

**Dirección General de Carreteras.
Consejería de Obras Públicas y Transportes.
JUNTA DE ANDALUCÍA.
Avda. Diego Martínez Barrio nº 10.
41013 SEVILLA.**

Don Juan Antonio Morales González, con DNI 28.305.577, en nombre y representación, como Presidente, de la **Asociación para la Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA)**, asociación registrada ante la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas y domiciliada en Palomares del Río (Sevilla), calle Cruz del Sur número 8, ante la reciente exposición al público del Estudio Informativo “Nuevo Trazado de la carretera A-8077 (antigua SE-510)”,

EXPONE

1º. La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA) es una asociación entre cuyas finalidades está la participación en los procesos de información pública de los planes urbanísticos de los municipios de la comarca del Aljarafe, con el fin de velar porque en las propuestas de dichos Planes se tenga en cuenta el carácter global e interrelacionado de los problemas urbanísticos de los municipios que la integran, predomine la visión a largo plazo y los intereses colectivos por encima de la visión a corto plazo y los intereses particulares, y se sitúen dentro de la filosofía del desarrollo sostenible adoptada por la mayoría de organismos europeos e internacionales y que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos.

2º. A la vista del citado documento y las propuestas que en el mismo se hacen, y de acuerdo con los objetivos de la Asociación antes expuestos, en su nombre hago las siguientes sugerencias y consideraciones:

A.- Consideraciones sobre el proyecto en contexto del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

Actualmente la Consejería de Obras Públicas tiene en información pública el documento Plan del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. En dicho documento se califica de inviable el modelo de transportes vigente hasta ahora y basado en la extensión de la red viaria:

“... las políticas de inversión pública se han centrado, en lo fundamental, en el aumento de la capacidad de la red viaria metropolitana. Así, a partir de los primeros noventa, el A.M. de Sevilla cuenta con un distribuidor metropolitano de alta capacidad (SE-30), y todos los corredores metropolitanos, menos el Norte, disponen de, al menos, una carretera de alta capacidad de conexión con Sevilla (algún Corredor, como el Sur, con 3 vías de alta capacidad). Este modelo ha permitido mantener un nivel adecuado de servicio, sobre todo porque la entrada en funcionamiento de la mayoría de las actuaciones en la red viaria han coincidido con un período de recesión económica y de menor crecimiento de la movilidad, durante los primeros noventa.

....:

La actuación de la línea 1 de metro y el metrocentro de Sevilla tienden a romper este modelo, facilitando una alternativa de movilidad en transporte público de plataforma reservada y gran capacidad a algunos de los flujos metropolitanos y urbanos de movilidad más importantes.

Pero estas actuaciones, que suponen el inicio de un nuevo modelo, pueden no ser suficientes por sí mismas para romper las tendencias de un proceso, que, en ausencia de estas y otras actuaciones

similares, aparece como claramente no viable a medio y largo plazo, por las siguientes razones:

1º La resolución de las necesidades de movilidad metropolitana planteadas a medio plazo mediante el aumento de la capacidad viaria metropolitana pueden ser financieramente insostenibles....

2º.- El ámbito Central de la ciudad de Sevilla carece de capacidad para absorber la movilidad metropolitana e interna a medio plazo, si esta se produce en vehículo privado....

3º. El impacto ambiental del modelo de transporte tendencial no es asumible desde criterios de sostenibilidad y compromisos ambientales internacionales....

...

La movilidad en el ámbito sevillano y el sistema de transporte metropolitano que la sirve se revelan, de esta manera, regidos por un **modelo insostenible** que resulta ser:

- **ineficiente desde la óptica de la propia funcionalidad del sistema...**
- **ineficaz desde la óptica de la sostenibilidad de la ciudad, ...**
- **injusto socialmente...**

...

La consecución de un sistema integrado de transporte de estas características debe sustentarse en la implementación de **tres políticas básicas**:

- **Potenciar el transporte público** como medio de transporte masivo más eficiente
- **Moderar y controlar el tráfico de vehículos privados** (lo que se conoce en la literatura especializada como *calmar el tráfico*)
- **Favorecer los desplazamientos en modos autónomos de transporte:** peatones y bicicletas

...

Los criterios de actuación de aplicabilidad al conjunto del espacio metropolitano serán los siguientes:

- i) El aumento de la participación del transporte público en la movilidad metropolitana mecanizada ...**
- ii) ... creación de plataformas reservadas que canalicen los grandes flujos de desplazamientos,**
- iii) ... es necesario cambiar este discurso y que en este papel de estructuración del espacio metropolitano el transporte público juegue un papel decisivo.**
- iv) ... creación de intercambiadores de transporte, ...**
- v) La moderación del uso del vehículo privado exige un conjunto de medidas coordinadas, ...”**

El Aljarafe Norte dispone de un línea de ferrocarril (la actual línea Sevilla-Huelva), que con las debidas inversiones (estaciones, intercambiadores, soterramiento en Sanlúcar,...), podría convertirse en línea de cercanías. Su conexión con la línea 1 de metro a través de la conexión Estación de La Cartuja- Estación de Blas Infante, y con el ramal norte del metro del Aljarafe, conectaría esa línea de cercanía a toda la red de metro de Sevilla y del resto del Aljarafe, convirtiéndose así en un auténtico eje vertebrador del nuevo modelo de transportes en el Aljarafe Norte. Todas ellas son propuestas contenidas en el Plan de Transportes Metropolitano.

Esta línea daría servicio a Camas, Santiponce, Valencina, Castilleja de Guzmán, Salteras, Espartinas, Olivares, Villanueva, Albaida, Sanlúcar, Banacazón y Huévar, con una población que en un futuro muy próximo podría ser similar a la de Dos Hermanas, población en la que la implantación del tren de cercanías ha sido un éxito.

El Plan de Transportes también propone una conexión de metro entre Valencina y Salteras y la red de metro de Sevilla a través de Gines y Tomares.

Esta Asociación, sugiere que no se construya la carretera A-8077 por los siguientes motivos:

Es necesario cambiar el modelo, basado en la extensión de la red viaria e ir a un nuevo modelo donde se de prioridad al transporte público, como propone el propio Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

En su lugar proponemos la mejora de la tupida red de carreteras existentes en el Aljarafe para mejorar el tráfico de autobuses (carriles dedicados, paradas, etc...), de peatones y de bicicletas. En el caso de la carretera entre Castilleja de Guzmán y Camas, podría plantearse una variante de borde urbano, que bordeando las urbanizaciones a la entrada de Camas, conectase con el tramo

de la antigua Autovía Sevilla-Gijón en la glorieta de Fundiciones Maceda, ó en la glorieta final de dicho tramo.

Su construcción tendría un impacto negativo en la Ordenación del Territorio y el Patrimonio Paisajístico y Arqueológico, como más adelante se expone

Tenemos el reciente ejemplo de desestimiento de la denominada Vía Parque del Porzuna, una decisión que ofrecerá la oportunidad de recuperar medioambientalmente ese arroyo y contribuirá a reforzar la nueva política de transportes, concentrando las inversiones en el transporte público.

En conclusión, consideramos que la construcción de la nueva carretera A-8077 proyectada, no entra dentro del modelo deseable de transporte metropolitano. Los recursos destinados a ella podrían invertirse en potenciar las nuevas políticas y propuestas contenidas en el Plan de Transportes del Área de Sevilla respecto al transporte público.

En su lugar proponemos la mejora de la tupida red de carreteras existentes en el Aljarafe para mejorar el tráfico de autobuses (carriles dedicados, paradas, etc...), de peatones y de bicicletas. En el caso de la carretera entre Castilleja de Guzmán y Camas, podría plantearse una variante de borde urbano, que bordeando las urbanizaciones a la entrada de Camas, conectase con el tramo de la antigua Autovía Sevilla-Gijón en la glorieta de Fundiciones Maceda, ó en la glorieta final de dicho tramo.

B.- Consideraciones sobre el impacto del proyecto en la Ordenación del Territorio.

La construcción de la carretera A-8077 tendrá el efecto de generar nuevos tráficos, como consecuencia de los desarrollos urbanísticos que surgirán en su entorno y que basarán su acceso en la misma.

En el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes, documento del Ministerio de Fomento, podemos leer:

“Por otra parte, en el caso de la ordenación urbanística, el planeamiento que habitualmente se decide por los gobiernos regionales y municipales, se redacta por los equipos técnicos, y se desarrolla por los constructores, encaja a la perfección en esta imparable necesidad de transporte, especialmente viarias. Los sistemas generales de transporte sirven para segregar funcional y socialmente el territorio, y para separar las diferentes actividades productivas, residenciales, comerciales o de ocio. Al mismo tiempo, el transporte permite la accesibilidad a estos destinos.

En el ámbito metropolitano y urbano algunas infraestructuras que se plantean como la solución a los problemas de transporte y congestión, incentivan la realización de actuaciones de carácter urbanístico que colonizan territorio. Este es el caso de ciertas circunvalaciones o variantes de carreteras existentes; su construcción induce a la aparición de nuevos desarrollos urbanos. Además, es frecuente que en los interurbanos las infraestructuras permitan la aparición de actividades diversas (centros de ocio, parques temáticos, zonas de servicio, urbanizaciones, etc), ubicadas en cualquier lugar, y sin una planificación previamente establecida”.

Por otra parte, la ausencia de un Plan de Ordenación del Territorio impedirá que se racionalicen esas expectativas, reconduciéndolas hacia un modelo planificado y deseable de transportes metropolitano.

En el Plan del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, podemos leer: *“Las prácticas urbanísticas sobre las que se ha sustentado el desarrollo urbano de las últimas décadas, incluyendo en ellas las de planeamiento, son uno de los principales factores coadyuvantes al insostenible modelo de movilidad descrito. En particular, son elementos que han incidido de forma singularmente desfavorable:*

- Como aspecto más general, la incapacidad para plantear áreas multifuncionales e integradas que minimicen la necesidad de uso del transporte motorizado
- La tolerancia en la creación ex novo de núcleos residenciales alejados de los núcleos de población preexistentes
- La proliferación incontrolada de viviendas unifamiliares como tipología edificatoria residencial dominante a lo largo de los últimos 20 años, conformando áreas de baja densidad, muy poco propicias a ser servidas por el transporte público, habiendo sido éste un fenómeno generalizado en el Aljarafe
- La implantación incontrolada de centros comerciales y de ocio en la periferia metropolitana, totalmente dependientes para su acceso del vehículo privado y cuya ubicación preferente lo ha sido en el entorno inmediato de los principales nudos viarios, con el consiguiente colapso de los mismos; así, los cuatro centros comerciales que se localizan en el entorno del enlace de San Juan -en la conexión de la SE-30 con las autovías de Coria y Mairena- podrían constituir el caso más extremo de esta situación
- La consideración exclusiva de la red viaria como único elemento del sistema de transporte estructurante del territorio, con el consiguiente olvido casi total del planeamiento respecto al transporte público como elemento esencial a considerar, tanto para concentrar edificabilidad en el entorno de infraestructuras..."

No existen causas objetivas que hagan pensar que los desarrollos urbanísticos vayan a cambiar sus pautas de comportamiento en ausencia de un Plan de Ordenación del Territorio, si bien la Ley de Ordenación Urbanística y el mismo Plan de Transporte Metropolitano podría ser utilizada por la Junta de Andalucía para corregir parcialmente algunos de esos problemas. Más bien, los avances de los Planes de Ordenación Urbanística de los municipios presentados a lo largo de los últimos meses hacen pensar que esos indeseables procesos se van a acelerar de forma notable.

Por tanto, **consideramos que la construcción de una nueva carretera como la A-8077 tendrá un efecto negativo sobre la Ordenación del Territorio, creando nuevas expectativas de asentamientos que tendrán como único ó principal medio de acceso dicha carretera.**

C.- Consideraciones sobre el impacto del proyecto en el patrimonio Paisajístico y Arqueológico.

La importancia de los monumentos y yacimientos arqueológicos, así como del paisaje de la zona norte de El Aljarafe, ha quedado suficientemente documentada en diversos estudios e investigaciones. Así la ciudad romana de Itálica, en Santiponce, los monumentos y yacimientos arqueológicos de Valencina y Castilleja de Guzmán, el yacimiento de El Carambolo, en Castilleja de la Cuesta, trascienden el ámbito local e incluso comarcal, para constituir lugares con una proyección histórica mundial. Juan Manuel Vargas Jiménez, en la Carta Arqueológica de Valencina dice:

*“El patrimonio histórico-arqueológico de Valencina se señala sobre todo por la presencia del conocido yacimiento prehistórico que emplazado en este extremo del Aljarafe **puede reconocerse tanto bajo la actual población como en las zonas todavía rústicas del entorno.** Su relevancia histórica supera el marco de lo puramente local para adquirir una dimensión superior que alcanza al menos al ámbito del Bajo Guadalquivir de hace unos 4.000 años. Esta notoriedad queda resaltada no sólo por la conservación de magníficos monumentos como los dólmenes visitables de La Pastora y Matarrubilla, sino también por las no menos importantes construcciones del hábitat (cabañas, silos, fosos, etc.), y por la importante dimensión que en nuestro contexto espacial concreto adquiere **el paisaje asociado.**”*

En el **Documento de Objetivos del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)** de Septiembre de 2000, redactado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se propone dentro del Objetivo nº 4 referido a la Red de Espacios Libres, el *Entorno de los dólmenes de Valencina* como **zona a forestar total o parcialmente** (Apartado B). También se propone (apartado E) el **Área e Itinerario Arqueológico del Aljarafe** para el desarrollo de actividades culturales y de ocio, con los equipamientos que correspondan en cada caso. Por otra parte, en el Objetivo nº 10 referido a la Protección e Integración del Patrimonio Cultural se determina **“la integración de restos arqueológicos en general, la potenciación de su conocimiento y su puesta en valor como patrimonio metropolitano”**, estableciéndose la vinculación de elementos significativos con las áreas de valor paisajístico. Especialmente se hace referencia a la delimitación de áreas y a la definición de los criterios para su integración territorial, citándose el caso de los Dólmenes de Valencina; el cual aparece también recogido como importante hito en el único Itinerario Arqueológico propuesto que contempla a Itálica, Los Dólmenes y El Carambolo.

En el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, documento que actualmente tramita la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en aplicación de la citada **Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía**, Valencina de la Concepción aparece (VII El Sistema Patrimonial) integrada dentro de una **Red de Centro Históricos Rurales**, conectadas a otros pueblos del Aljarafe. Está señalada como **Otras Ciudades Históricas** y con el indicativo de existencia de Bienes Inmuebles de Interés Cultural.

Además de la importancia arqueológica investigada y la potencial, así como de la existencia de reconocidos Bienes Inmuebles de Interés Cultural, el paisaje tiene una importancia relevante y reconocida en el entorno de Valencina-Castilleja de Guzmán.

La Cornisa Norte del Aljarafe es una zona de gran belleza paisajística, visible cuando se accede a Sevilla desde el norte. La imponente imagen del escarpe, sobresaliendo sobre una paisaje rural y ondulado caracteriza esta zona del Aljarafe. Los contraluces del amanecer y del ocaso son verdaderamente atractivos.

Valencina y Castilleja de Guzmán están incluidos, en sus zonas norte y este, en la Cornisa del Aljarafe que constituye un importante patrimonio territorial de la provincia de Sevilla, reconocido y protegido por el documento de la Consejería de Obras Públicas denominado **Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla**, como **Paisaje Sobresaliente**. La denominada Cornisa Norte del Aljarafe, constituye una franja de suelo no urbanizable de los municipios de Valencina de la Concepción, Salteras y Olivares, constituyendo un continuo entre ellos.

Pero además, La Cornisa Norte del Aljarafe y su entorno es una auténtica encrucijada de caminos, un punto de conexión entre distintos ámbitos de gran interés medioambiental.

En efecto, por este ámbito discurre la **Ruta del Agua**, un camino de 60 km. aproximadamente, desde El Carambolo (Castilleja de la Cuesta) hasta los Lagos del Serrano. Discurre entre Castilleja de Guzmán y Camas, continúa por la mitad de la Cornisa Norte del Aljarafe, hasta Salteras, hasta que tuerce hacia el norte, hacia Gerena y después Guillena, al norte de cuyo término, en los Lagos del Serrano, finaliza.

Muy cerca de la Ruta del Agua se inicia **La Vía Verde de Itálica**, que discurre por el trazado del antiguo ferrocarril minero de Aznalcóllar, al pie de la Cornisa.

Muy próximo discurre también el trazado del antiguo **ferrocarril minero de San Juan a Cala**, del cual podemos ver algunos vestigios en el tramo de San Juan a Santiponce; está casi intacto a partir del antiguo puente de La Algaba sobre el río Ribera de Huelva. Algunos de esos vestigios podrían ser elementos de oportunidad en el contexto del Plan de Transporte Metropolitano, como por ejemplo el puente a la salida da Camas y algún tramo de la plataforma hasta Santiponce, precisamente en un tramo cruzado por la A-8077.

Pues bien, consideramos que la carretera A-8077 viene a incidir, de forma negativa en todos los valores Paisajísticos, Arqueológicos y Patrimoniales de la zona.

D) Conclusiones.

Por todo lo expuesto, la Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe presenta las siguientes consideraciones, sugerencias y propuestas alternativas al Estudio Informativo “Nuevo Trazado de la carretera A-8077 (antigua SE-510)”:

1º) Consideramos que la construcción de la nueva carretera A-8077 proyectada, no entra dentro del modelo deseable de transporte metropolitano. Los recursos destinados a ella podrían invertirse en potenciar las nuevas políticas y propuestas contenidas en el Plan de Transportes del Área de Sevilla respecto al transporte público.

En su lugar proponemos la mejora de la tupida red de carreteras existentes en el Aljarafe para mejorar el tráfico de autobuses (carriles dedicados, paradas, etc...), de peatones y de bicicletas. En el caso de la carretera entre Castilleja de Guzmán y Camas, podría plantearse una variante de borde urbano, que bordeando las urbanizaciones a la entrada de Camas, conectase con el tramo de la antigua Autovía Sevilla-Gijón en la glorieta de Fundiciones Maceda, ó en la glorieta final de dicho tramo.

2º) Consideramos que la construcción de una nueva carretera como la A-8077 tendrá un efecto negativo sobre la Ordenación del Territorio, creando nuevas expectativas de asentamientos que tendrán como único ó principal medio de acceso dicha carretera.

3º) Consideramos que la carretera A-8077 viene a incidir, de forma negativa en todos los valores Paisajísticos, Arqueológicos y Patrimoniales de la zona.

**AL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS DE LA CONSEJERÍA DE OBRAS
PÚBLICAS Y TRANSPORTES DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA**