

**Sr. Director General de Transportes
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 Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla,

EXPONE

1º. La Asociación de Defensa del Territorio del Aljarafe (ADTA) es una asociación entre cuyas finalidades está la participación, a través de los canales establecidos en la legislación sectorial, territorial y urbanística, en los procesos de redacción de los planes, con el fin de velar porque en las propuestas de dichos Planes se tenga en cuenta el carácter global e interrelacionado de los problemas sectoriales, territoriales y urbanísticos de la comarca del Aljarafe, 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 consideraciones, propuestas y sugerencias de carácter general para toda el área metropolitana en los apartados A, B y C, y de carácter particular para el ámbito del Aljarafe en los apartados D y E:

A.- Relativas al “Capítulo 2. *DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL Y TENDENCIAL*”.

Analizamos el apartado “2.1.4 *Tendencias de evolución de la movilidad metropolitana.*”:

“La evolución de la movilidad metropolitana dependerá en lo fundamental, de la evolución previsible del modelo económico y territorial del A.M., y de las condiciones de evolución de la oferta en los diferentes modos de transporte.

El modelo territorial planteado para la formulación de este Plan tiende a mantener determinadas condiciones que incidirán en un aumento de la movilidad mecanizada, que es coherente con el desarrollo económico-social y el reequilibrio territorial:....”

Mas adelante, en el mismo epígrafe, se afirma:

“Este escenario tendencial presenta graves problemas de viabilidad, en relación a las necesidades de inversión viaria para su sostenimiento, incidencias sobre la ciudad central e impactos ambientales, que difícilmente posibilitan el mantenimiento a medio plazo.”

Consideración A.1.-

El modelo económico y territorial no está definido en ninguna parte. Cuando se habla de “*evolución previsible*” sin duda se refiere a que se “*toma como hipótesis una continuidad lineal de las tendencias actuales*”. Pero no olvidemos que la situación actual es producto de muchas decisiones más o menos aisladas, del mercado, de condiciones económicas exógenas, de decisiones urbanísticas, de decisiones de ámbito estatal, etc. Circunstancias similares pueden alterar las tendencias anteriores, como ya ocurrió en los años 80. Así, por ejemplo:

- a) Se están tomando decisiones sobre la ubicación de más centros comerciales y polígonos industriales (Merkamueble, El Pétalo, Polígonos Industriales de Umbrete, etc.).
- b) Se están proyectando enormes desarrollos urbanísticos por los ayuntamientos (Almendra 18.000 nuevas viviendas, Palomares 5.400 nuevas viviendas que deben sumarse a las 2.000 pendientes de construir con el PGOU vigente, Espartinas 8.000 nuevas viviendas, Banacazón 5000 viviendas en suelo programado y otras tantas en suelo no programado, etc), los efectos llamada de las infraestructuras anunciadas (las expectativas alrededor de la SE-40 son desde hace años conocidas), etc.
- c) La capacidad de población proyectada en conjunto, superaría sólo en el Aljarafe los 250.000 previstos por el Plan en todo el Área Metropolitana.
- d) Debe además tenerse en cuenta el efecto de las futuras infraestructuras sobre el territorio. De hecho en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes, Documento de Diagnóstico, apartado “3.3.3.1 *Los efectos del sistema de transporte sobre el territorio*” (página 156), se dice:

“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”.

Todas estas circunstancias pueden alterar esas tendencias desbaratando la “*evolución previsible*”, ya que, actualmente, la mayoría de las fuerzas motrices económicas están operando en una dirección hacia más fragilidad y más insostenibilidad; siendo esta una tendencia en la que la ausencia de ordenación supramunicipal, tanto del territorio como del uso de los recursos naturales no hace de "contrapeso" para la salvaguarda de utilidades públicas e intereses comunes. Esta es una consecuencia de la contradicción misma en la que nace este Plan, sin que haya un Plan de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Sevilla en vigor, que sirva de marco general de referencia a escala supramunicipal.

Por tanto la formulación de este Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla debería servir, entre otras cosas, para acelerar la elaboración de ese Plan de Ordenación del Territorio como contrapeso y complemento a las leyes del mercado, ó “la demanda” como el sector inmobiliario denomina, cuyas evolución depende de factores diversos y cambiantes, por muchos ejercicios teóricos que hagamos, y desde luego no necesariamente coincidentes con lo que desde este Plan se formula como deseable.

Consideración A.2.-

En pleno acuerdo con el Plan, se considera que ese “*escenario tendencial*” es inviable con la “*evolución previsible*”. Pero también que puede ser aún peor si las tendencias varían en un sentido no previsto como consecuencia de los fenómenos apuntados en el párrafo anterior y de las expectativas basadas en las infraestructuras de este Plan.

B.- Relativas al “Capítulo 3. METAS, OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN.”

Analizamos el párrafo “3.1 *El modelo actual de movilidad metropolitana*”, y detalladamente los párrafos siguientes

“Junto a otros factores de índole psicosocial, la persistencia de este modelo de movilidad durante las últimas décadas ha inducido en los usuarios en general, en los conductores en particular, así como en los planificadores y gestores del sistema de transporte un conjunto de malos hábitos que se traducen en prácticas que agudizan las disfunciones del sistema de transporte; en este sentido, se podrían citar entre otras:

- El uso del vehículo privado para viajes de longitud muy reducida así como el derroche de su capacidad de transporte, ocupado en más de un 80% de los desplazamientos metropolitanos en Sevilla por una única persona, debido, entre otros factores, a la inelasticidad del uso respecto al precio del viaje

- La consideración del transporte público como un modo de transporte para colectivos de baja capacidad económica, lo cual es, por otra parte, una lamentable realidad; así, las mujeres suponen más del 70% del total de usuarios de la red de autobús metropolitano

- El incumplimiento por parte de los automovilistas de la normativa de circulación, especialmente en aspectos que inciden en la calidad y seguridad de los desplazamientos andando: no respetar los pasos de peatones o la generalización del aparcamiento sobre la acera son prácticas habituales y en aumento, estimuladas por la ineficiencia administrativa en la vigilancia, denuncia y cobro de sanciones.

- La consideración del andar como simple etapa de acceso o dispersión al modo mecanizado o como simple actividad de ocio, olvidando su papel de modo eficiente de transporte en distancias inferiores a los 3-4 km

- La consideración de la bicicleta como un deporte y no como un modo de transporte, en cualquier caso limitado a determinados segmentos sociales o de edad”

Consideración B.1.-

Coincidimos plenamente con el Plan sobre el actual modelo de transportes: 70-80% vehículo privado, transporte público subordinado, desplazamientos a pie ó bicicleta con un papel marginal. Se trata de un modelo insostenible por ser ineficaz funcionalmente (tiempos crecientes, congestión), inviable desde el punto de vista de la sostenibilidad del sistema (origina polución, invade espacios y produce víctimas) y socialmente injusto (transporte público para los sectores menos favorecidos).

Consideración B.2.-

Estimamos y aplaudimos la identificación e inclusión de estos “malos hábitos” en el Plan, pero además consideramos que para cambiar esas percepciones, es necesario priorizar y mucho las inversiones en transporte público, incluidos los itinerarios ciclistas y peatonales.

Analizando el apartado “3.2 *Los usos de suelo en la corona metropolitana sevillana: uno de los factores principales que alimentan el modelo actual de movilidad*” del Plan:

“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...”*

Consideración B.3.-

Estimamos este análisis muy acertado y estamos totalmente de acuerdo con él. No obstante consideramos que la carencia de un Plan de Ordenación del Territorio está acentuando las perniciosas tendencias indeseables de los usos de suelo en la corona metropolitana de Sevilla. Los nuevos planes municipales anunciados siguen esas pautas indeseables, en una febril carrera hacia un crecimiento “sea como sea”, o como lamentablemente ha acuñado un munícipe del Aljarafe “hay que Crecer ó Morir”.

C.- Relativas al “Capítulo 4. ELEMENTOS BÁSICOS DEL NUEVO MODELO DE MOVILIDAD PARA EL ÁREA DE SEVILLA”.

Analizamos el apartado “4.1 Criterios Generales” apartado iii):

*“Por último, los nuevos desarrollos urbanos que, en conjunto, superen las 1.000 viviendas **deben prever su conexión por transporte público con la anterior red de alta capacidad, dimensionando dicha conexión de acuerdo con una demanda media previsible de 2 desplazamientos diarios en transporte público por vivienda”.***

Consideración C.1-

Estimamos positivo todo criterio que racionalice el crecimiento y en ese sentido valoramos positivamente la inclusión de ese criterio. Pero lo consideramos insuficiente e inconcreto, debiendo ser realista y objetiva la planificación en transporte. En su lugar hacemos la Propuesta E.1.

D.- Relativas al “Capítulo 5. ACTUACIONES DEL PLAN”.

Este capítulo se analiza en particular para el ámbito territorial del Aljarafe, sin valorar particularmente las propuestas y alcance de las mismas en el resto del área metropolitana.

Con carácter general valoramos positivamente las propuestas de red interna de metro en El Aljarafe, así como la creación de las plataformas reservadas para el autobús y la consideración e inclusión de las vías ciclistas como vías de comunicación. Así mismo consideramos, como defiende el Avance, que debe potenciarse el transporte público dada la inviabilidad del transporte privado para resolver el problema de la movilidad en el Área Metropolitana, y en particular en El Aljarafe.

En consecuencia, las inversiones en carreteras deben tener menor prioridad que los restantes modos de transportes.

De otra parte, consideramos que el Consorcio de Transportes debe integrar a la Administración del Estado competente en la materia de transporte, ó al menos establecer Convenio con la misma, para la ejecución de este Plan y su debida coordinación y financiación de las propuestas efectuadas. No olvidemos que la SE-30, la SE-40, la N-630 y el ferrocarril Huelva-Sevilla son competencia del Estado.

D.1.- Metro

Respecto a los trazados propuestos, y según lo recogido en el apartado ii), punto 4.1 Criterios Generales:

*“ii) Garantizar y defender la velocidad comercial y la regularidad y fiabilidad del servicio de transporte público, por lo que es esencial la **creación de plataformas reservadas que canalicen los grandes flujos de desplazamientos.***

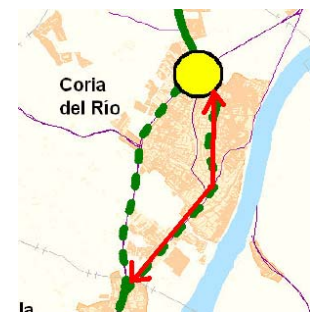
- Su trazado, aunque no sea ferroviario el modo de transporte con el que inicialmente se explote, debe ser compatible con esta circunstancia, con el fin de permitir, en su caso, su futura conversión
- Su proximidad a los puntos principales de generación y atracción de viajes (áreas residenciales densas, centros de concentración del empleo, centros terciarios, ...) tanto actuales como futuros
- La facilidad de acceso a las mismas desde el resto de los modos (andando, en bicicleta, en vehículo privado y en otros modos públicos...”.

Consideración D.1.1.-

Debe primarse los trazados de la red más centrales en las zonas urbanas consolidadas, para contribuir a la recalificación y equipamiento de la ciudad existente, por una parte, y para evitar las expectativas existentes de urbanización respecto de algunas zonas protegidas, en otros casos.

Sugerencia D.1.1.-

De las alternativas planteadas en Coria del Río, la alternativa Este es más central y contribuye a equipar mejor la ciudad y abastecer a mayor población. Aunque somos conscientes de su dificultad.



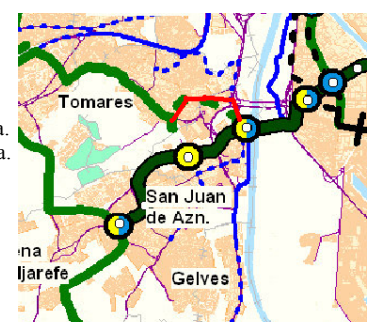
Sugerencia D.1.2.-

El recorrido planteado en Palomares por el borde de la Cornisa Este del Aljarafe, contribuye, sin duda, a aumentar las expectativas de urbanización existentes sobre ese espacio protegido por el Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla y denominado “PS-3 Cornisa Este del Aljarafe”. Por tanto es deseable un recorrido más hacia el Oeste, tradicional zona de ensanche, más poblada y con algunas oportunidades de recalificación urbana asociadas, siempre respetando una amplia franja de suelo no urbanizable en la zona más próxima al arroyo Riopudío. El Ayuntamiento de Palomares tiene firmado tres convenios urbanísticos, de los que dos están referidos a esa zona. El otro se sitúa en el ámbito de la Cornisa Este del Aljarafe. Desde esta Asociación estamos defendiendo la protección de ese espacio, como elemento territorial de primer orden, junto con los otros dos espacios situados también en la cornisa, el denominado “PS-4 Cornisa Norte del Aljarafe” y el denominado “PS-5 Cornisa Oeste del Aljarafe”. Y por ello, hemos manifestado nuestra oposición a dicho convenio y así lo hemos hecho constar en nuestro escrito de sugerencias al Avance de PGOU de Palomares. Puede verse una amplia documentación sobre el asunto en nuestra página web (Actuaciones -> Alegaciones Avance PGOU de Palomares).



Sugerencia D.1.3.-

Inscrita en Registro Andaluz de Asociaciones N° 9.041 Sección Primera.
Consejería de Justicia y Administración Pública de la Junta de Andalucía.



En Tomares parece más oportuna la alternativa Norte, que podría dar servicio a los centros comerciales existentes en la zona y conectaría con la línea 1 de metro en un punto mejor situado y con más oportunidades como intercambiador.

Sugerencia D.1.4.-

En Mairena la ubicación y estructura del intercambiador anunciado por el Ayuntamiento, puede aumentar las dificultades de movilidad en la zona, reduciendo la eficacia de la puesta en funcionamiento de la línea 1 de metro, por lo que sería muy conveniente otra solución distinta a la anunciada.

D.2.- Ferrocarril de Cercanías

Sugerencia D.2.1.-

En Sanlúcar la Mayor el trazado debe soterrarse en la zona más central del núcleo urbano.

Sugerencia D.2.2.-

Los intercambiadores de Salteras-Valencina y de Benacazón, tendrán en cuenta los impactos paisajísticos sobre la Cornisa Norte y sobre la Cornisa Oeste respectivamente.

D.3.- Relativas al Autobús

Respecto a los trazados propuestos:

Sugerencia D.3.1.-

En Camas debe prolongarse la Plataforma, al menos hasta enlazar con la estación del ferrocarril de cercanías. Debe estudiarse la conveniencia de prolongarla hasta Santiponce, dando servicio a una zona industrial de relevancia con expectativas de crecimiento.

Sugerencia D.3.2.-

El itinerario bus de Camas podría discurrir por el antiguo trazado de la Autovía Sevilla-Gijón, más céntrico (centro de Camas, Parque de la antigua estación, IES Camas, desarrollo urbano muy importante basado en la recalificación de antiguos suelos industriales) y con oportunidad de recuperar los trazados ferroviarios antiguos.

Sugerencia D.3.3.-

La plataforma reservada en la margen derecha del Guadalquivir podría prolongarse hasta la salida de Gelves a Coria, y hacia el norte hasta conectar en la entrada de Camas con la de Bormujos-Santiponce, aumentando así las oportunidades de interconexión, dando servicio al polígono El Manchón, Vega del Rey y Pañoleta, lo cual permite conectar esas zonas con la línea 1 y el resto del sistema, continuando la plataforma reservada Gelves-San Juan a Palomares. Existen oportunidades para ello, aprovechando los suelos anejos al muro de defensa.

Sugerencia D.3.4.-

En Tomares, la plataforma prevista podría modificarse para cerrar anillo subiendo la cornisa desde El Manchón, pasado por la plaza de Santa Eufemia (IES Néstor Almendros), y por la urbanización Santa Eufemia conectar con el itinerario previsto en la propuesta del Avance.

Sugerencia D.3.5.-

Debe preverse una plataforma para el eje Coria-Sanlúcar la Mayor, que conectase los núcleos del Oeste de la comarca con los extremos de la red de metro (Coria) y ferrocarril de cercanías (Sanlúcar). Con ello se hace necesaria la plataforma reservada Bormujos-Umbrete

D.4.- Relativas a las carreteras.

En relación con los nuevos trazados:

Consideración D.4.1.-

La construcción de nuevas carreteras tiene un “efecto llamada” sobre nuevas expectativas urbanizadoras, expectativas que deben ser absorbidas por las nuevas infraestructuras en transporte público. Este es el caso de la carretera A-8077, cuyo tráfico podría ser absorbido por el tren, con la puesta en funcionamiento del tren de cercanías sobre el trazado de la línea Sevilla-Huelva.

Consideración D.4.2.-

NO es conveniente la construcción de la llamada SE-35, propuesta por algunos colectivos.

Consideración D.4.3.-

NO son convenientes los nuevos trazados propuestos Albaida-Salteras-Valencina-Castilleja de Guzmán, Salteras-Gines y circunvalación de Valencina.

En relación con la mejora y cualificación de los trazados existentes:

Sugerencia D.4.1.-

El Aljarafe posee una singular y tupida red de carreteras que interconectan los centros urbanos. Esta red debería modernizarse, mejorándolas para facilitar el uso del autobús y dotándolas de carriles para peatones y para bicicletas, recuperando su papel como red de movilidad no motorizada. En la segunda corona, existe la oportunidad de mejorar y potenciar el eje Coria-Sanlúcar la Mayor, como eje vertebrador de toda la parte Oeste de la comarca, como soporte para una línea de autobús, además de carriles peatonales y para bicicleta.

Sugerencia D.4.2.-

Las conexiones con Sevilla a través de la SE-30 deberían mejorarse, siendo muy evidentes las oportunidades inmediatas de mejorar el tráfico de entrada desde la SE-30 al Aljarafe, concretamente el enlace de los puentes Juan Carlos y Reina Sofía. Asimismo debería mejorarse el enlace con la A-49.

Sugerencia D.4.3.-

Para la A-49 debe darse una solución adecuada a los accesos al complejo comercial Aire Sur en Castilleja de la Cuesta, e instalaciones similares (Merkamueble, polígonos de Umbrete, Pétalo, ...) y la actuación Vega del Rey, teniendo en cuenta el actual estado de colapso de dicha A-49.

Sugerencia D.4.4.-

En la A-49 debe sustituirse el paso sobre el Riopudio y la Cañada Real de Las Islas, por un viaducto, para dar continuidad al Corredor Verde del Aljarafe, constituido en torno a esos dos elementos territoriales. Este paso debería ser una obra emblemática acorde con la singularidad paisajística de la zona.

Sugerencia D.4.5.-

El trazado de la SE-40 debe desplazarse al Oeste, cruzando el Río Guadalquivir por el sur de Puebla del Río y sin invadir el valle del Riopudio.

D.5.- Relativas a las Vías ciclistas.

Sugerencia D.5.1.-

El Aljarafe posee una singular y tupida red de caminos municipales (agrícolas) y vías pecuarias de ámbito supramunicipal, que en coordinación con la Consejería de Medio Ambiente pueden incluirse en la red de caminos peatonales y carriles-bici:

Cañada Real de Isla Mayor a Medellín
Cordel Ugena
Cordel Triana-Villamanrique
Cordel del Patrocinio
Cordel de los Carboneros
Etc...

Sugerencia D.5.2.-

Deben establecerse criterios para que los planeamientos municipales doten de redes carriles-bici a los principales centros escolares, comerciales, de salud, etc conectadas con las redes metropolitanas de intercambiadores, aparcamientos, etc. debiéndose tener en cuenta la continuidad de los trazados entre municipios para crear así, una auténtica red de movilidad.

Sugerencia D.5.3.-

Debe dotarse a los centros de servicio al público con elevada afluencia de personas (colegios, hospitales, centros de salud, centros comerciales, etc.) de aparcamientos de bicicletas.

E.- Otras consideraciones y propuestas

En relación a los criterios de diseño:

Consideración E.1.-

Deben ser incorporados como criterios estratégico de éste Plan, en lo referente al Aljarafe:

- a) La protección del Paisaje.
- b) La conectividad entre los distintos ámbitos rurales y espacios protegidos que garanticen la conservación de la diversidad biológica, de los recursos naturales, y mejore las posibilidades de ocio y disfrute y la cohesión social y cultural entre las comunidades locales.

En relación a la coordinación con otras administraciones:

Consideración E.2.-

Deben potenciarse el acceso al ciudadano a los Sistemas de Información en tiempo real de los niveles de contaminación, estableciéndose la debida coordinación con la Consejería de Medio Ambiente.

Consideración E.3.-

Debe potenciarse la Educación Ambiental respecto a los sistemas de transportes y su problemática, a través de la coordinación con las Consejerías de Educación y de Medio Ambiente.

En relación con criterios de diseño y en base a la Consideración C.1.-:

Propuesta E.1.-

Una vez establecidas las cuotas de crecimiento que le correspondan a cada municipio, en función de las características urbanísticas y territoriales propias de cada uno ellos, su posición y funciones en el conjunto de la aglomeración, a los desarrollos urbanísticos previstos se les debería aplicar los siguientes criterios:

- a) La cuantía en el cálculo de flujos debe ser realista y objetiva, teniendo en cuenta las carencias existentes en la actualidad y los objetivos de este mismo plan. Por ello el coeficiente debiera calcularse aplicando los siguientes parámetros:
- Movilidad mecanizada personal prevista (1,82 viajes/persona y día)
 - Habitantes previstos (3,5 habitantes/vivienda)

Es decir, los planes dimensionarían la conexión con la red de transporte para una demanda de 1,82 desplazamientos diarios por 3,5 habitantes por cada vivienda.

- b) El cálculo debe aplicarse a nivel municipal para la totalidad de las viviendas, incluyendo las existentes y las previstas en la planificación vigente.
- c) Debe contenerse en el documento para aprobación inicial de cualquier tipo de planificación, incluido el planeamiento de desarrollo, como única manera de garantizar al ciudadano la existencia de suficientes medios de transportes cuando adquiera una casa.

Propuesta E.2.-

Obligatoriedad de redacción de un plan de movilidad para cada uno de los municipios en su revisión de plan general que incluya, además del PITAUS, análisis y propuestas de movilidad municipal de autobús supramunicipal y local, peatonalización y carriles bici, estaciones y apeaderos, paradas de bus, aparcamientos disuasorios y estacionamiento bicicletas, itinerarios que abarquen todo el suelo urbano y urbanizable para demostrar la capacidad de captación de viajeros, tipo de viajeros (escolares, desplazamientos compras, trabajo,..)....; así como incluir en ellos la recualificación de los viales urbanos e interurbanos en sección y diseño, y procurar la mejora y mantenimiento de la red de caminos rurales y vías pecuarias como itinerarios alternativos.

Propuesta E.3.-

Apostar por los viajes de cercanías en la línea FFCC Sevilla-Huelva y dotar el apeadero de Valencina-Salteras de intercambiador de transportes. En tanto no se defina la conexión de éste con la línea de metro de Bormujos se optará por un transporte de bus en plataforma reservada Salteras-Valencina-Gines-Bormujos. Igualmente se hará mientras se ejecute y esté en marcha el propuesto Bormujos-Tomares-San Juan y Bormujos-Mairena-Palomares-Coria-Puebla.

Propuesta E.4.-

Dotar el apeadero de Villanueva de intercambiador de transportes, y plataforma reservada Albaida-Olivares-Villanueva-Espartinas-Umbrete-Bollullos-Almensilla-Coria, de forma que se configure un circular con conexión metro y FFCC.

Propuesta E.5.-

En relación a los anteriores puntos se hace necesario igualmente el intercambiador de Coria.

Conclusión:

Se debe establecer un marco de planeamiento de los usos del territorio y de los recursos naturales, orientado hacia la sostenibilidad (ambiental, social y económica). Las actuaciones a realizar deben priorizar la movilidad y accesibilidad públicas, evitando al máximo el "efecto llamada" para más crecimiento urbano. Consideramos la configuración de anillos y líneas radiales y transversales como el modelo de red de transporte que permite barrer el territorio con los transportes públicos,

En el Aljarafe a, 1 de junio de 2006

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