

Resumen del PGOU de Bormujos.

1º.- Crecimiento desmesurado.

El PGOU prevee un crecimiento de más del 100% del suelo y más del 200% de la población actual, incumpliendo así, los límites del 40% y del 30% respectivamente, impuestos por el POTA. En Anexo podemos ver las cifras más detalladas del avance, que se pueden ver con más detalle aún en www.adta.es.

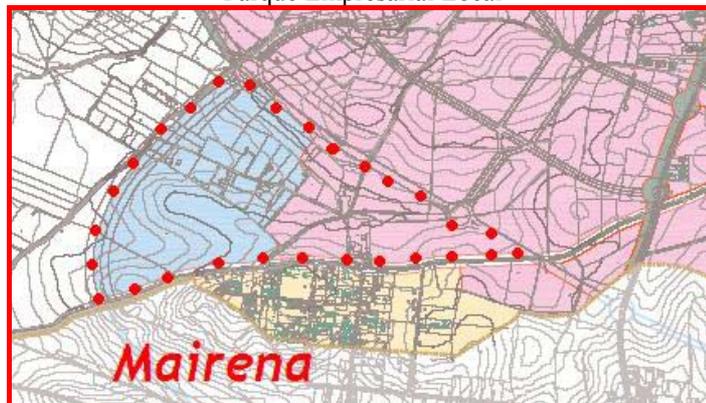
2º.- Ordenación: Conurbación y urbanización aislada.

El crecimiento se hace además aumentando la conurbación con los municipios colindantes, como podemos observar en los detalles siguientes, basados en uno de los planos del PGOU. En el caso de Valencinilla del Hoyo, se trata además de una urbanización aislada y alejada del núcleo.

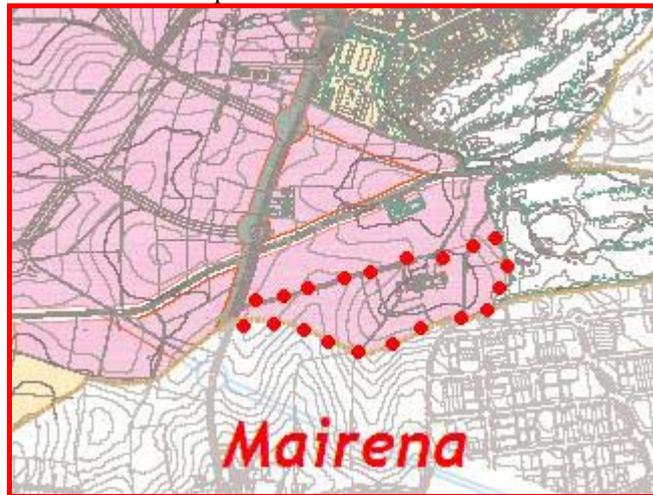
Valencinilla del Hoyo



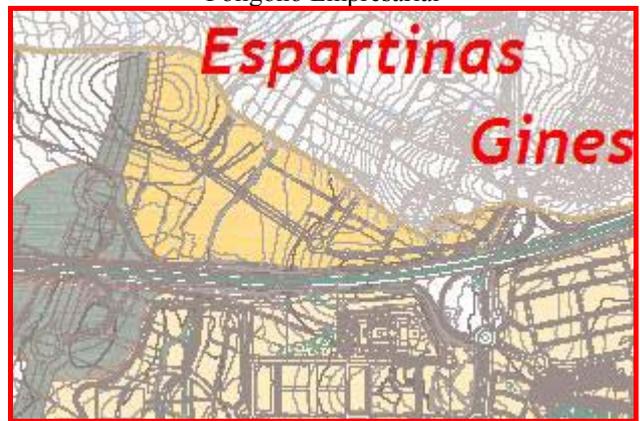
Parque Empresarial Local



Area de Reparto 4 Sector 5 Cristo de la Mata



Polígono Empresarial



3°.- Movilidad.

La mayor parte de la población que atraigan los desarrollos urbanísticos, tendrá su lugar de trabajo fuera del municipio de Bormujos. Toda esa población deberá hacer uso de los servicios de transporte planificados por el citado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, ya que el PGOU no propone otros. **Pero el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla está previsto para una población muy inferior a la planificada por el PGOU de Bormujos**, como antes ha quedado dicho. La mayor parte de esa población, previsiblemente, por tanto, deberá hacer uso del coche para sus desplazamientos, ya que la capacidad de los transportes públicos no será suficiente. Y así tendremos agravada la situación actual que vivimos, caracterizada por el atasco de las principales vías de acceso a Sevilla.

No se menciona en la Memoria de Ordenación ningún estudio específico de movilidad, ni hemos podido constatar medidas específicas, al margen de las relativas al viario general. Tampoco figura ningún estudio de movilidad en el documento entregado a los grupos políticos, en soporte digital, sobre el que hemos realizado nuestro trabajo.

Sin embargo, con posterioridad, ha sido entregado en soporte papel un documento denominado **Estudio de Movilidad y Accesibilidad para el nuevo Plan General de Bormujos**. Del análisis de este Estudio hemos deducido lo siguiente:

- a) Contiene referencias que parecen extraídas de otro contexto ó estudio. Así, podemos leer en la página 46: *“Esta zona constituida por los tramos finales de la Avda. de Málaga y el entorno del Avda. Martínez Astien, representa...”* . **Dichas calles no constan en el callejero**

de Bormujos. Hemos podido localizar dichas vías en Ronda (Málaga). O cuando dice en la misma página: *“El nuevo espacio peatonal obtenido mediante el soterramiento del ferrocarril, será decisivo...”*. **En Bormujos nunca ha estado presente el ferrocarril.** Y en la página 47: *“...intercambiadores de transporte: la estación y apeadero de ferrocarril y la futura estación de autobuses.”* **En Bormujos además de no haber ferrocarril, tampoco hay estación y no hemos oído que se vaya a hacer ninguna estación de autobuses.**

- b) El documento no contiene cifras de la movilidad generada y atraída por los nuevos desarrollos, ni cifras sobre emisiones de CO2, etc...
- c) Las propuestas se limitan enunciar una larga serie de definiciones y generalidades, pero no planifica ninguna medida concreta que se incluya entre los Sistemas Generales y el Plan de Actuación del PGOU, al margen de las reservas de viarios.

Especialmente grave nos parece el problema de accesos que plantearía la actuación propuesta en Valencinilla de Hoyo. Su proximidad a la SE-40 y a la A-49 garantiza el acceso adecuado a dichas vías, recargaría aún más los accesos a la A-49 actualmente colapsados y que lo estarán aún más con los crecimientos en ejecución ó planificados por Bollullos de la Mitación y Espartinas y no se garantiza, por otra parte, el transporte público.

También nos parece muy grave el problema de accesos creado por la actuación “Polígono Empresarial”, que incide sobre la conexión de la A-49 con la carretera A-8062 (Bormujos-Valencina), conexión que actualmente ya está colapsada. Esta asociación ya puso de manifiesto en el año 2002 que se produciría esa situación, con motivo de nuestra alegación a la Modificación Puntual “Pétalo” de Espartinas, y la reiteramos de nuevo nuestra preocupación al respecto.

4º.- Medioambiente y paisaje.

Por los valores paisajísticos y medioambientales del valle del Riopudio, consideramos que la actuación Parque Empresarial Local, NO debería llevarse a cabo dejándose ese suelo como NO urbanizable incluido en el ámbito del Riopudio, debiendo ser el viario de borde el límite del suelo urbanizable. Y ello por los siguientes motivos:

- a) Porque afecta a la preservación del Cordel Triana-Villamanrique
- b) Porque debería dejarse un corredor paisajístico y ecológico de relación con la zona central del Aljarafe
- c) Porque debería dejarse una separación con Mairena y evitar incrementar la conurbación existente.
- d) Por su impacto paisajístico en el ámbito del valle del Riopudio,
- e) La existencia de actividades en la parcelación “Polígono Peralta” no debe servir de motivo para esa actuación, sino precisamente para todo lo contrario, como medida medioambiental compensatoria.

Consideramos además, que la clasificación como urbano de la parcelación “Polígono Peralta” no se debería llevar a cabo, además de no estar justificada porque no reúnen los requisitos exigidos para ello por el artículo 45 de la LOUA, por los motivos a), b) y c). Consideramos también que respecto a la urbanización Riopudio deberían cumplirse las determinaciones del actual PGOU.

Asimismo, consideramos que no debería llevarse a cabo la actuación de Valencinilla del Hoyo, por su impacto paisajístico en el ámbito del valle del Riopudio, además de por las razones que se argumentan en los apartados anteriores.

No se protegen los caminos rurales y tampoco se incluyen actuaciones tendente a proteger (por ejemplo, del tráfico y de los vertidos de escombros) y mejorar la Vías Pecuarias y los caminos rurales.

5º Justificación de la propuesta.

El nuevo Plan se justifica con los siguientes argumentos:

- a) El cumplimiento y agotamiento del PGOU actual.
- b) En que, literalmente “*se producen los primeros puntos de disensión con la estructura general planteada por el P.O.T.A.U. que medio fijan algunos de las propuestas en desarrollo.*”
- c) En un “*reajuste de las dotaciones y equipamientos que aseguren su funcionalidad a la vez que se palien en lo posible el déficit existente.*”
- d) En la necesidad de “*sintetizar y compendiar todas las normativas y Ordenanzas de los distintos planeamientos de desarrollo para así facilitar su aplicación.*”

Estamos de acuerdo en que los puntos a), c) y d) justifican la Revisión del PGOU. Pero esas justificaciones bien podrían justificar una Revisión Parcial del PGOU. Pero no son suficientes para fundamentar una Revisión del PGOU que aumentaría el suelo ocupado en más del 100%. Respecto a la b), si de lo que se trata es de armonizar el planeamiento con el POTAU, lo más prudente es esperar a que ese documento se concrete.

Respecto al **modelo adoptado**, se fundamenta y justifica en el Viario Metropolitano planificado:

“2. EL MODELO TERRITORIAL PROPUESTO Y CRITERIOS GENERALES.

2.1. INTEGRACIÓN METROPOLITANA...

...El viario metropolitano de primer nivel lo constituye la Vía Metropolitana Mairena-Bormujos, que describe una amplia curva en sentido noroeste desde la rotonda de conexión del PISA hasta la A-474 en su primer tramo y la antigua carretera de Huelva, cruzando la autovía en el segundo. Esta vía ha sufrido un importante retraso en su planificación, a la vez que pierde gran parte de su funcionalidad al no plantear el enlace con la autovía A-49. Sin embargo el presente Plan General asume esta vía en su primer tramo al tratarse de un viario de carácter prioritario y estructurante, por lo que incluso se le incluye dentro de los Sistemas Generales Municipales....”

De hecho, casi todo el suelo clasificado está entre el actual suelo urbano y esa Vía Metropolitana, que serviría de límite para el nuevo ensanche y de nuevo borde urbano: “*El límite de crecimiento lo constituyen las vías metropolitanas, de manera que se crea una línea ficticia aproximadamente paralela al Río Pudio....”*

Pero la Junta de Andalucía ya anunció en marzo de 2006 que desistía de hacer dicho viario, decisión que se ha materializado en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible, aprobado por el Decreto 188/2006 de 31 de octubre de 2006 (Boja 234 de 4 de diciembre de 2006). Por tanto, queda sin efecto toda justificación basada en el carácter metropolitano de dicho viario, y por tanto el modelo adoptado.

Por todo ello consideramos injustificada una revisión del PGOU tan expansiva.

Aljarafe, marzo de 2007.

Nota: Hemos corregido una errata en el punto 4º: donde decía “respecto a la urbanización Riopudio no deberían cumplirse las determinaciones del actual PGOU” debe decir “respecto a la urbanización Riopudio deberían cumplirse las determinaciones del actual PGOU”.