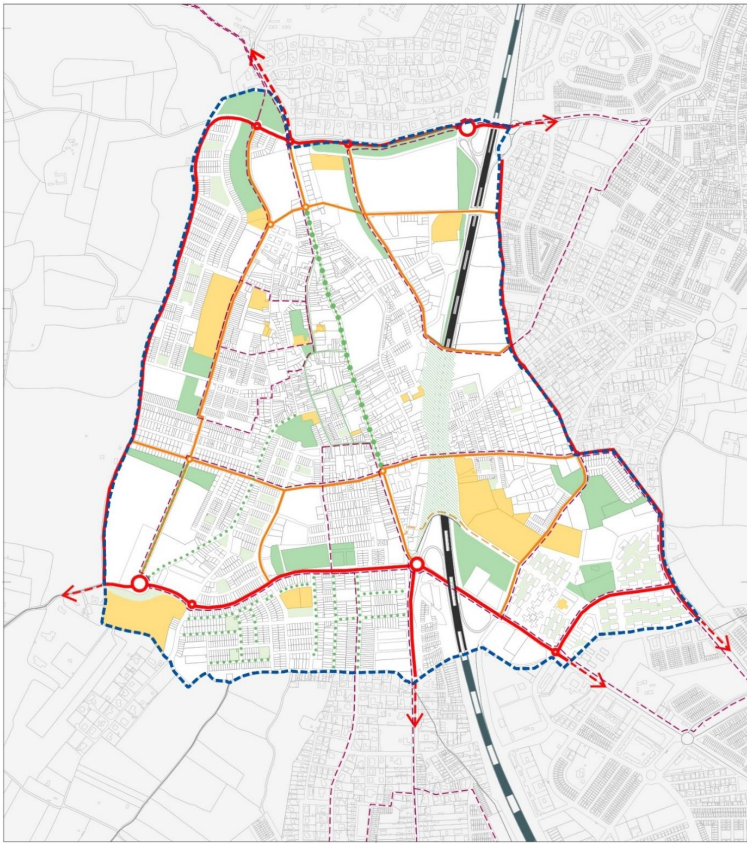
Por el frente norte del municipio se ejecutaría todo un eje desde el Hospital NISA hasta el Parque de las Civilizaciones y por tanto hasta el encuentro de la A474 hacia Camas.

Toda esta operación debe apoyarse en intervenciones intermunicipales con el objeto de que esta actuación no solo mejore la movilidad interna de Castilleja, sino que sea una aportación en la estructura de comunicación de todo el ámbito metropolitano. 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 o metropolitano, en consonancia con los principios de sostenibilidad y mejora de la calidad urbana.

Un elemento importante que posibilita esta estrategia es la ejecución de un proyecto de plataforma sobre la A49 que cosería la trama urbana actualmente fragmentada. Un espacio de conexión que facilitaría la comunicación transversal sobre la autovía permitiendo un uso compartido del peatón o la bicicleta con otros sistemas de movilidad motorizados.



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 Castilleja de la Cuesta, favoreciendo un entorno urbano orientado a las personas y alineado con principios de sostenibilidad ambiental.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	30/66



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** 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.

El núcleo central de Castilleja de la Cuesta se extenderá hacia el sur, hacia Nueva Sevilla y las áreas de expansión de esta zona, a través de una **gran plataforma espacial que incorporará el principal parque verde del municipio**. Este espacio verde se convertirá en un elemento articulador que conectará, de manera fluida y sostenible, las dos áreas actualmente fragmentadas por la A-49.

Esta gran zona verde no solo tiene el objetivo de integrar mejor el municipio, sino que también aspira a funcionar como un nodo intermodal dentro de la corona metropolitana del Aljarafe, conectando Castilleja de la Cuesta con los municipios circundantes. Este planteamiento intermodal contempla la posibilidad de integrar futuras infraestructuras de transporte colectivo, mejorando la conectividad regional y favoreciendo un desarrollo urbano más sostenible y cohesionado a nivel metropolitano.

La intermodalidad, junto con la infraestructura 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.

• 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 minutos, y además promueven entornos más inclusivos y seguros.

LA PROPUESTA

La alternativa 02 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 Castilleja, con una alta densidad poblacional de 7.831,8 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, 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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	31/66



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.

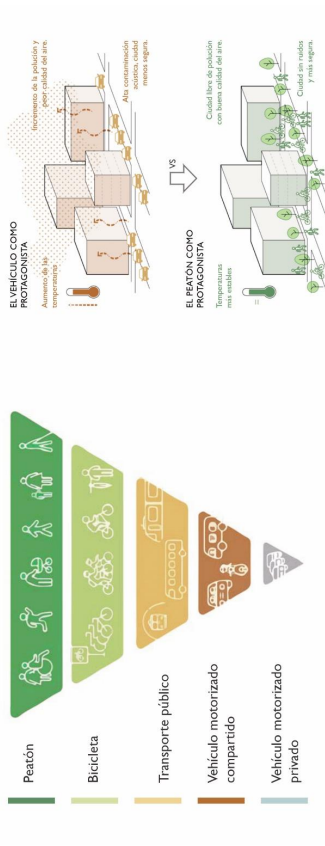
Por otro lado, en la zona sur del municipio, concretamente en el área de Nueva Sevilla, la configuración urbana permite mayores desplazamientos a pie, ya que existe una red de calles peatonales sin presencia del vehículo privado. Sin embargo, las calles estructurantes de esta área presentan una ocupación excesiva del espacio por parte del automóvil, y las aceras no cumplen con los anchos normativos mínimos, lo que compromete la accesibilidad.

Los tramos identificados como accesibles dentro del municipio están fragmentados, ya que se trata de ensanchamientos puntuales en las calles, producto de retranqueos en la línea de fachada o de recrecidos de acera en los pasos peatonales, lo que refuerza la desconexión de la red peatonal en su conjunto.

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.



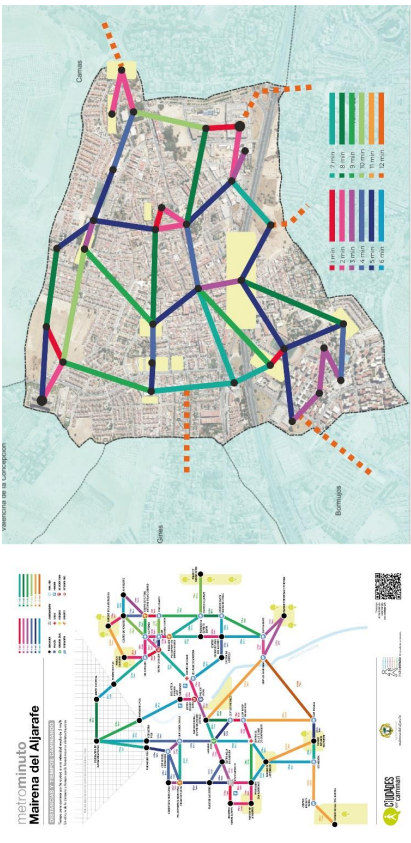
- Conectividad entre Centros Urbanos y Áreas Periféricas

El entorno de conurbación, con una densidad entorno a 1500 hab/km², ofrece la posibilidad de extender la red peatonal más allá del núcleo urbano de Castilleja. Las conexiones peatonales interurbanas entre Castilleja 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.



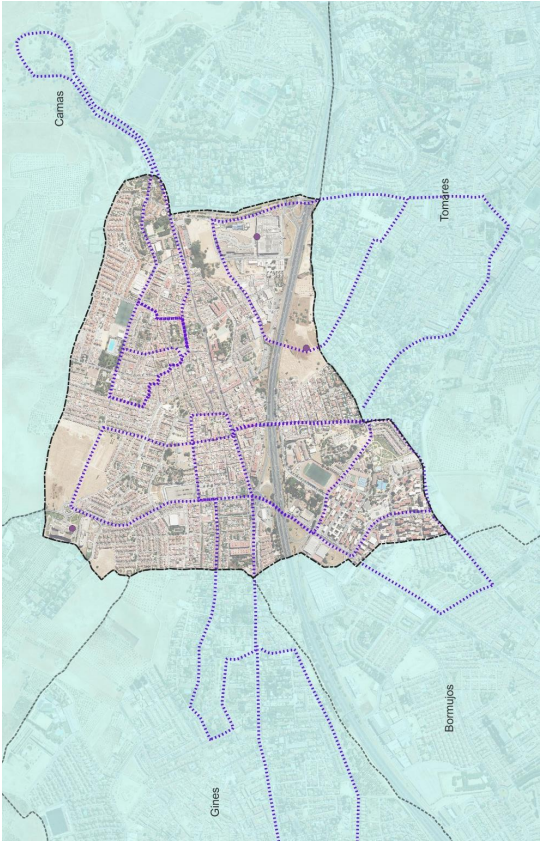
Fuente: Ejemplo de Ciudades que caminan, Mairena del Aljarafe – vs Propuesta Castilleja de la Cuesta

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

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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	32/66





Esquema no vinculante de Itinerarios peatonales preferentes- Elaboración propia

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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	33/66



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

Desde el punto de vista de la sensibilidad ambiental la propuesta de la alternativa 02 se establece sobre los siguientes aspectos:

- HUMANIZAR LA AUTOVÍA URBANA. ORDENACIÓN INTEGRAL DEL PAISAJE
- DINAMIZACIÓN HABITABLE DE LA CALLE REAL Y SU ENTORNO
- VALORACIÓN PAISAJÍSTICA DE LAS CUENCAS VISUALES DEL MUNICIPIO

A. HUMANIZAR LA AUTOVÍA URBANA. ORDENACIÓN INTEGRAL DEL PAISAJE

Reordenación Paisajística y Visual de la Autovía A49: Integración Bidireccional de la Infraestructura Vial con la Conurbación del Aljarafe.

Como se ha identificado en la fase de análisis y diagnóstico, en todo el tramo de autovía A49, que incide en la conurbación del Aljarafe, el paisaje urbano se ve interrumpido por una proliferación desorganizada de elementos publicitarios y una falta de cohesión en las fachadas y edificaciones circundantes, lo que genera una **sensación de caos visual**.

El caos visual en el tramo de la autovía A49 que atraviesa Castilleja de la Cuesta se percibe de manera bidireccional, tanto desde la autovía hacia la trama urbana circundante como en el sentido contrario, desde los espacios urbanos hacia la infraestructura vial. Este fenómeno de desorden visual es un reflejo de la falta de cohesión entre ambos ámbitos, que no solo afecta la percepción de quienes transitan por la autovía, sino también de quienes habitan o frecuentan las áreas urbanas adyacentes.

Desde la autovía, los conductores y pasajeros son impactados por la dispersión de elementos publicitarios, la heterogeneidad en las fachadas y accesos, aparecen desconectadas del tejido urbano, sin cercanos. La falta de regulación en estos elementos genera una experiencia visual caótica, donde las edificaciones y anuncios compiten por la atención de forma desordenada, alterando la fluidez visual y creando un paisaje urbano fragmentado.

Por otro lado, desde la trama urbana hacia la autovía, el desorden también es evidente. Las infraestructuras viales, incluyendo pasarelas y accesos, aparecen desconectadas del tejido urbano, sin una integración clara que facilite la continuidad visual o funcional. Los espacios de transición entre la ciudad y la autovía se presentan como áreas desorganizadas, carentes de un diseño paisajístico planificado que suavice el impacto de la infraestructura sobre el entorno urbano.

Esta percepción bidireccional de caos visual resalta la necesidad de una **intervención integral** que aborde tanto la perspectiva desde la autovía hacia la ciudad como desde la ciudad hacia la autovía. El objetivo debe centrarse en la **mejora de la calidad ambiental y visual de estos espacios de transición**, creando una integración más fluida y armónica entre la infraestructura vial y el entorno urbano. Para ello, es necesario un enfoque de diseño que regule de manera conjunta la **organización visual y paisajística** de ambas perspectivas, con el fin de crear una continuidad espacial y estética que beneficie tanto a los usuarios de la autovía como a los residentes y visitantes de las áreas urbanas cercanas.

Para proponer soluciones efectivas que permitan mejorar la cohesión visual y ambiental entre la autovía A49 y la trama urbana circundante, es fundamental adoptar un enfoque integral que considere

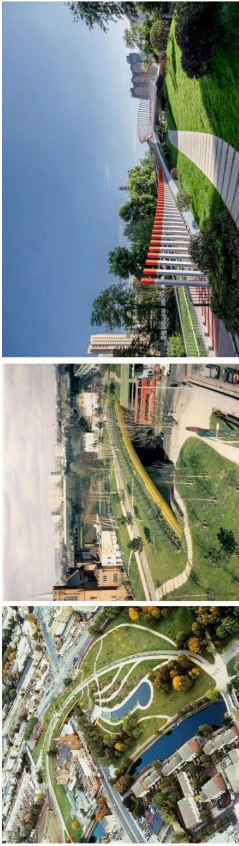


tanto la percepción desde la infraestructura vial como desde los espacios urbanos adyacentes. Las estrategias de intervención deben centrarse en los siguientes aspectos clave:

- Diseño Integral de los Espacios de Transición
- Reorganización y Regulación de los Elementos Publicitarios
- Criterios de Unificación de Fachadas y Edificaciones
- Mejora de la Iluminación Urbana y Vial
- Creación de Espacios Públicos Funcionales y Armónicos
- Integración Funcional y Visual Mediante Infraestructuras

Para lograr una mejora sustancial en la calidad visual y ambiental del tramo de la autovía A49 en su interacción con la conurbación del Aljarafe, es necesario abordar las **soluciones de manera integral y bidireccional**. La reorganización del paisaje desde la autovía hacia la trama urbana, y viceversa, debe seguir un plan coordinado que unifique criterios de diseño, vegetación, publicidad y movilidad. Solo a través de la cohesión de estas intervenciones será posible transformar este espacio de transición en un entorno armónico, funcional y visualmente agradable para todos los usuarios.

La propuesta tiene como objetivo reordenar este entorno mediante la implementación de una serie de estrategias de diseño que aporten **armonía y coherencia al espacio** a través un diseño integral de los espacios de transición.



FUENTES:
The Green Bridge, Londres CZWG Limited
Rafel Bridge, ZZHU ARCHITECTS

DISEÑO INTEGRAL DE LOS ESPACIOS DE TRANSICIÓN

Los espacios que conectan la autovía con la trama urbana deben ser tratados como áreas de integración, no solo funcional, sino también visual. Para ello, se propone la **creación de corredores paisajísticos** que suavicen el impacto visual de la infraestructura sobre el entorno urbano. Estos corredores pueden incluir elementos vegetales, como árboles o pantallas verdes, que actúen como barreras visuales naturales, mejorando la calidad ambiental y creando una transición fluida entre la autovía y la ciudad.

Unificación Estética de las Fachadas Para lograr una armonía visual en el entorno urbano circundante a la autovía, es necesario establecer criterios uniformes para el tratamiento de las fachadas de los edificios. Se debe implementar una normativa que regule de una forma armoniosa y asegure que las

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	34/66



edificaciones mantengan una coherencia estética que favorezca la integración visual con el paisaje urbano, reduciendo la fragmentación del entorno.

Gestión del Paisaje Vegetal La integración de la vegetación es esencial para suavizar el impacto visual de las infraestructuras urbanas y los elementos publicitarios. Se propone, acorde a la estrategia de impulsar la infraestructura verde municipal, la creación de espacios verdes y pantallas vegetales en zonas estratégicas a lo largo del corredor vial. Estos elementos naturales servirán para mitigar la presencia de infraestructuras no armónicas, como vallas publicitarias y edificios industriales, creando barreras visuales que mejoren la percepción del paisaje. Además, se deberá fomentar el uso de especies vegetales autóctonas que requieran poco mantenimiento, contribuyendo así a la sostenibilidad y biodiversidad local.

Iluminación Urbana La iluminación en el tramo de autovía debe estar cuidadosamente planificada para evitar la contaminación visual y mejorar la seguridad vial. La instalación de sistemas de iluminación de bajo consumo que proporcionen una iluminación uniforme y discreta, sin generar distracciones para los conductores. Los elementos clave del paisaje, como hitos arquitectónicos o áreas verdes, pueden ser resaltados con una iluminación suave, siempre priorizando la integración con el entorno y evitando el uso de luces excesivamente brillantes o intermitentes.

Reorganización y regulación de elementos discordantes Es fundamental identificar y reubicar aquellos elementos o edificaciones que no respeten los criterios de ordenación propuestos. Las zonas comerciales, industriales o de servicios que no estén alineadas con la nueva estética del paisaje urbano deberán adecuarse a los criterios de un paisaje armónico. Este proceso permitirá disminuir la fragmentación visual y mejorar la experiencia de quienes transitan por el entorno, garantizando un paisaje más organizado.

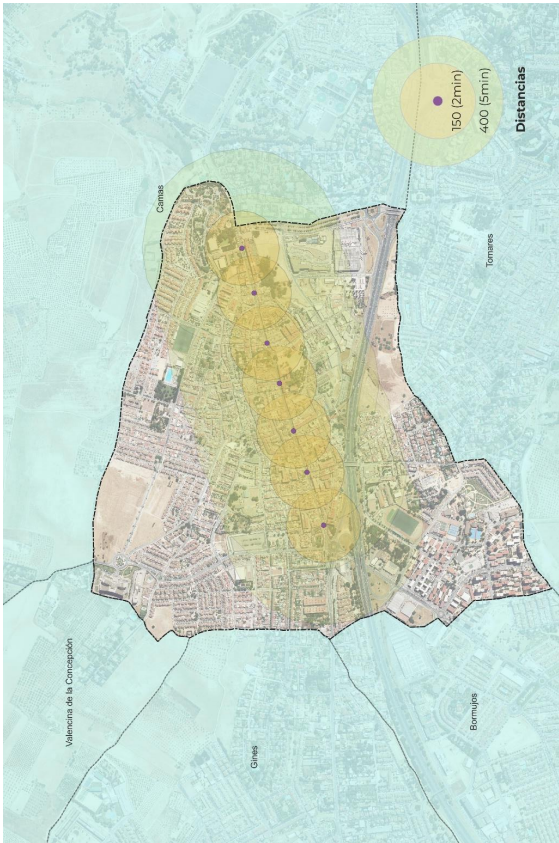
Integración Funcional y Visual Mediante Infraestructuras

las infraestructuras viales, como plataformas, pasarelas, pasos elevados y accesos, sean diseñadas con un enfoque que promueva la continuidad visual y funcional. Estos elementos deben ser concebidos no solo como conectores físicos, sino también como oportunidades para mejorar la cohesión visual entre la autovía y la trama urbana. Su diseño debe respetar los principios estéticos definidos para el entorno, favoreciendo una transición suave entre ambos espacios.

B. DINAMIZACIÓN HABITABLE DE LA CALLE REAL Y SU ENTORNO

Se propone una intervención integral sobre la Calle Real y su entorno 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.



Esquema de distancia-tiempo respecto al eje central. Elaboración propia

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 irá 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	35/66



Esta intervención se basa en varios ejes 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, como el **Colegio de la Irlandesa**, identificando estos edificios como puntos de referencia cultural. 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.

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 Castilleja de la Cuesta, 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 de la Calle Real 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, 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.

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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	36/66



C. INTERRELACIÓN RECÍPROCA. CASTILLEJA COMO REFERENCIA PAISAJÍSTICA

Las cuencas visuales permiten identificar puntos de referencia reconocidos por la comunidad, como monumentos naturales, hitos geográficos, o áreas de importancia histórica o ecológica. Al enfatizar estos puntos, se fomenta una conexión más profunda con el territorio, permitiendo a los habitantes y visitantes apreciar el entorno en toda su complejidad y belleza.

El **reconocimiento de estos elementos** es crucial para entender la relación entre el ser humano y el paisaje. Estos elementos no solo conforman la identidad visual del municipio, sino que también tienen un papel en la definición de su carácter cultural y ambiental.

Un pequeño cambio en un único elemento del paisaje puede desencadenar una **transformación significativa** en la percepción y configuración del conjunto. En el contexto del urbanismo y la planificación territorial, la introducción o modificación de un elemento aislado, como una edificación en altura, un parque o un punto de referencia visual, tiene el potencial de **alterar el equilibrio visual** del paisaje, generando un impacto que resuena en todo el entorno.

Este tipo de intervención, aunque aparentemente mínima, puede **redefinir conexiones visuales**, cambiar la forma en que las personas interactúan con el espacio, y aportar una **nueva identidad** al área circundante. La relación entre los diferentes elementos del paisaje es altamente interdependiente, por lo que una modificación en un punto puede **reconfigurar las dinámicas** del lugar, estableciendo nuevas jerarquías, mejorando la legibilidad del territorio, o activando zonas que anteriormente carecían de relevancia.

Así, al planificar **intervenciones estratégicas**, es importante considerar cómo un solo cambio puede amplificar su impacto en el conjunto del paisaje, favoreciendo la creación de un entorno más coherente, **atractivo y funcional**.

En el caso particular del municipio de **Castilleja de la Cuesta**, se pueden observar amplias panorámicas que conectan el **entorno urbano** con el **paisaje natural** del Valle del Guadalquivir y la zona metropolitana de Sevilla. Esta relación visual entre lo construido y lo natural es clave para entender la importancia del municipio en términos de identidad paisajística. Este enfoque incluso se puede valorar desde un punto de vista de **patrimonio inmaterial**. Las vistas hacia Sevilla y el Valle del Guadalquivir pueden tener un valor paisajístico, ambiental en incluso histórico y simbólico para la población aljeña.

Llevado a la práctica sobre la propuesta planteada desde la alternativa de ordenación busca reforzar la **interrelación recíproca** entre el municipio de Castilleja de la Cuesta y el paisaje circundante del Aljarafe, aprovechando las condiciones topográficas singulares de la localidad. En este sentido, el diseño urbanístico sugiere **dirigir la mirada hacia el exterior mediante la implementación de elementos estratégicos en altura** que capitalicen la prominencia natural del territorio. Estos elementos pueden ser entendidos como infraestructuras paisajísticas o arquitectónicas que se integren en el entorno, actuando como **puntos de referencia visual y espacios de contemplación**.

El planteamiento de un foco visual definido hacia el exterior, que maximice las vistas panorámicas sobre el Valle del Guadalquivir, la ciudad de Sevilla y el Aljarafe, puede añadir un valor paisajístico singular a las intervenciones urbanísticas planificadas. Estas actuaciones no solo incrementan la

capacidad de percepción del entorno por parte de los usuarios del espacio público, sino que también promueven una mayor integración visual y simbólica del municipio en la estructura territorial metropolitana.

Por otra parte, estos elementos arquitectónicos en altura pueden también actuar como referentes desde el exterior hacia Castilleja de la Cuesta. De este modo, se refuerza la visibilidad del municipio en el paisaje, consolidando su identidad como una pieza clave dentro del contexto paisajístico del Aljarafe y el área metropolitana de Sevilla.

DESARROLLO EN LA ORDENACIÓN

La implementación de elementos puntuales en altura puede, asimismo, fomentar una **nueva lectura del paisaje**, al activar el diálogo entre la percepción interna del espacio (desde Castilleja hacia el exterior) y la percepción externa (del paisaje hacia el municipio), lo que contribuye a la creación de una **imagen icónica y de fuerte carácter identitario**. Esta estrategia tiene un potencial no solo paisajístico, sino también turístico y cultural, posicionando a Castilleja de la Cuesta como un **nodo visual y simbólico dentro de su entorno territorial**.

En este sentido, se identifica el Sector El Valle como una **localización estratégica e idónea** para la implementación y **refuerzo del concepto de integración paisajística** a través de **edificaciones singulares en altura**. Esta zona, debido a su topografía y proximidad al núcleo urbano de Castilleja de la Cuesta, ofrece un **alto potencial** para convertirse en un **punto clave** dentro de la planificación territorial del municipio.



La propuesta urbanística para la zona del Sector El Valle al norte de la Av. de Donantes de Sangre y Órganos, a desarrollar una ATU de Nueva urbanización en Suelo Rústico, contempla el **desarrollo de edificaciones puntuales en altura** que, de manera armónica y sostenible, se integren en el entorno, maximizando tanto las vistas hacia el exterior como su **percepción desde otras áreas** del Aljarafe y el

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	37/66



DOCUMENTO DE AVANCE- D. MEMORIA PROPUESTA
A.1 ALTERNATIVAS

Valle del Guadalquivir. Estas edificaciones no solo tendrían una **función residencial o comercial**, sino que podrían desempeñar un **rol simbólico y paisajístico**, actuando como **hitos urbanos** que refuerzan la identidad del municipio dentro del paisaje metropolitano. El diseño de estas edificaciones debería responder a criterios de **integración paisajística**, tanto en términos visuales como de sostenibilidad. Su ubicación y altura deben estar cuidadosamente estudiadas para **optimizar las visuales** hacia puntos de interés como Sevilla capital, el río Guadalquivir y las tierras fértiles del Aljarafe, al mismo tiempo que respetan las vistas existentes y los valores paisajísticos del entorno.

Al incluir **elementos arquitectónicos singulares** que dialoguen con el entorno, se pretende crear un **marco visual dinámico** que fortalezca el carácter del municipio. Estos hitos visuales en altura pueden no solo ser reconocidos desde el exterior, sino que también proporcionarían a los residentes y visitantes de Castilleja de la Cuesta **nuevas perspectivas** del paisaje, reforzando el sentido de lugar y promoviendo un **desarrollo urbano coherente** con las características topográficas y paisajísticas de la región.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	38/66



A.1.2. ALTERNATIVA SELECCIONADA. JUSTIFICACIÓN

Una vez planteadas las diferentes alternativas, se ha procedido a valorar cada una de las alternativas 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 afectación 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 02**, 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
Método de valoración simple	64	128	156
Método de valoración ponderado	64	218	278

De la alternativa mejor valorada, la 02, son destacables las mejoras ambientales que se ejercen al modelo territorial y urbano. Entre los puntos más reseñables se encuentra la consecución de la cohesión urbana y buena ordenación urbanística, a través de la conexión efectiva de los dos márgenes de la A-49, reforzando las ideas de identidad y a su vez desarrollando el concepto de ciudad de proximidad.

Otro de los aspectos destacables en esta Alternativa 02 es la mejora en la movilidad urbana, sobre todo en lo que respecta a movilidad alternativa y descarga en las vías del casco urbano, sobresaturadas por los grandes equipamientos comerciales con los que cuenta la localidad y el intenso tráfico entre la localidad y Gines. 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 debe ser territorial, estableciendo recorridos que interconecten las diferentes localidades que conforman la conurbación norte de la primera corona del Aljarafe, que tal como se ha indicado incluye una población efectiva de 130.000 habitantes, equivalente a una capital de provincia de nivel medio. De esta forma, Castilleja de la Cuesta se erige como una pieza central clave en dicha conurbación, por lo que los recorridos planteados tendrían 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 02, 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	39/66



MODELO DE OCUPACIÓN TERRITORIAL. SUELO RÚSTICO-URBANO

CLASIFICACIÓN DEL SUELO

El IPGOM clasificará el suelo en urbano y rústico, en función de lo establecido el Capítulo I del Título I de la LISTA. En los planos de propuesta del presente documento de Avance se ha grafado una **clasificación preliminar del total del suelo** del municipio. Para la delimitación del suelo urbano habrá de estar a lo que establece el artículo 13 de la LISTA, que dice que conforman el suelo urbano los terrenos que se hayan en una de las dos situaciones:

1. Terrenos integrados en la malla urbana

Los terrenos que, estando integrados en la malla urbana constituida por una red de viales, dotaciones y parcelas propias del núcleo o asentamiento de población del que forme parte, cumplan alguna de las siguientes condiciones:

- Haber sido urbanizados en ejecución de los instrumentos de ordenación urbanística o territorial y de conformidad con sus determinaciones, desde el momento en que se produzca la recepción de las obras de urbanización conforme a esta ley y a sus normas de desarrollo.
- Estar transformados urbanísticamente por contar con acceso por vía urbana y conexión en red con los servicios básicos de abastecimiento de agua, saneamiento y suministro de energía eléctrica.
- Estar ocupados por la edificación, al menos, en las dos terceras partes del espacio apto para ello, de acuerdo con el ámbito que el instrumento de ordenación urbanística general establezca.

Aquellos terrenos que, aun cumpliendo la condición de alguna de las letras anteriores, no se encuentren integrados en la malla urbana, no se consideran aptos para su clasificación como suelo urbano por el PGOM.

A efectos de la definición concreta de lo que constituye la malla urbana se ha de estar a lo dispuesto en el artículo 19.2 del Reglamento de desarrollo de la LISTA, que establece que la malla urbana constituye un ámbito continuo, delimitado por viales interconectados que forman parte de la red viaria del municipio, incluidas las travesías y tramos urbanos de las carreteras (pero no las vías interurbanas), dotado de los servicios básicos conectados a las redes públicas de infraestructuras y de las dotaciones propias de suelo urbano; apuntando a continuación que la simple colindancia de un suelo con las redes de infraestructuras, viarios, carreteras de circunvalación o vías de comunicación interurbanas no comportará, por sí misma, su consideración como suelo urbano.

2. Núcleos rurales tradicionales legalmente asentados

También forman parte del suelo urbano los núcleos rurales tradicionales legalmente asentados en el medio rural que sirven de soporte a un asentamiento de población singularizado, identificable y diferenciado, siempre que cuenten con acceso rodado y con las infraestructuras y servicios básicos determinados reglamentariamente. Se considera que están legalmente asentados aquellos núcleos que no se encuentren sobre suelos de dominio público y que se implantaron originalmente conforme a la legislación vigente en su momento o con anterioridad a la Ley 19/1975, de 2 de mayo.

A efectos del presente documento de Avance del PGOM, no se han identificado núcleos rurales tradicionales en Castilla de la Cuesta.

Suelo Rústico

El suelo que no cumple ninguna de las condiciones anteriores se clasificará como suelo rústico, y estará sujeto a las determinaciones desarrolladas en los puntos siguientes, conforme al artículo 14 de la LISTA 20 del Reglamento.

REGULACIÓN DEL SUELO RÚSTICO

El PGOM regulará el suelo rústico a través de dos determinaciones principales: por un lado, el establecimiento de categorías de suelo rústico, por otro, la definición de las zonas de suelo rústico que se estimen convenientes. Las distintas categorías y zonas estarán sujetas a una distinta normativa.

Delimitación de las categorías de suelo rústico.

Tal y como establece el artículo 63 de la LISTA, corresponde al PCOM la delimitación y el establecimiento de la normativa general de las categorías de suelo rústico, que deberá incluir la regulación de los usos prohibidos y el régimen de protección y preservación derivado de la ordenación territorial y de la legislación v planificación sectorial que resulte de aplicación.

Los planos que acompañan el presente documento de Avance incluyen una **delimitación preliminar de las distintas categorías de suelo rústico**. Estas son las definidas en el artículo 14 de la LISTA:

- **Suelo rústico especialmente protegido por legislación sectorial**

El PCOM incluirá en esta categoría los terrenos que tengan establecido en la legislación reguladora de los dominios públicos, de protección del medio ambiente, de la naturaleza o del patrimonio histórico, y u otras analogas un régimen jurídico sobre los usos del suelo que demande para su integridad y efectividad su clasificación como suelo rústico. Se diferencian las siguientes sub-categorías: dominio público hidráulico, arroyo, dominio público viario (autovía y carreteras provinciales), vías pecuarias, zonas con riesgo de inundación, patrimonio histórico.

- Suelo rústico preservado por la existencia acreditada de procesos naturales o actividades antrópicas susceptibles de generar riesgos, lo que hace incompatible su transformación mediante la urbanización mientras subsistan dichos procesos o actividades.

El PGOM incluirá en esta categoría de suelo los que tengan elevada pendiente, sufran riesgo de erosión, inundación, etcétera.

- Suelo rústico preservado por la ordenación territorial o urbanística.

El PCOM incluirá en esta categoría los suelos para los que el POTAU establece la existencia de zonas de protección territorial, así como los terrenos cuya transformación mediante la urbanización considere incompatible con la consecución de los fines y objetivos del Plan, por razones de incompatibilidad con el mismo PCOM.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	41/66



RESUMEN EJECUTIVO
A.1 ALTERNATIVAS

sostenibilidad, protección de los recursos culturales, racionalidad y viabilidad, o por los valores en ellos concurrentes: ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales, paisajísticos, etcétera.

Suelo rústico común

Incluye el resto del suelo rústico del término municipal. Únicamente en esta categoría de suelo se podrían desarrollar actuaciones de nueva urbanización, siempre que las directrices para su delimitación así lo permitan. NUEVOS CRECIMIENTOS Y ÁREAS DE OPORTUNIDAD DEL TERRITORIO

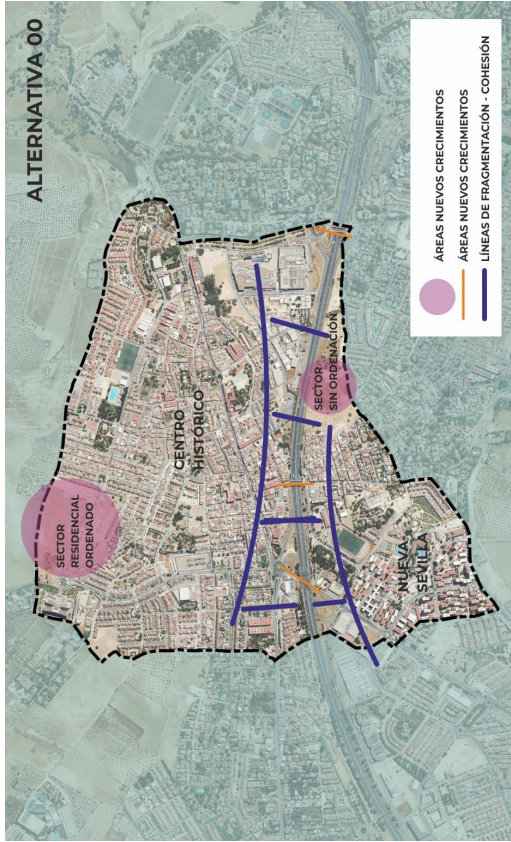
En este apartado cada una de las alternativas planteadas propone un modelo diferenciado, siendo:

Alternativa 00

En el caso de la Alternativa 00 la estrategia es un **modelo continuista del actual Planeamiento vigente**, en el que se recogen las 3 áreas de suelo urbanizable "La Valdovina", ya desarrollado, el sector "El Morisco", sin ordenación y el sector "El Valle" ordenado parcialmente. **Los sectores sin desarrollar pasarían a ser Actuaciones de Transformación Urbanística de Nueva Urbanización**, siendo los usos globales previstos terciarios y residenciales respectivamente.

Por tanto, **las actuaciones en materia de vivienda se centrarían en el sector "El Valle"**, con un modelo intensivo de viviendas unifamiliares de diversa tipología, complementándose con un plan de rehabilitación urbana en el casco urbano.

Respecto a las actividades económicas propuestas se localizan **en el sector "El Morisco", con uso dominante terciario-comercial y sin determinar su ordenación.**



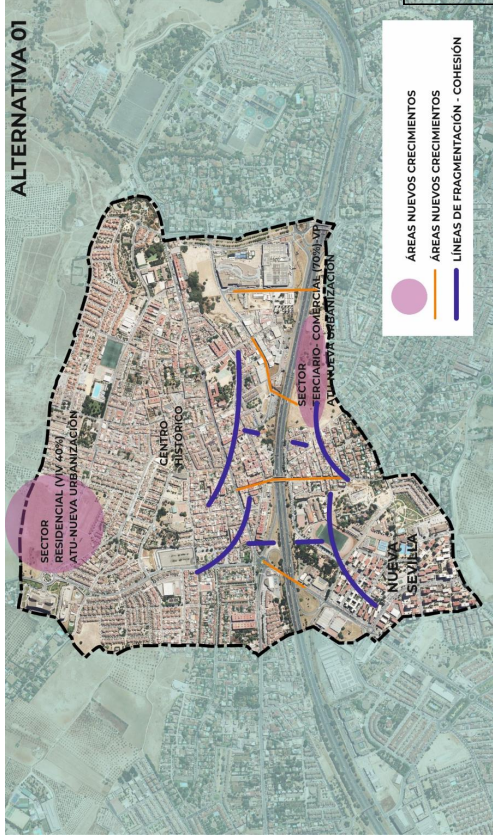
Esquema nuevos crecimientos alternativa 00

Alternativa 01

La Alternativa 01 pretende **la conexión y cohesión del territorio inspirándose en la idea de un río que fluye y conecta las dos orillas de la A-49**. Se propone la **construcción de pasarelas lineales a modo de puentes multifuncionales** que actúen como líneas de sutura de la actual fragmentación de la localidad. De igual forma estas pasarelas serán vectores del reequilibrio socioeconómico y motor de cohesión social.

Respecto a los **crecimientos residenciales** planteados se concentran igualmente **en el sector "El Valle"**, sin embargo, el modelo tipológico cambiaría, proponiendo **residencial en 3-4 alturas en grandes manzanas** como tipología mayoritaria, siendo el **porcentaje de vivienda protegida** el **normativo** e intensificando la presencia de vivienda libre.

Relativo a las **actividades económicas** se mantendría su localización **en el sector "El Morisco"**, que **también incluiría un porcentaje de vivienda**, dejando en torno al 70% para usos terciarios-comerciales. Sobre esta mezcla de usos se basaría el objetivo de **ciudad de proximidad**, promoviendo la identidad de barrio y localizando nodos de conexión social en un ámbito de 10-15 minutos. Por último, se propone la **regeneración profunda del polígono "El Valero"**, al otro lado de "El Morisco", creando una policentralidad que favorezca las sinergias entre ambas orillas.



Esquema nuevos crecimientos alternativa 01

Alternativa 02

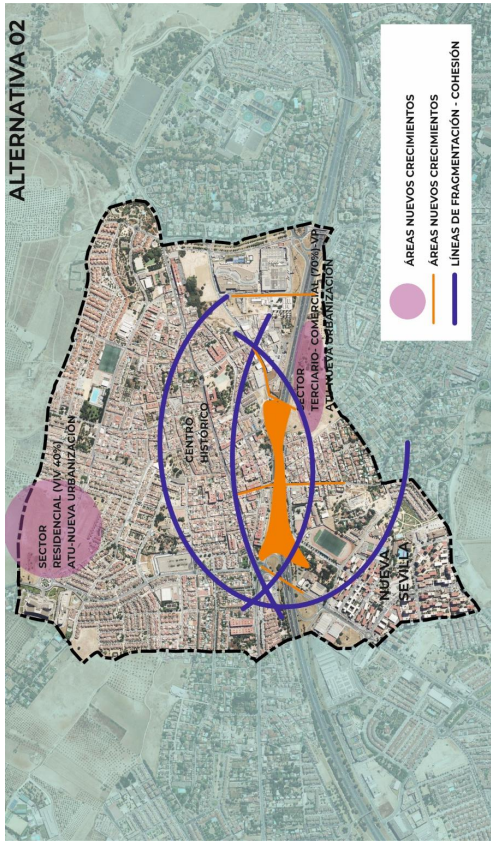
Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	42/66



RESUMEN EJECUTIVO
A.1 ALTERNATIVAS

En esta Alternativa 02 la estrategia principal da un paso más en el objetivo de integración y cohesión de la localidad a ambos lados de la autovía A-49, proponiendo como **principal elemento vertebrador una gran plataforma sobre la autovía que sirva de nodo estratégico para articular la movilidad entre las áreas actualmente fragmentadas** del municipio, esta plataforma concebida como una gran dotación verde, tendría capacidad para albergar equipamientos públicos y actuar como soporte esencial para la integración de diversos medios de transporte tanto público como privado.

Los nuevos **crecimientos residenciales** se localizarían principalmente **en el Sector "El Valle"**, para el que **su delimitación se modificaría** ya que la zona sur bajo la Avenida de donantes de sangre y órganos se consideraría suelo urbano por aplicación del art. 13 de la LISTA. Sobre el nuevo Sector "El Valle", al norte de la Av. Donantes de Sangre y Órganos, se introduciría una importante **innovación en el modelo tipológico**. En este caso, se plantea el **desarrollo de bloques plurifamiliares en manzanas, con elementos puntuales de hasta 6-8 alturas** en consonancia con la altura de la parcela sanitaria adyacente al oeste y una **distribución de vivienda protegida entre el 60 y el 80%**.



Esquema nuevas crecimientos alternativa 02

Este modelo pretende no sólo optimizar el suelo y proporcionar una mayor superficie de espacios libres si no proporcionar una mayor densidad para satisfacer la demanda existente en la localidad con un claro compromiso social y con la vivienda asequible. Respecto a la integración del modelo se incide en la creación de un **espacio público de calidad que sirva de transición con el territorio rural** colindante al norte perteneciente al término de Camas.

Por otro lado, la estrategia principal indicada de **la gran plataforma permitirá liberar suelo calificado como equipamiento, pudiendo incorporarse como suelo patrimonial municipal de carácter lucrativo y usos flexibles, pudiendo plantearse usos residenciales u otros compatibles**. Este es el caso de la parcela sobre la calle Pago de las Longueras, justo al norte del centro comercial AireSur. Esto



permitiría la **obtención de suelo urbano con usos flexibles, incluido el residencial, conformando una Zona de Revitalización Urbana, a desarrollar posteriormente por los instrumentos correspondientes contemplados por la LISTA**. De esta forma, se daría continuidad a la trama urbana existente y proporcionado suelos con nuevos usos lucrativos incluido el residencial en una zona central de la localidad.

Referente a los nuevos crecimientos de actividades económicas, en esta alternativa **se propone como foco principal el desarrollo del Sector "El Morisco" con uso terciario y comercial**. Este desarrollo se incardina con la construcción de la propia plataforma sobre la A-49, ya que no sólo se pretende que sea un nuevo motor económico, sino que, además sirva de extensión de dicha infraestructura, optimizando e impulsando los flujos entre ambos lados y **posibilitando la implantación de un intercambiador de transporte modal en esta área**. Además, esta actuación **se complementa con la regeneración integral del Polígono "El Valero", situado en la margen norte, conformando un master plan entre los elementos con usos industriales-talleres-logísticos-transportes-terciario-comercial**, constituyendo un verdadero polo de actividad económica. Como elemento singular en esta alternativa se propone una **Zona de Revitalización Urbana centrada en el eje de la calle Real, potenciando el comercio tradicional y de proximidad** y dotando a la propia vía de un tratamiento más accesible e integrado con el peatón, conformando un paseo comercial abierto y restringiendo progresivamente la movilidad motorizada.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	43/66



SISTEMA GENERAL DOTACIONAL

SISTEMAS GENERALES ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

• Alternativa 00

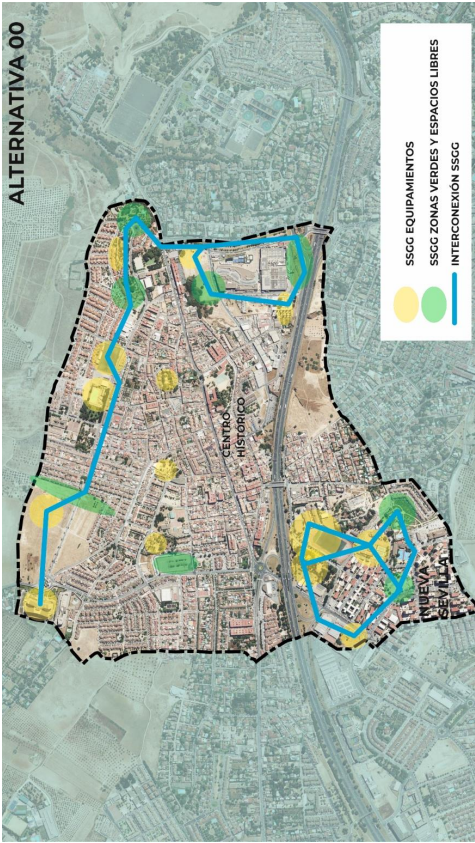
En la actualidad el sistema de espacios libres y zonas verdes cuenta con un **estándar superior a lo normativo**. En el caso del desarrollo de los sectores residenciales previstos en el PCOU vigente **sería de 9,62 m², superando la ratio de 7 m²/habitante** establecido reglamentariamente por la LISTA.

• Alternativa 01

En la alternativa 01 **el sistema de espacios libres se complementa y potencia con las propias pasarelas**. Tal como se ha indicado, las pasarelas contarán con una sección adecuada para albergar masa verde significativa conformando una senda espacios verdes interconectados. Estas nuevas sendas **supondrían en torno a 10.000 m² de nuevos espacios libres**, lo que permitiría la redistribución de otros espacios libres actuales poco funcionales.

• Alternativa 02

La alternativa 02 tiene como objetivo la **estrategia de equilibrar la distribución espacial de los espacios libres y zonas verdes**. Como elemento protagonista de dicha estrategia se erige la nueva plataforma propuesta sobre la autovía, concebida en sí misma como un **gran espacio libre con importante presencia de masa verde**, actuando de nodo central del sistema general de espacios libres de la localidad y siendo **epicentro de una red de sendas verdes** que conecten funcional y visualmente la mala de áreas de esparcimiento del municipio. Esta estrategia, además **supone un incremento aproximado de 30.000 m²** de espacios libres, lo que posibilita la oportunidad de liberar zonas destinadas a espacios verdes de parcelas calificadas así en la actualidad, obteniendo una redistribución eficiente y más funcional, que potencie la conectividad del municipio y la funcionalidad de la red de espacios libres.



SISTEMAS GENERALES DE EQUIPAMIENTOS

• Alternativa 00

La situación actual de equipamientos de sistemas generales **cumple las exigencias de la población del municipio**. Destacan **los equipamientos escolares, por encima de la demanda efectiva actual y los deportivos**, considerando incluso **cierta duplicidad** por la problemática ya tratada de la fragmentación a ambos lados de la autovía. Por otro lado, cabe destacar como equipamiento supramunicipal el Hospital ubicado en el extremo noroeste del término con cobertura territorial. Tal como se aprecia en el esquema que se acompaña existen nodos dotacionales localizados, pero **adolecen de interconexión a nivel del municipio**.

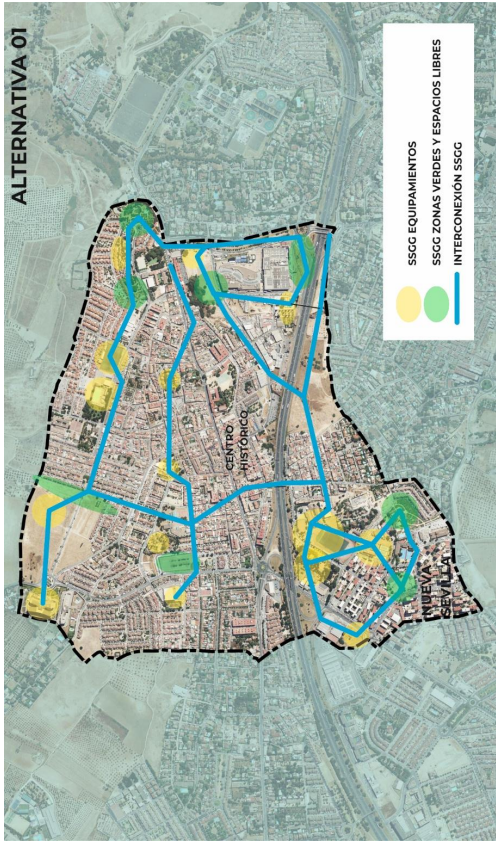
• Alternativa 01

Al igual que en el caso de la red de espacios libres, las pasarelas se proyectan con vocación de interconectar los equipamientos a ambos lados de la A-49, conformando una red única que se complementa y evitando las duplicidades que en la actualidad produce la fragmentación del territorio. **No se propone el aumento de la dotación de equipamientos de sistemas generales**, considerándose suficiente, **sino una reordenación e interconexión que haga más eficiente dicho sistema general**.

Tal como se aprecia en la figura **las nuevas pasarelas facilitan la conexión** entre los distintos nodos de sistemas generales, **conformando ejes dotacionales interconectados**.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	44/66





• Alternativa 02

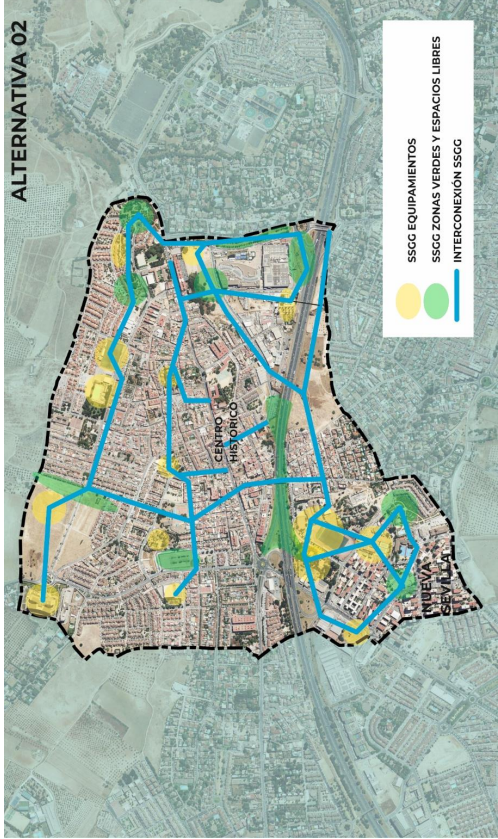
Dentro de la estrategia de reajuste de dotaciones de equipamientos, esta alternativa pretende la **incorporación de nuevos usos dotacionales que favorezcan los principios de ciudad de proximidad y optimización funcional**. Para esto, los nuevos equipamientos deberán responder a una **estrategia territorial** inclusiva y funcional y se deberá evaluar la vigencia de algunos de los equipamientos previstos por el actual planeamiento, que en la actualidad no han sido desarrollados, como son el educativo previsto en el sector “El Valle” y el sociocultural y asistencial en la parcela en la calle Pago de Lon- gueras.

Como caso concreto de esta redistribución eficiente y reevaluación de los SSGG, destacar la transfor- mación de la parcela designada por el vigente PGOU como SSGG y uso deportivo de la Av. de Bormujos. Se propone su liberación como tal y la asignación de nuevos usos lucrativos terciarios-comerciales, re- forzando el eje de actividad norte sur a ambos lados de la A-49. Para mantener el estándar existente se clasificaría como SSGG equipamiento deportivo al pabellón cubierto localizado entre las calles Zur- barán, c/ Julio Romero de Torres y Av. Blas Infante, actual equipamiento local.

Por el contrario, si se considera necesario la **incorporación de un nuevo sistema general de equipa- mientos de transportes**, como centro intermodal de conexión de la corona norte del Aljarafe, que en- globa una población de 130.000 habitantes. Para éste se propone **la propia plataforma sobre la auto- vía como soporte**, recogiendo la propuesta de los estudios previos para el trazado de la L2 y su am- pliación al Aljarafe.

Al igual que en el sistema de espacios libres, con esta estrategia articulada en torno a la creación de la gran plataforma, **se permitiría la liberación de suelo calificado como equipamientos sin disminuir los estándares actuales, pudiendo ser estos recalificados y ser generadores de nuevos recursos** atendiendo al principio que deber cumplir el PGOM como motor social y económico de la localidad.

Observando el esquema adjunto se observa como **la plataforma conforma una estructura vertebral** que posibilita las interconexiones entre los distintos ejes dotacionales, **integrando los sistemas generales de ambas márgenes de la A-49** y posibilitando su redistribución más eficiente.



Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	45/66



ESQUEMA DE ARTICULACIÓN TERRITORIAL

MOVILIDAD MOTORIZADA

- Alternativa 00

La movilidad actual de la localidad se basa en un **modelo** que proviene de **décadas pasadas** en las que la prioridad era total **para el vehículo motorizado privado**. Este esquema se basa **en dos anillos principales** de circulación, **que abarcan cada lado de la autovía, estos anillos incompletos** en su trazado, sobre todo el sur, **convergen en la calle Real como eje viario** vertebrador en sentido longitudinal de la localidad.

Sobre esta red general **se superpone una trama urbana menor, sin conexiones jerárquicas**, siendo la movilidad interna uno de los problemas más importantes de la localidad. Además, esta situación **se agrava desde los últimos 15 años, a partir de la implantación de dos equipamientos de gran relevancia** como son el hospital NISA en el extremo noroeste y el centro comercial AireSur e IKEA en el acceso este del municipio, concentrando un flujo de tráfico por viarios no dimensionados para tal efecto y **que colapsan tanto los accesos como la circulación interior** de Castilleja de la Cuesta.

- Alternativa 01

La alternativa 01 propone una reestructuración de la **movilidad motorizada** basándola en una **jerarquía de 3 niveles**. Se trataría de un **nivel superior NI que funciona como ronda** interior de la localidad y **enlaza con las localidades vecinas**, la cual circunda la localidad al completo, **complementada con un nivel N2 conformado por dos ejes transversales** principales que cosen el núcleo a ambos lados de la A-49 cruzando por medio de las pasarelas propuestas por esta alternativa y que conectan con la ronda NI. **Esta red principal se completa con una trama capilar de viarios menores** que estructuran la movilidad local.

Este esquema mejora la eficiencia de la movilidad motorizada y compatibiliza con otras modalidades de transporte, permitiendo **distintos grados de accesibilidad motorizada**, siendo más restrictivos a medida que se acerca al casco histórico.

- Alternativa 02

Esta alternativa implementa la jerarquía viaria a partir de una **red perimetral en los límites del municipio canalizando el tráfico de paso y evitando que interfiera en la movilidad interna**. De esta forma, se establece una ronda que tomaría el trazado límite del término municipal al sur, sureste y norte, cerrando la corona al oeste por el eje vertical de la avenida Plácido Fernández Viagas continuando hacia el sur con la carretera de Bormujos (A-474). Para el funcionamiento y ejecución de este modelo **se deberá apoyar en intervenciones intermunicipales**, preferentemente mediante el desarrollo de Planes de ordenación intermunicipales (POIs), figura contemplada en la LISTA.

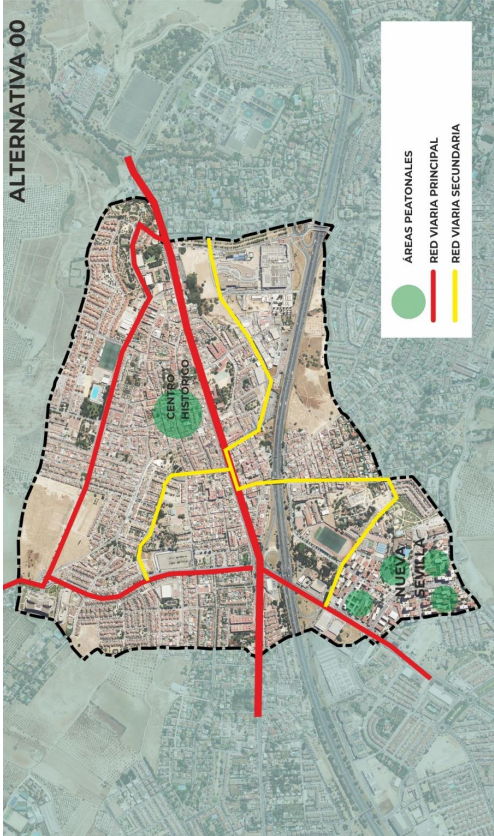
Este sistema exterior deberá prever nodos de enlace estratégicamente localizados, que garanticen la conectividad entre la red perimetral y la urbana, derivando los flujos de paso hacia el exterior, en consonancia con los principios de sostenibilidad y mejora de la calidad urbana.

Dentro de esta estrategia **es fundamental para la conexión de la red urbana menor, la ejecución de la plataforma propuesta** sobre la A-49 que cosería la trama urbana fragmentada y cohesionando el núcleo de Castilleja al norte de la autovía con Nueva Sevilla al sur.

MOVILIDAD ALTERNATIVA

- Alternativa 00

En el caso de los modos de **movilidad alternativa** se repite un **modelo obsoleto**, en el que no existe un soporte ni para la movilidad peatonal, **con graves carencias en dimensionamiento y conexión norte-sur**, ciclista, con una red muy limitada y con tramos inconexos y una **red de transporte público con buena frecuencia**, pero **insuficiente conectividad** con las localidades próximas y con Sevilla capital.



Esquema movilidad alternativa 00

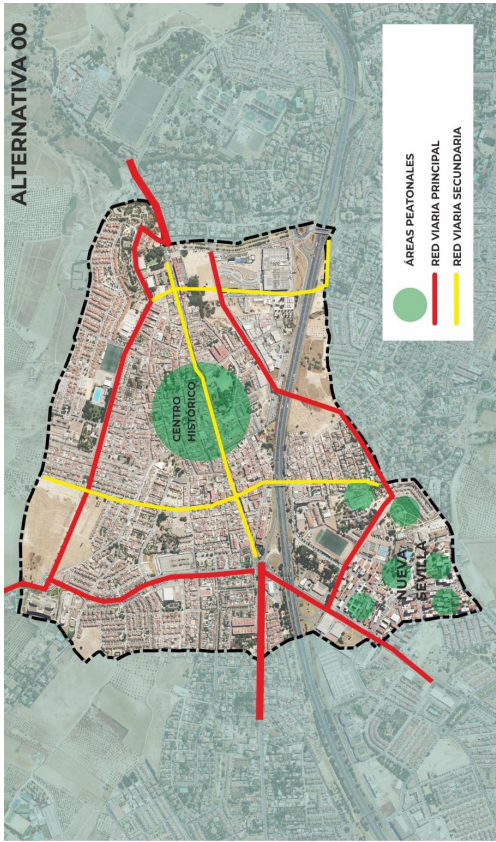
- Alternativa 01

Las **pasarelas** sobre la A-49 serán los **ejes reales de la movilidad peatonal y ciclista**. Estos puentes tendrán **vocación de interconexión con las localidades vecinas**, aprovechando la conurbación efectiva como oportunidad para la creación de vínculos espaciales y sinergias comunes. Tal como se ha indicado en la movilidad motorizada, este sistema pretende facilitar la **implantación gradual de la peatonalización hacia el centro de la localidad** incluyendo secuencias de recorridos y conexiones transversales.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	46/66



RESUMEN EJECUTIVO
A.1 ALTERNATIVAS



Esquema movilidad alternativa 01

• Alternativa 02

La alternativa 02 propone una **estrategia integral de movilidad no motorizada**, teniendo como objetivo principal la conectividad urbana, la cohesión social y la creación de un modelo urbano **que potencie la creación de una ciudad saludable**. La **alta densidad** de Castilleja de la Cuesta, **así como de la conurbación** de municipios colindantes **suponen un reto y una oportunidad** para implementar una movilidad sostenible basada en el peatón y la movilidad ciclista.

Se deberá **descongestionar la trama urbana** de tráfico motorizado intenso, **preservando el casco histórico** en el entorno de la calle Real **como un área-paseo comercial de servicios seguro y cómodo para el peatón**. En este punto se promocionará el **uso comercial en las plantas bajas**, favoreciendo la diversidad de usos y con ello impulsando la movilidad peatonal. Igualmente se propone promover la movilidad alternativa mediante la implementación de la red ciclista y zonas de **aparcamientos estratégicos** que eviten al máximo el acceso al casco urbano, favoreciendo la accesibilidad y la intermodalidad.

Para la consecución de estos objetivos, es **clave la infraestructura verde como soporte para estos itinerarios peatonales y ciclistas**, en base a los estándares de bienestar y lucha contra el cambio climático, evitando los efectos isla de calor y conformando espacios de estancia y socialización a lo largo de dichos itinerarios.

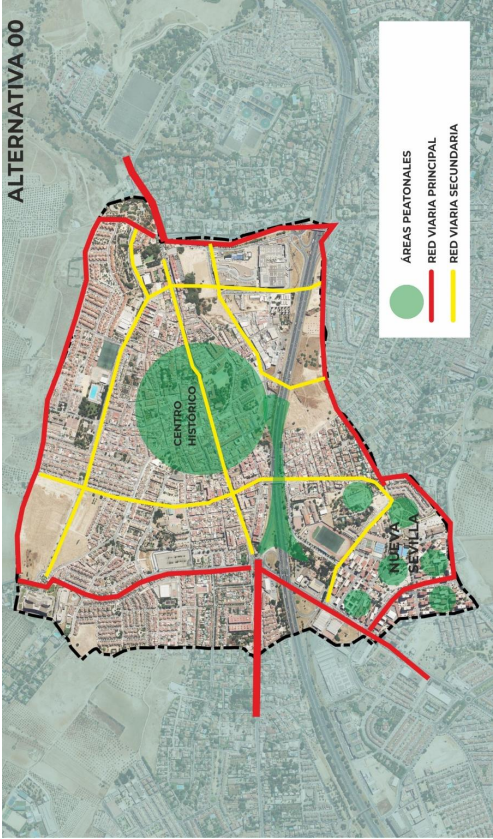
De igual forma este modelo de movilidad **incardina completamente con el modelo urbano de ciudad compacta**, en la que los desplazamientos principales se proveen en un radio **de 15-20 minutos** máximo, lo que promueve las relaciones de proximidad y la cohesión social.

Como medidas concretas para la implementación de la movilidad alternativa se plantea la **peatonalización progresiva hacia el interior del casco**, mediante zonas de **plataforma única, pasos elevados, viales de sentido**



único, viarios compartidos con red ciclista y ampliación de los acerados, garantizando el tránsito seguro y confortable para el peatón.

Dentro de la visión territorial se propone la creación de una **serie de itinerarios peatonales verdes que conecten las localidades que conforman la corona norte del Ajarafé**, a modo de anillos de distinta longitud interconectados. Esta red formará parte de una estrategia global a nivel territorial en materia de ocio, salud y cohesión social.



Esquema movilidad alternativa 02

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	47/66



SENSIBILIDAD AMBIENTAL

• Alternativa 00

La alternativa 00 fomenta la conservación y **puesta en valor de los elementos patrimoniales** protegidos de la localidad y establece unas directrices de protección. Por otro lado, el **Plan Municipal de Vivienda y Suelo** aprobado en 2018, recoge unas **estrategias generales para la rehabilitación de edificios**, contemplando la mejora de la habitabilidad, eficiencia energética y calidad ambiental.

• Alternativa 01

Como punto principal de la alternativa 01 en materia de sensibilidad ambiental se propone el **tratamiento visual y estético de la localidad desde A-49**. Para ello se plantea la homogeneidad de las márgenes, tanto en materia de señalética como en disparidad de cartelería, elementos aéreos y fachadas sin ordenación que conforman dichos bordes. Para ello se deberá redactar una ordenanza reguladora con directrices claras en cuanto a composición y disposición, incluyendo bajo estas ordenanzas las nuevas pasarelas propuestas en esta alternativa y deberán ser proyectadas en base a esta línea.

Complementariamente a este tratamiento estético de los bordes de la A-49, se plantea una **reordenación del parcelario y accesos a dichos márgenes**, pudiendo proponer actuaciones de enajenación o recalificación.

Por otro lado, se propone la creación de una **señalética común para la red de movilidad alternativa**, extendiendo dicha uniformidad a los itinerarios planteados a nivel supramunicipal.

• Alternativa 02

Dentro de la línea de esta alternativa 02, la estrategia de **homogeneización de la estética desde la A-49 da un paso más, ya que la plataforma como elemento clave de la propuesta taparía gran parte de este recorrido**. En este caso la ordenación y el impacto visual proviene desde la propia localidad y de manera especial desde la propia plataforma. En este punto, hay que reseñar la **importante mejora** que supondría sobre el impacto sonoro, reduciendo significativamente la **contaminación acústica** que supone la autovía sobre la localidad y con especial incidencia sobre sus márgenes, en los que se supera en la actualidad los límites sonoros admisibles.

Se propone la intervención sobre varios aspectos, siendo el **diseño integral** de los espacios intersticiales, reorganización y regulación de los elementos publicitarios, unificación de criterios estéticos en fachadas, mejora de la iluminación, creación de espacios públicos funcionales que erradiquen los espacios residuales y propicios a degradación. **Todo esto bajo la intervención funcional y visual de la infraestructura principal que supone la plataforma, apoyada en las infraestructuras de itinerarios peatonales y red verde.**

Otro de los ejes propuestos sobre sensibilidad ambiental pivota sobre la **dinamización habitable del entorno de la calle Real**. La importancia histórica y actual de esta vía exige una intervención integral de su entorno, potenciando la actividad económica ya la vez que se sume como espacio peatonal para el ciudadano. La intervención se basa en la **conservación**



y **puesta en valor del patrimonio edificado en el entorno**, la armonización del paisaje urbano, la mejora en la movilidad y accesibilidad, ordenación del espacio público y la creación de un paseo comercial abierto.

Por último, esta alternativa pretende la **puesta en valor de la localidad como referencia territorial en el paisaje derivado de su posición topográfica elevada**. Para ello se propone el estudio de las cuencas visuales desde y hacia Castilleja de la Cuesta, observando varios emplazamientos con un potencial muy importante como es la zona de El Valle.

Sobre esta premisa se deberá estudiar la **incidencia de elementos en altura**, pudiendo convertirse en referentes visuales, así como hitos emblemáticos de nuevas dinámicas.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	48/66



A.1.3. CONCLUSIONES SOBRE LA ALTERNATIVA ESCOGIDA

Analizadas las propuestas de cada una de las alternativas se puede concluir:

En lo relativo a **Nuevos Crecimientos y Áreas de Oportunidad** el modelo continuista de la alternativa 00 no resuelve las actuales cuestiones del municipio, ya que se mantendría el problema capital de fragmentación urbana y social que existe entre ambas márgenes y 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, lanzando nuevas conexiones y estableciendo un porcentaje importante de vivienda protegida, a la vez que plantea un nuevo foco de actividad con usos mixtos en pos de la ciudad compacta y de proximidad. Sin embargo, la solución se estima insuficiente para resolver los problemas efectivos de cohesión social, ya que las pasarelas son infraestructuras de paso con mayor o menor capacidad, pero no son un soporte suficientemente potente para albergar nodos de equipamientos y espacios de encuentro que ayuden a alcanzar los objetivos. Por último, la alternativa 02 sí propone una solución potente en cuanto a cohesión social y conexión efectiva de la localidad a ambos lados de la autovía, siendo la plataforma un soporte real para suturar dicha fragmentación y que se conciba el municipio de manera única. Respecto a los nuevos crecimientos se estima para la alternativa 02 una compensación de usos mejorada, con una oferta muy importante de vivienda protegida, por encima del 70%, y una complementación de usos más ajustada al principio de ciudad de proximidad, 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 disposición ineficiente, tanto en el sistema de espacios libres como de equipamientos. Esto se debe en gran medida a la indicada fragmentación del municipio, lo que produce duplicidades y falta de ordenación global, lo que redunda en una ineficiente gestión económica y funcional de los mismos. La alternativa 01 propone una conexión más efectiva del sistema general dotacional, ofreciendo vectores de movilidad entre ambas orillas y lanzando rutas de interconexión que eviten las duplicidades existentes. Esta opción se basa en la optimización de las dotaciones existentes, aunque no propone un sistema actualizado a las necesidades presentes. La alternativa 02 sí propone dicha actualización y renovación, ya que la plataforma se concibe como un equipamiento general en sí mismo, como elemento vertebrador de los existentes y alojando nuevos espacios libres y equipamientos, lo que permite liberar parcelas así calificadas por el actual plan y ponerlas en carga lucrativa. En este punto, hay que destacar la capacidad de la plataforma propuesta en la alternativa 02 como soporte de un futuro nodo metropolitano de transporte, propuesta ya contemplada por los estudios de la línea L2 del metro de Sevilla.

Sobre la **Articulación Territorial**, el estudio del actual planeamiento recogido en la alternativa 00, supone un modelo caduco 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 relega la movilidad peatonal y ciclista a algo residual, sin conexión ni continuidad efectiva. 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, una ronda interior NI junto con el nivel N2 conformado por las conexiones transversales que establecen las pasarelas y una red menor N3 hacia el casco urbano que establecería 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 la conectividad real entre ambas márgenes de la A-49. 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 transversal a la plataforma sobre la autovía, proporcionando una continuidad real entre el núcleo principal y Nueva Sevilla. Por otro lado, esta opción plantea la reconversión de la c/ Real en un paseo-comercial con prioridad para el peatón, mediante

plataforma única, pasos elevados, viales de sentido único y restricciones al vehículo motorizado, potenciando el comercio local en planta baja y la idea de ciudad de proximidad. Además, se propone la plataforma como parte de una infraestructura del transporte metropolitano, ya contemplado en los estudios de la ampliación de la red de metro de Sevilla, así como una red de itinerarios verdes con vocación de interconectar las localidades de la corona norte del Aljarafe en base a la visión territorial que debería contener el PCOM.

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, la homogeneización en la estética de la localidad y desde ésta hacia la A-49, incluyendo los elementos sobre sus márgenes y el parcelario que lo conforman. Adicionalmente, propone una señalética común para la red de itinerarios verdes puesta en la movilidad alternativa. Esta vía sin embargo no aborda la incidencia sonora de la A-49 en la localidad, así como carece de una estrategia integral estética. Por contra, la alternativa 02 supone un nivel superior en cuanto a la incidencia ambiental de la A-49 sobre la localidad, ya que además de establecer una homogeneización en la estética del entorno bajo la integración funcional y visual de la infraestructura de la plataforma, implica una reducción notable de la contaminación acústica al quitar la autovía bajo la misma. Por otro lado, la alternativa dota de especial protagonismo a la dinamización del eje de la calle Real, con el tratamiento y puesta en valor de los elementos patrimoniales y la observación de unas ordenanzas estéticas propias. En esta vía, adicionalmente se pretende poner en valor a la localidad como referente en el territorio, potenciando sus relaciones visuales desde y hacia la localidad, estudiando la posibilidad de proyectar elementos característicos en altura como hitos en el paisaje.

De estas conclusiones se puede determinar que la Alternativa 02 es la seleccionada, ya que establece un nivel óptimo de respuesta a las cuestiones que se plantean en la localidad. Se constituye así, una estrategia integral a través de un elemento vertebrador y de gran potencial para la conectividad, la cohesión social y como motor socioeconómico, considerados éstos principales objetivos del nuevo Planeamiento y acordes a los principios fundamentales del urbanismo recogidos en la LISTA.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	49/66

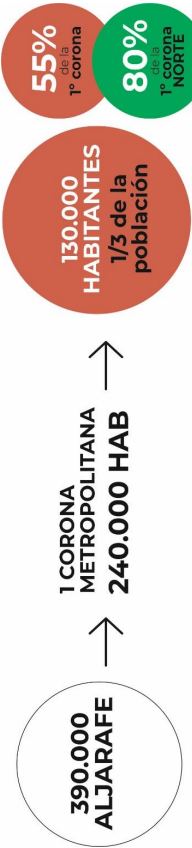
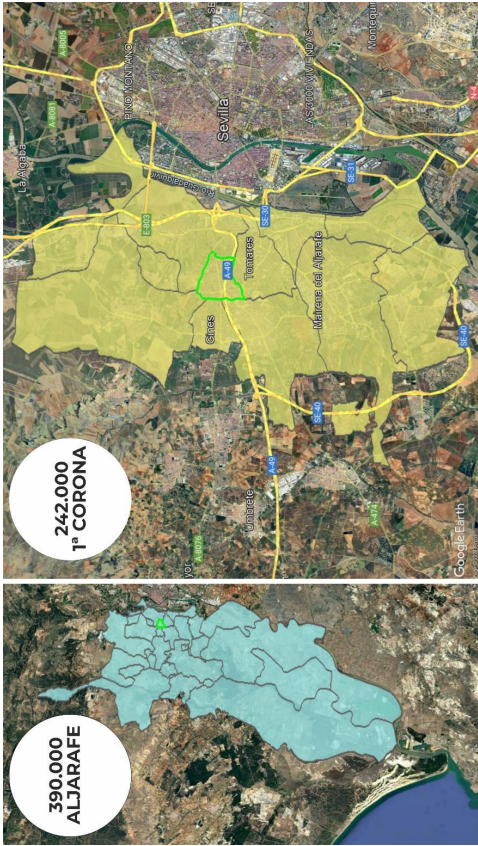


A.2. MODELO TERRITORIAL

A.2.1. ANTECEDENTES

Castilleja de la Cuesta está ubicada dentro de un área de conurbación dentro del área metropolitana de Sevilla, colindando con cinco 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.

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 Castilleja asume una posición predominante como núcleo central en términos de ordenación territorial. 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 fragmentando el término municipal al oeste, lo que contribuye a la división de la conurbación metropolitana entre la zona norte y sur.

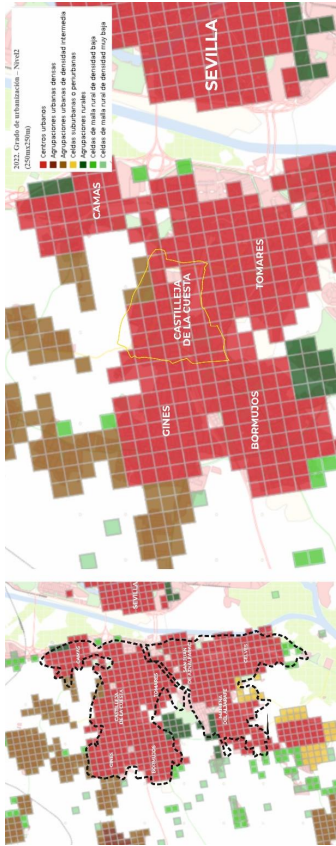


El municipio de Castilleja de la Cuesta se enfrenta a un contexto territorial singular que presenta una serie de desafíos significativos en términos de planificación urbanística. Con una superficie total de apenas 2,2 km², **la capacidad de expansión territorial es extremadamente limitada**, lo que impone 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 7803 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.

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	50/66





Por otra parte, la reserva de suelo rústico dentro del municipio es mínima y, en gran medida, 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, buscando alternativas dentro del espacio urbano existente. Este escenario presenta un desafío considerable, ya que requiere la reconfiguración, optimización y revitalización del uso del suelo dentro de un marco ya altamente urbanizado, garantizando simultáneamente la sostenibilidad y la calidad de vida tanto para los habitantes actuales como para los futuros.

A.2.2. EL MODELO TERRITORIAL DE CASTILLEJA

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

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

CONSOLIDACIÓN Y OPTIMIZACIÓN DEL SUELO URBANO

En el contexto territorial singular de Castilleja de la Cuesta, la consolidación y optimización del suelo urbano 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 intervención en áreas vacantes o subutilizadas dentro del entorno urbano consolidado se convierte en una estrategia clave, mediante la

cual se busca no solo incrementar la oferta de suelo urbano, sino también mejorar la calidad del espacio público y fomentar la cohesión social.

MEJORA DE LA CONECTIVIDAD Y MOVILIDAD

La mejora de la conectividad y movilidad es otro aspecto crítico en la configuración del Modelo Territorial de Castilleja de la Cuesta. La integración del municipio dentro del área metropolitana de Sevilla y su proximidad a otros municipios exige un enfoque coordinado en la planificación de la movilidad, tanto interna como externa. Es imperativo desarrollar infraestructuras de transporte que faciliten la movilidad sostenible, priorizando modos de transporte no motorizados y fomentando el uso de transporte público eficiente. La conexión intermunicipal debe ser fortalecida a través de la creación de corredores de movilidad que permitan una accesibilidad fluida y segura, reduciendo la dependencia del vehículo privado y mitigando los impactos ambientales asociados al tráfico urbano.

DESARROLLO ECONÓMICO LOCAL

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

COHESIÓN SOCIAL Y CALIDAD DE VIDA

La cohesión social y la calidad de vida representan elementos fundamentales que deben guiar la planificación urbanística en Castilleja de la Cuesta. 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. 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 Castilleja de la Cuesta sea sostenible y adaptable a largo plazo.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	51/66



A.2.3. POI Y POU, MECANISMO DE CONURBACIÓN.

En este contexto, en un entorno como el de Castilleja de la Cuesta, 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 Castilleja de la Cuesta con otros cinco municipios en el área metropolitana de Sevilla, estos planes intermunicipales resultan fundamentales para enfrentar de manera conjunta desafíos compartidos, tales como la movilidad, la gestión de infraestructuras y el desarrollo económico.

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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	52/66



A.3. OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

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

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

A.3.1. CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA

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

• Viabilidad social

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

• Viabilidad ambiental y paisajística

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

• Ocupación sostenible del suelo

Se deberán proponer nuevos crecimientos coherentes, evitando un consumo innecesario de suelo, mediante la transformación de nuevos suelos en casos justificados, manteniendo la colindancia con el núcleo urbano existente y siempre que se justifique que no existe una alternativa más adecuada para ubicar ese crecimiento en la ciudad consolidada. En el caso de Castilleja los suelos vacantes destinados



a nuevos crecimientos ya están previsto su desarrollo y en este sentido se deberá proponer optimizar a las necesidades presentes y futuras del municipio.

• Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética

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

• Resiliencia

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

• Viabilidad económica

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

• Gobernanza en la toma de decisiones

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

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 Castilleja de la Cuesta son los siguientes:

1. **Adaptar la normativa urbanística municipal a la legislación actual.** Desde la entrada en vigor, en 1995, del PCOU y su posterior Adaptación a la LOUA de 2009, han sido aprobadas distintas disposiciones legales y reglamentarias que afectan al régimen del suelo y planeamiento urbanístico, principalmente en el contexto regional con la nueva Ley 7/2021 de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) y su reglamento.

2. **Incidir en la 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	53/66



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 Castilleja de la Cuesta y de la totalidad del municipio con la flexibilidad necesaria para dar respuestas ágiles de manera no traumática.
6. Tener en cuenta el **Área Metropolitana de Sevilla**. El municipio, además, es parte del Área Metropolitana estando presente en el conjunto del plan.
7. **Modelo Territorial.** El que se deriva de las leyes, los planes supramunicipales y políticas sectoriales contando con la normativa urbanística vigente a revisar, y pasando por el modelo de desarrollo municipal.
8. **Incorporación de las energías alternativas.** Con objeto de ayudar en la crisis energética, y coadyuvar en la incorporación de instalaciones para energías verdes.
9. **Instrumentos que faciliten la gestión.** Que faciliten el acceso a la información disponible a técnicos municipales y demás usuarios.
10. **Cartografía actualizada.** Actualizada en base a cartografía catastral a fecha de redacción y la delimitación del Término Municipal marcada por el IECA, órgano competente en esta materia. Esta actualización se realiza en base a que permita su integración en un Sistema de Información Geográfica interoperable con otras Infraestructuras de Datos Espaciales.

Respecto a la delimitación del Término Municipal hay que indicar:

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

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

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

De aquellas líneas que han sido replanteadas también se muestran los mojones de los que se han obtenido coordenadas precisas.

Cabe advertir que el análisis de la superposición de la delimitación del término municipal establecida por el órgano competente IECA muestra numerosos desajustes respecto a la delimitación catastral municipal (similar a la realidad física) y la delimitación urbanística vigente. Estos desajustes pueden implicar conflictos en las parcelas afectadas en relación a 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	54/66



A.3.2.OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Tras completar la fase de análisis y diagnóstico, en la que se han evaluado los aspectos estructurales más relevantes del término municipal y su posicionamiento dentro del área metropolitana de Sevilla, el Avance del PCOM define dos objetivos estratégicos fundamentales:

- LA CIUDAD DE PROXIMIDAD
- CASTILLEJA COMO PIEZA CLAVE EN LA ESTRUCTURA METROPOLITANA

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.

CRITERIOS GENERALES DE LA LISTA

- Viabilidad social
- Viabilidad ambiental y paisajística
- Ocupación sostenible del suelo
- Utilización racional de los recursos naturales y de eficiencia energética
- Resiliencia
- Viabilidad económica
- Gobernanza en la toma de decisiones



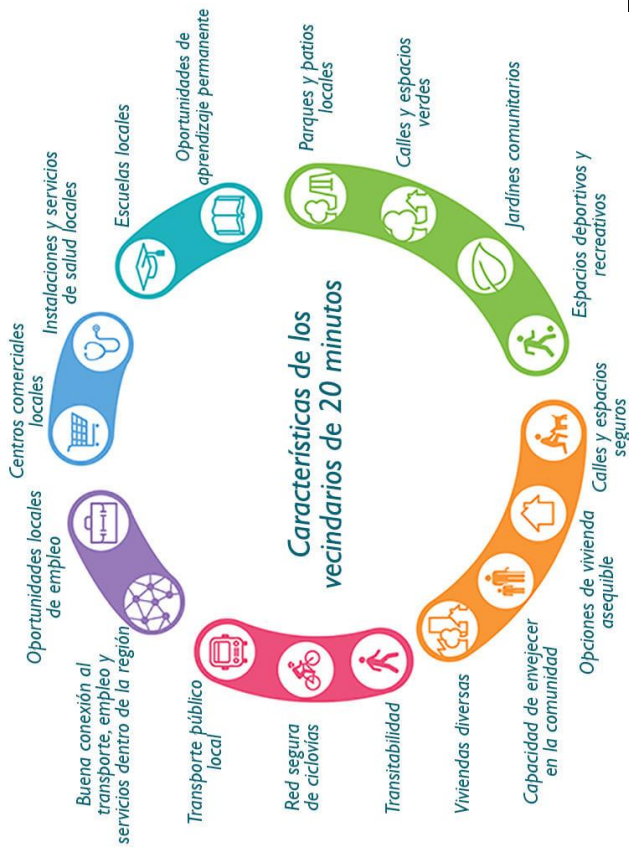
LA CIUDAD DE PROXIMIDAD. DESFRAGMENTACIÓN URBANA



PCOM CASTILLEJA DE LA CUESTA
PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN MUNICIPAL
FASE III. DOCUMENTO DE AVANCE Y DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	55/66



RESUMEN EJECUTIVO

A.3 OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

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.

Castilleja de la Cuesta, 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, Castilleja 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 Castilleja de la Cuesta 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, Castilleja de la Cuesta, 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 que ha generado el paso de la autovía A-49 por el municipio de Castilleja de la Cuesta. 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, minimizando el impacto negativo de infraestructuras como la A-49. Esto podría implicar la implementación de nuevas infraestructuras de movilidad sostenible (pasarelas 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 Castilleja de la Cuesta 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 Castilleja de la Cuesta, 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 Castilleja 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.

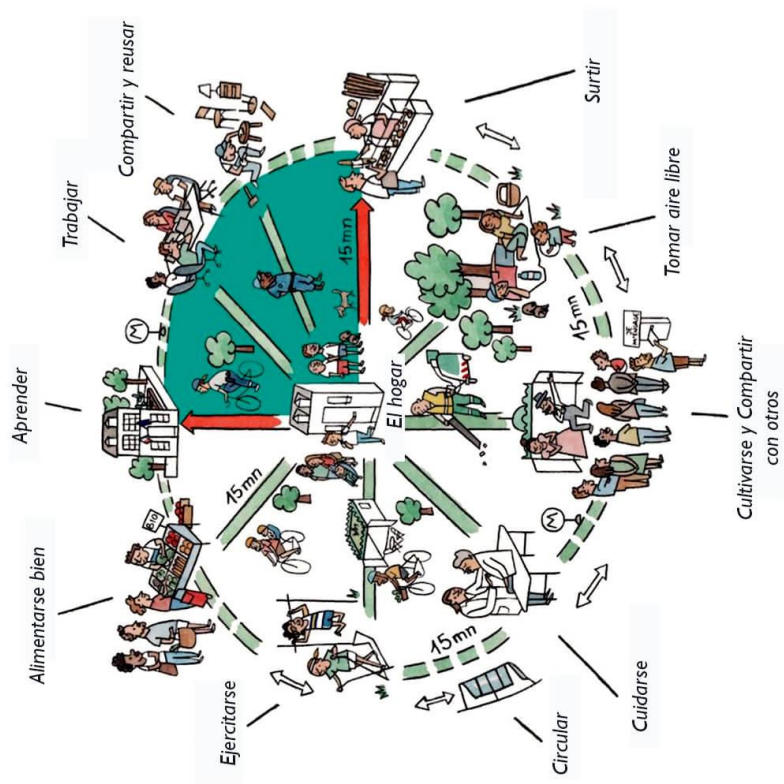
Este enfoque también busca revitalizar espacios subutilizados, transformándolos en áreas multifuncionales que puedan albergar comercio de proximidad, servicios públicos y zonas de ocio. Así, se impulsa un desarrollo urbano que no está segmentado ni zonificado de forma rígida, sino que integra diferentes actividades en el mismo espacio, fortaleciendo la idea de una ciudad viva y accesible para todos sus habitantes.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	56/66





La París de un cuarto de hora



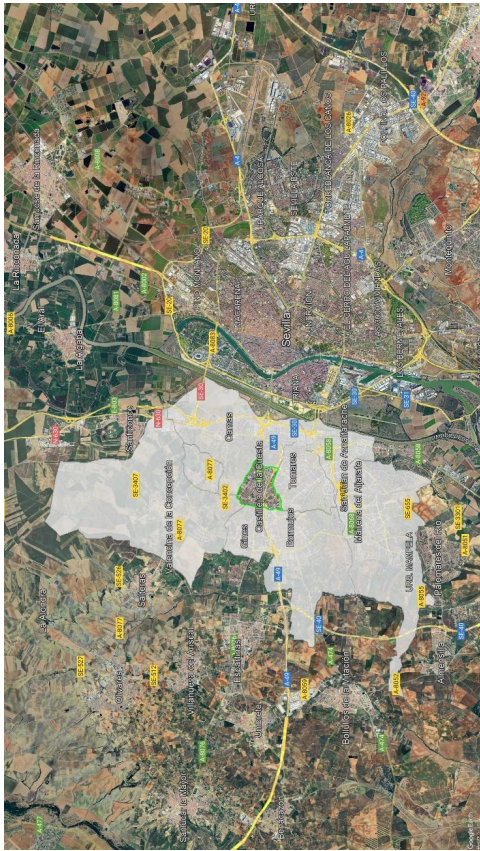
Fuente: Anne Hidalgo.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	57/66



CASTILLEJA COMO PIEZA CLAVE EN LA ESTRUCTURA METROPOLITANA

El término municipal de Castilleja de la Cuesta se posiciona como una pieza clave dentro de la estructura metropolitana del área del Aljarafe, formando parte de un nodo estratégico en el entorno de Sevilla. Su ubicación geográfica, colindante con cinco municipios y atravesada por la autovía A-49, que conecta Sevilla con Huelva, le otorga una relevancia crucial dentro del sistema de movilidad y desarrollo urbano del área metropolitana.



Desde una perspectiva urbanística, Castilleja de la Cuesta no solo actúa como un municipio periférico, sino que tiene el potencial de convertirse en un **nodo de conexión esencial en el entramado metropolitano**. Su localización en el principal eje viario que vertebra el Aljarafe le permite funcionar como un punto de encuentro y distribución de flujos de movilidad entre Sevilla y los municipios al oeste, facilitando el tránsito de personas. Esta conectividad estratégica podría verse reforzada aún más mediante la integración de una futura ampliación de línea de metro que conecte directamente con Sevilla, mejorando el acceso y ampliando las opciones de transporte público sostenible.

Además, el papel de Castilleja de la Cuesta en el sistema metropolitano 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**, atrayendo equipamientos metropolitanos, áreas comerciales, e incluso reforzando los espacios de empleo y ocio existente que benefician no solo a sus habitantes, sino a los municipios colindantes. Esto permite descentralizar ciertas actividades de la capital, equilibrando la relación entre Sevilla y su área de influencia.

En este contexto, Castilleja de la Cuesta se configura como un municipio bisagra, capaz de conectar y articular diferentes territorios y funciones urbanas. Su rol como pieza clave en la estructura

metropolitana no solo depende de su conectividad física, sino también de su capacidad para consolidarse como un **centro neurálgico multifuncional**, capaz de integrar desarrollo residencial, comercial, de servicios y de movilidad, fortaleciendo su identidad dentro del sistema metropolitano y favoreciendo un crecimiento sostenible y equilibrado para toda la región.

Castilleja de la Cuesta 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, Castilleja se posiciona como un municipio clave con capacidad para aportar soluciones a largo plazo, aprovechando su ubicación estratégica y sus recursos urbanísticos.

Una de las principales fortalezas de Castilleja de la Cuesta es su **bolsa de suelo público** disponible, integrada en la trama urbana consolidada, que ofrece una oportunidad única para desarrollar políticas de vivienda eficientes que den respuesta a la creciente demanda, tanto en la localidad como en el conjunto de la región. Al destinar gran parte de este suelo a la construcción de **viviendas protegidas y en alquiler**, 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 Castilleja, en el eje de la A-49 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 Castilleja 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 Castilleja como una **pieza clave** en la estructura metropolitana, capaz de integrar soluciones habitacionales y dinamizar su tejido económico y social.

En resumen, Castilleja de la Cuesta 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 y otros sectores de la población.

A.3.3. EJES/DIRECTRICES ESTRATÉGICAS AMBIENTALES

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

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	58/66



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 PCOM busca asegurar que el municipio no solo crezca en términos cuantitativos, sino que lo haga de manera cualitativa, creando un entorno urbano más inclusivo, funcional y sustentable.

¿CUÁLES SON LOS EJES ESTRATÉGICOS AMBIENTALES?

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

Ejes/Directrices Estratégicos:

- Crecimiento Sostenible y Eficaz:** Los ejes están diseñados para promover un crecimiento que no solo sea sostenible, sino también eficiente. Se busca un desarrollo que esté en armonía con el medio ambiente, respetando los recursos naturales y asegurando un futuro sostenible para las próximas generaciones.
- Movilidad Sostenible:** Se enfatiza la creación de sistemas de transporte que reduzcan la dependencia de vehículos privados, fomentando alternativas como el transporte público, la movilidad activa (como caminar y andar en bicicleta) y la conectividad entre distintos medios de transporte. Esto no solo mejorará la calidad del aire y reducirá la huella de carbono, sino que también hará la ciudad más accesible para todos sus habitantes.
- Espacios Públicos de Calidad:** La creación y mejora de espacios públicos es un eje central, orientado a garantizar que todos los ciudadanos tengan acceso a áreas verdes y de recreación. Estos espacios no solo son vitales para la salud y el bienestar de la comunidad, sino que también fomentan la cohesión social.

- Diversidad de Usos:** Se propone la promoción de una diversidad de usos en el tejido urbano, que incluye la mezcla de zonas residenciales, comerciales, industriales y de servicios. Esta diversificación busca crear una ciudad más dinámica y adaptable, donde las personas puedan vivir, trabajar y disfrutar de su tiempo libre en un entorno integrado y eficiente.
- Preservación del Medio Ambiente:** La puesta en valor de los espacios verdes existentes y su integración en un modelo de infraestructura verde urbana son claves para asegurar un equilibrio en el desarrollo urbano.
- Regeneración y Revitalización:** Se plantea la regeneración de áreas infrautilizadas y la revitalización de zonas con potencial de desarrollo. Estas acciones buscan no solo mejorar la calidad de vida en estas áreas, sino también fomentar un desarrollo más equitativo y equilibrado en todo el municipio.
- Conectividad y Cohesión Urbana:** Los ejes estratégicos también se orientan a mejorar la conectividad entre diferentes áreas del municipio, asegurando una integración efectiva entre nuevas infraestructuras y las existentes. Esto garantizará un desarrollo más cohesionado, donde todas las áreas del municipio estén bien interconectadas y se beneficien mutuamente.

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

INTERCONEXIÓN E INTERDEPENDENCIA DE LOS EJES

La estrategia base que debe soportar las distintas propuestas de ordenación que se desarrollen en este Avance del PCOM debe enfocarse de un punto de vista holístico, sistémico que implique que cada intervención o política diseñada bajo estos ejes debe considerarse como 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



RESUMEN EJECUTIVO
A.3 OBJETIVOS GENERALES, ESTRATÉGICOS Y AMBIENTALES DEL NUEVO PLAN

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.

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	60/66



A.4. 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:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.

- 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.
- 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. [...]*

IMPORTANCIA DE UN POI PARA CASTILLEJA DE LA CUESTA Y EL ALJARAFE

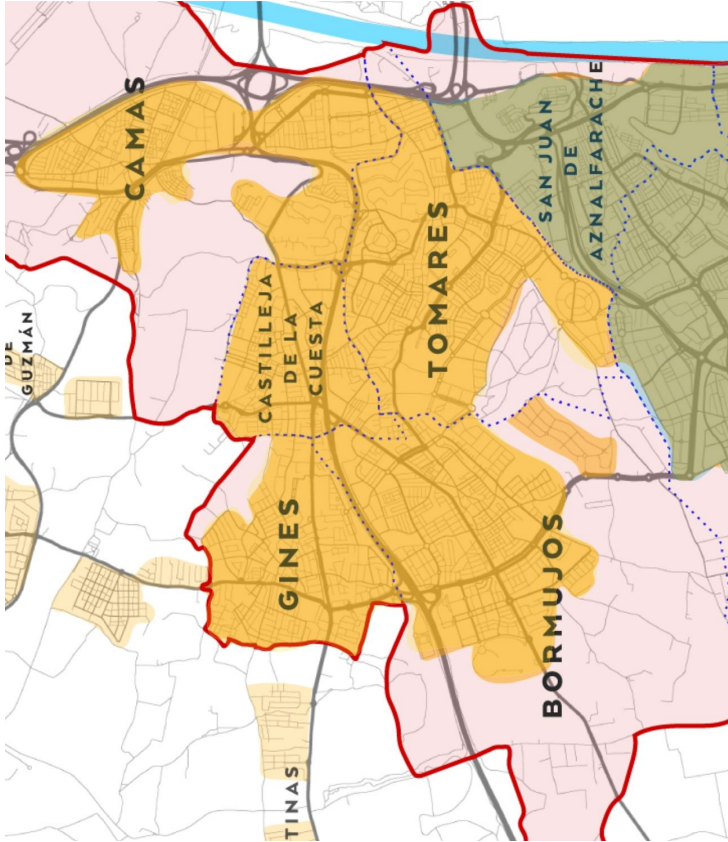
Dentro de este contexto, **Castilleja de la Cuesta**, situado en la **primera corona norte** del Aljarafe y con una población aproximada de 130.000 habitantes en su área de influencia directa, juega un papel crucial en la planificación territorial de la región.

AYTO DE CASTILLEJA DE LA CUESTA
ENTRADA
29/11/2024 11:05
19264

PÁG 61

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	61/66





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. **Castilleja de la Cuesta**, 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 Castilleja de la Cuesta 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 urbano 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 Castilleja de la Cuesta 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 Castilleja de la Cuesta, que juega un papel crucial 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 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 Castilleja de la Cuesta 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 Castilleja de la Cuesta en el Aljarafe

Castilleja de la Cuesta, 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 equilibradas.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	62/66



A.5. APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

A.5.1. JUSTIFICACIÓN

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

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

1. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se pondrá, 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 PCOM 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 PCOM 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 urbanizadas 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 habrá 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 económica, 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, medida, 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 compete, 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 deben 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



RESUMEN EJECUTIVO
A.5 APROXIMACIÓN A LAS PREVISIONES DE RECURSOS FINANCIEROS Y A LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LA PROPUESTA DEL PLAN

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 PCOM.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	64/66



A.5.3. 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, definiremos cuatro actuaciones con carácter prioritario que deben primar en su gestión y puesta en marcha.

Proyecto estratégico	Prioridad	Posibles agentes de Financiación/Subvencionador
PLATAFORMA SOBRE LA A-49	X	Administración Europea-Autonómica – Diputación-Local
REORDENACIÓN Y PEATONALIZACIÓN ÁMBITO C/ REAL	X	Administración Local-Diputación
PLAN DE PEATONALIZACIÓN Y RED CICLISTA	X	Administración Local-Diputación
RED DE ESPACIOS VERDES	X	Administración Local-Diputación
RONDA DE CIRCUNVALACIÓN Y CONEXIÓN CONURBACIÓN	X	Administración Local-Supramunicipal-Diputación
MEJORA Y REORDENACIÓN MÁRGENES DE LA A-49		Administración Estatal-Diputación-Local
HOMOGENEIZACIÓN SEÑALETICA		Supramunicipal
REGENERACIÓN POLÍGONO "EL VALERO"		Administración autonómica – Diputación (colaboración público-privada)
ÁREA DE REHABILITACIÓN URBANA EN EL CASCO HCO.		Administración Local-Diputación
PUESTA EN VALOR DE CUENCAS VISUALES		Administración Local-Diputación

Además, cabe reseñar que algunas de estas infraestructuras cuentan con la capacidad de autofinanciación parcial, en concreto en el caso de la plataforma la creación de nuevos espacios libres y equipamientos permitiría la liberación de otras parcelas actualmente calificadas como equipamientos o espacios libres sin desarrollar y que podrían convertirse en suelo lucrativo y por tanto pasar a formar parte de patrimonio municipal de suelo y así contribuir como recursos de la localidad para financiar los proyectos estratégicos.

Por otro lado, el modelo planteado para el desarrollo del área sur del Sector "El Valle", por debajo de la avenida de Donantes de Sangre y Órganos, permite de manera previa a la formulación del PCOM, la obtención de suelo urbano con usos lucrativos. Además, parte de estos suelos serían de titularidad y gestión directa del Ayuntamiento de Castilleja de la Cuesta, lo que supondría una fuente de financiación directa para el PCOM.

Por último, como recurso clave en el desarrollo del PCOM hay que considerar los recursos económicos derivados de los desarrollos previstos por el PCOM para el Sector "El Valle" y "El Morisco", 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 PCOM 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 plataforma sobre la A-49, 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 transportes metropolitano 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.

Código Seguro de Verificación	IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Fecha	29/11/2024 11:04:44
Normativa	Este documento incorpora firma electrónica reconocida de acuerdo a la ley 6/2020, de 11 de noviembre, reguladora de determinados aspectos de los servicios electrónicos de confianza.		
Firmante	RAMON DE LOS SANTOS CUEVAS REBOLLO		
Url de verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirma/code/IV7VRTZMPN47XL4PUR7TEALQOQ	Página	65/66



