

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

En El Aljarafe, a 21 de mayo de 2008.

La **Asociación en 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 Anteproyecto de la Variante de Trazado de la A-8077, **EXPONE lo siguiente:**

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. El tiempo disponible, para hacer alegaciones a un documento de la complejidad que se expone, ha sido a todas luces insuficiente incluso para asociaciones como ADTA que tiene cierta experiencia en este tipo de trabajos. Por ello, hay aspectos que no hemos podido abordar y otros que no han sido abordados con la suficiente profundidad. Pero esta insuficiencia esconde otro indeseable efecto. Se ha dado un margen muy estrecho al debate del documento entre los ciudadanos. Dificultad que se ve reforzada por el hecho de no haberse realizado durante este periodo actividad alguna de apoyo al debate y estímulo a la participación ciudadana, promovida desde la autoridad pública competente en la materia. Y recordemos el Título Preliminar, artículo 9 apartado 2 de la Constitución Española : *“Corresponde a los poderes públicos promover las condiciones para que la libertad y la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas; remover los obstáculos que impidan o dificulten su plenitud y facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social”*.

3º. A la vista de las propuestas, y de acuerdo con los objetivos de la Asociación antes expuestos, hacemos **las consideraciones y sugerencias** que se exponen en los apartados siguientes.

A.- Consideraciones respecto al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

La Junta de Andalucía, mediante el Decreto 188/2006, de 31 de octubre, (publicado en BOJA núm. 234 Sevilla, 4 de diciembre 2006), aprobó el “**Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla: Plan de Movilidad Sostenible**”.

En dicho documento se prevee para el área Valencina y Castilleja de Guzmán, las siguientes actuaciones en el sistema viario:

“Acondicionamiento de la línea ferroviaria a Huelva, una vez que se construya la nueva línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, que discurrirá por diferente trazado. El acondicionamiento incluye:

*a) Construcción de **nuevos apeaderos** en el cruce de la línea con la A-3129 y con la N-630 así como en el límite del término de Espartinas con Salteras, junto a los nuevos desarrollos previstos en el planeamiento; y rehabilitación de las estaciones de Villanueva del Ariscal, Sanlúcar la Mayor y Benacazón. Todas las estaciones estarían dotadas de aparcamientos disuasorios, siendo importante la gestión por parte de los ayuntamientos afectados de la correspondiente reserva de suelo en estos puntos. Por otra parte, es importante resaltar las precauciones de diseño a adoptar en el proyecto de estas instalaciones para no generar impactos indeseables sobre el paisaje, especialmente en aquellas localizaciones situadas en la cornisa.*

b) Cierre del triángulo ferroviario en la conexión de la línea con el ramal de La Cartuja para permitir servicios desde el Aljarafe norte hacia la línea 1 de metro sin necesidad de inversión de marcha”.

*“A medio plazo, sin embargo, este Plan plantea un ambicioso proyecto de infraestructura tranviaria norte-sur (**Metroaljarafe**) y conectado con Línea 1 de Metro, que incluye los siguientes tramos:*

- Ramal de Coria, de 10,3 Km de longitud, entre Puebla del Río, Coria, Palomares y Mairena (Ciudad Expo). Incluye intercambiadores en Puebla, Coria y Mairena.

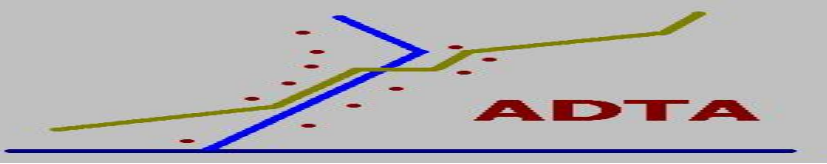
- Ramal Oeste, de 4,6 Km de longitud, que discurrirá entre la Terminal de Ciudad Expo y la zona del Hospital y Universidad de Bormujos, siguiendo el trazado por viarios recientemente construidos, como el que discurre junto al PISA y su ampliación, o el de Avenida de la A-9062, en Bormujos, o bien de próxima ejecución: duplicación de calzada de carretera Mairena-Bormujos, todos ellos con sección suficiente para la inserción de la plataforma del tranvía.

*- **Conexión hasta la línea de Cercanías de Huelva, ramal que, desde Bormujos, se orienta hacia el Norte, a través de Espartinas, Gines, Valencina y Salteras, para finalizar en la estación de estas dos últimas poblaciones sobre la futura línea de Cercanías de este corredor.***

- Este trazado tranviario incluye aparcamientos disuasorios en Salteras, Bormujos y Coria y de tipo mixto en Gines-Espartinas, Mairena del Aljarafe y Palomares”.

*“**Nuevo trazado de la A-8077, entre Olivares-Albaida y la SE-30, para mejorar la articulación viaria del Aljarafe Norte, con estudio informativo en redacción, que deberá tener en cuenta las posibles afecciones a las zonas arqueológicas**”.*

Asimismo, contempla dar al actual trazado de la A-8077 entre Camas y Valencina, ciertas preferencias al autobús.



Como se puede observar , el Plan de Transporte NO considera necesaria una plataforma reservada para el autobús en el actual trazado de la A-8077, ni en el nuevo. El transporte público queda previsto por el tren de cercanías, el tranvía y dando ciertas preferencias al autobús en el actual trazado de la A-8077.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, es asumido por el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), documento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en trámite y expuesto al público por la hasta el pasado 15 de enero.

Sugerencia A.- Consideramos que las plataformas dedicadas de autobús, contempladas en el actual trazado de la A-8077 y en el nuevo trazado, no se contemplan en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, y no existiendo razones suficientes para su planificación y ejecución, sugerimos que no deberían llevarse a cabo.

B.- Consideraciones respecto al Transporte Metropolitano.

El Plan del Transporte Metropolitano del Área de Sevilla 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.

En base a todo ello, esta Asociación, sugiere que NO se construya la carretera A-8077 por los siguientes motivos:

- a) 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. Desde 2006, año en que hicimos la misma sugerencia, se han multiplicado las razones que fundamentan el cambio de modelo, sobre todo a partir de la presentación del quinto informe del panel Intergubernamental de expertos sobre Cambio Climático (IPCC), el 10 de febrero de 2007, y la decisión del Consejo Europeo de fijar como objetivo una disminución drástica del 20% de sus emisiones de gas de efecto invernadero de aquí al año 2020.
- b) Su construcción tendría un impacto negativo en la Ordenación del Territorio y el Patrimonio Paisajístico y Arqueológico. En el propio Anteproyecto se pone de manifiesto que existe, con más ó menos alcance dependiendo de las opciones estudiadas.
- c) En su lugar proponemos la mejora de la tupida red de carreteras existentes en el Aljarafe para mejorar el tráfico de autobuses, de peatones y de bicicletas. En el caso de la carretera entre Castilleja de Guzmán y Camas, puede plantearse determinadas preferencias al autobús, como plantea el Plan de Transportes (pero NO el desdoble de dicha vía como plantea el Avance, por su afección al patrimonio arqueológico y paisajístico), y utilizar alguno de los caminos rurales existentes como camino peatonal y ciclista. Es indeseable también, la variante de borde urbano de Camas propuesta, por razones paisajísticas, mayor del que cabía esperar, dada la orografía y características del suelo por el que debería pasar.

Tenemos el 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.

Sugerencia B.- Consideramos que la construcción de la nueva carretera A-8077 proyectada, no entra dentro del modelo deseable de transporte metropolitano. Sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto y los recursos destinados a ella se inviertan en potenciar las nuevas políticas y propuestas contenidas en el Plan de Transportes del Área de Sevilla respecto al transporte público.

C.- 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:

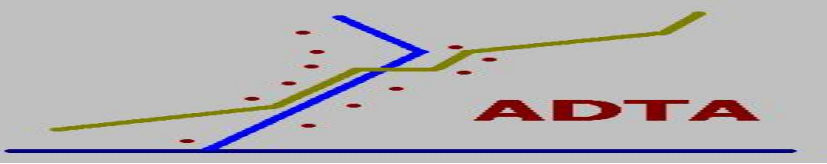
“Por otra parte, en el caso de la ordenación urbanística, el planeamiento que habitualmente se decide por los gobiernos regionales y municipales, se redacta por los equipos técnicos, y se desarrolla por los constructores, encaja a la perfección en esta imparable necesidad de transporte, especialmente 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”.

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...”*



La aprobación del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía ha significado un freno a las expectativas de crecimiento planificadas por los ayuntamientos, carentes en su mayor parte de planes de movilidad sostenibles. Entre estos planes, han sido informados negativamente los de Castilleja de Guzmán y Valencina de la Concepción. Pero la construcción de la nueva carretera A-8077 y la creación de dos plataformas reservadas (una desdoblando el actual trazado y otra paralela al nuevo trazado), además del tranvía y el ferrocarril de cercanías, el desdoble del actual trazado generará expectativas suficientes para reavivar esos planes dentro de los máximos legales posibles.

De hecho el mismo Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS), documento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en trámite y expuesto al público por la hasta el pasado 15 de enero, propone una enorme Área de Oportunidad Residencial en Salteras, al socaire de todas esas inversiones.

Sugerencia C.- 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, por lo que sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto.

D.- Consideraciones respecto al patrimonio Arqueológico y Paisajístico.

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.**”*

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.

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 la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS)** de Octubre de 2007, documento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes en trámite y expuesto al público hasta el pasado 15 de enero, se establece:

“... Artículo 79. Componentes del Sistema de Parques Culturales. (N)

...
*Ciudad romana de Itálica,
Yacimiento calcolítico de Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán*
...

2. La identificación de los elementos patrimoniales susceptibles de puesta en valor se realizará con criterios de interconexión para formar itinerarios culturales en los ámbitos del Aljarafe Norte y Los Alcores. A estos efectos, incorporarán elementos

*culturales y paisajísticos no incluidos en el ámbito de los Parques
Culturales formando los siguientes itinerarios:*

- a) *Red del Aljarafe Norte:
Ciudad romana de Itálica,
Yacimiento calcolítico de Valencina de la Concepción y Castilleja de Guzmán,
Yacimiento arqueológico de El Carambolo....”.*

Y además, respecto a las cornisas:

“...Dada la alta visibilidad de cualquier ocupación de estas zonas, las condiciones de conservación del paisaje deben extenderse no solo a los escarpes propiamente dichos, sino también a las cornisas superiores visibles desde los fondos de valle.

En esta categoría se incluyen las zonas ocupadas por:

*...
La cornisa norte del Aljarafe entre Valencina y Albaida del Aljarafe.
....”*

Y además:

*“Artículo 98. Objetivos de los Escarpes y Formas Singulares del Relieve. (N)
El Plan establece un régimen especial de regulación de usos y actividades para los
Escarpes y
Formas Singulares del Relieve con los siguientes objetivos
:*

- a) Prevención de riesgos asociados al deslizamiento de laderas.
b) Incremento de la cubierta forestal
c) Cualificación del paisaje.”*

En el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, Valencina de la Concepción aparece 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.

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.

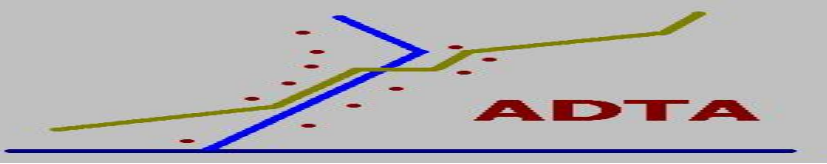
Pero además, La Cornisa Norte del Aljarafe y su entorno es una auténtica encrucijada de caminos, un punto de conexión entre distintos ámbitos de gran interés medioambiental.

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.

Sugerencia D.- Consideramos que la carretera A-8077 viene a incidir, de forma negativa en todos los valores Paisajísticos, Arqueológicos y Patrimoniales de la zona, por lo que sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto, basando el futuro del transporte en el tranvía y en el tren de cercanías.



E) Resumen.

Por todo lo expuesto, la Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe presenta las siguientes sugerencias al Avance:

Sugerencia A.- Consideramos que las plataformas dedicadas de autobús, contempladas en el actual trazado de la A-8077 y en el nuevo trazado, no se contemplan en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, y no existiendo razones suficientes para su planificación y ejecución, sugerimos que no deberían llevarse a cabo.

Sugerencia B.- Consideramos que la construcción de la nueva carretera A-8077 proyectada, no entra dentro del modelo deseable de transporte metropolitano. Sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto y los recursos destinados a ella se inviertan en potenciar las nuevas políticas y propuestas contenidas en el Plan de Transportes del Área de Sevilla respecto al transporte público.

Sugerencia C.- 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, por lo que sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto.

Sugerencia D.- Consideramos que la carretera A-8077 viene a incidir, de forma negativa en todos los valores Paisajísticos, Arqueológicos y Patrimoniales de la zona, por lo que sugerimos que no se lleve a cabo el proyecto, basando el futuro del transporte en el tranvía y en el tren de cercanías.

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