

Asociación para la Defensa
del Territorio del Aljarafe

ANEXO 3.
CONSIDERACIONES AL ESTUDIO DE MOVILIDAD.

A3-1.- Introducción.

A continuación hacemos unos comentarios al Estudio de Movilidad del PGOU, de los que extraemos las correspondientes conclusiones.

A3-2.- Consideraciones al análisis del Sistema de Transporte.

Dice la Memoria del Estudio Movilidad en su Página 19 y siguientes:

“3.2 DESCRIPCIÓN Y ANÁLISIS DEL SISTEMA DE TRANSPORTES

3.3.1. La red de carreteras existentes: Situación actual...

Red Complementaria (pág 20)

La carretera A-8056

Conecta Bormujos con Mairena y Palomares. **Prácticamente ha sido absorbida como viario urbano, haciendo necesaria la creación de un nuevo viario Norte-Sur**

La carretera A-8062

Conecta Bormujos con Gines, igual que el caso anterior ha sido prácticamente absorbida como viario urbano, **haciendo necesaria la creación de un nuevo viario Norte-Sur**

La carretera A-8063

Carretera que une Bormujos con Tomares, queda también insertada dentro de la trama urbana como un viario más, **lo que hace plantearse la definición de los enlaces metropolitanos hacia el Este.**

3.3.2. La red de carreteras planificadas. (pág. 22)

Proyecto de la 2ª Ronda de Circunvalación de Sevilla SE-40 a su paso por Bormujos....

La SE-40 servirá en gran medida a paliar la problemática de los tráfico procedentes de Mairena y otros municipios del Aljarafe que deben entrar en Bormujos para poder llegar a los accesos a Sevilla.

Intervenciones sobre la Red Arterial Metropolitana...

Resultaría fundamental para mejorar la funcionalidad de los ejes radiales, **la construcción de un nuevo puente sobre el Guadalquivir a la altura de Gelves, que permita la continuidad de la Autovía de Coria hacia la carretera de la esclusa y su conexión a la SE-30 en Tablada.** Con esta operación se desdoblarian en dos, los ejes radiales del sector sur del Aljarafe, el que se conformaría en el tramo sur de la Autovía de Coria, con paso del río en el nuevo puente de Gelves, y el de la autovía de Mairena, con paso del río en los puentes actuales. El primero absorberá el tráfico de Puebla, Coria, y Gelves, y el segundo se reserva para el tráfico de Mairena, y San Juan, y los propios de la SE-30. Dejando como está el paso de la A-49 con los tráfico procedentes de Castilleja de la Cuesta, Bormujos y Tomares.

(Página 23)

La Vía Metropolitana del Aljarafe tiene dos tramos diferenciados. El tramo norte comienza en el nudo con la A-49 siguiendo por Gines por la actual carretera A-8062. El tramo sur parte del enlace citado y discurre por la actual A-8062 hasta enlazar con la A-8056. Tras la revisión del POTAUS, esta nueva Vía Metropolitana atraviesa por el corazón urbano de Bormujos, creando una alta densidad de vehículos atraviesan el municipio para buscar la salida hacia la A-49. **Por ello se ha buscado alternativas para desaturar dicha vía, proponiendo el desdoblamiento de la A-474 (se ha creado una reserva de terreno para el viario) desde su intersección con la Vía Metropolitana hasta la nueva ronda Oeste de Distribución Proyectoada, la cual continúa hasta la A-49, que aún no disponiendo de un nudo con ella tendrá acceso a las vías de servicio y así la posibilidad de que buena parte del tráfico se incorpore a la A-49.**

El objetivo final sería recuperar la idea inicial de una Vía Metropolitana que discurre por donde discurre la nueva Ronda de Distribución Oeste, por la margen este del valle del Río Pudio, rodeando el núcleo de Bormujos, para conectar con la rotonda del polígono PISA en Mairena del Aljarafe, y discurrir por el valle del Arroyo Porzuna, hasta enlazar al sur de Gelves con la autovía de Coria. Este gran arco metropolitano serviría de complemento como circunvalación del Aljarafe

por el oeste, a la función desempeñada por la SE-30 por el este. Por ello en todo esta nueva ronda se ha dejado una previsión de terreno por si en el futuro se pudiera retomar esta propuesta.

El trazado de la Vía Metropolitana por el término de Bormujos, incide decisivamente en la conformación de la estructura del territorio municipal de Bormujos, al recortar decisivamente el territorio municipal, delimitando el suelo consolidado del casco urbano con las áreas de ensanche y expansión urbana de la ciudad. Su diseño como vía rápida, con intersecciones selectivas mediante rotondas, con el viario metropolitano de tercer nivel o con los ejes urbanos más importantes del conjunto urbano, permitirá una correcta integración de su trazado con las áreas urbanas, y servirá como complemento fundamental para cerrar y completar la malla viaria proyectada por el PGOU.”

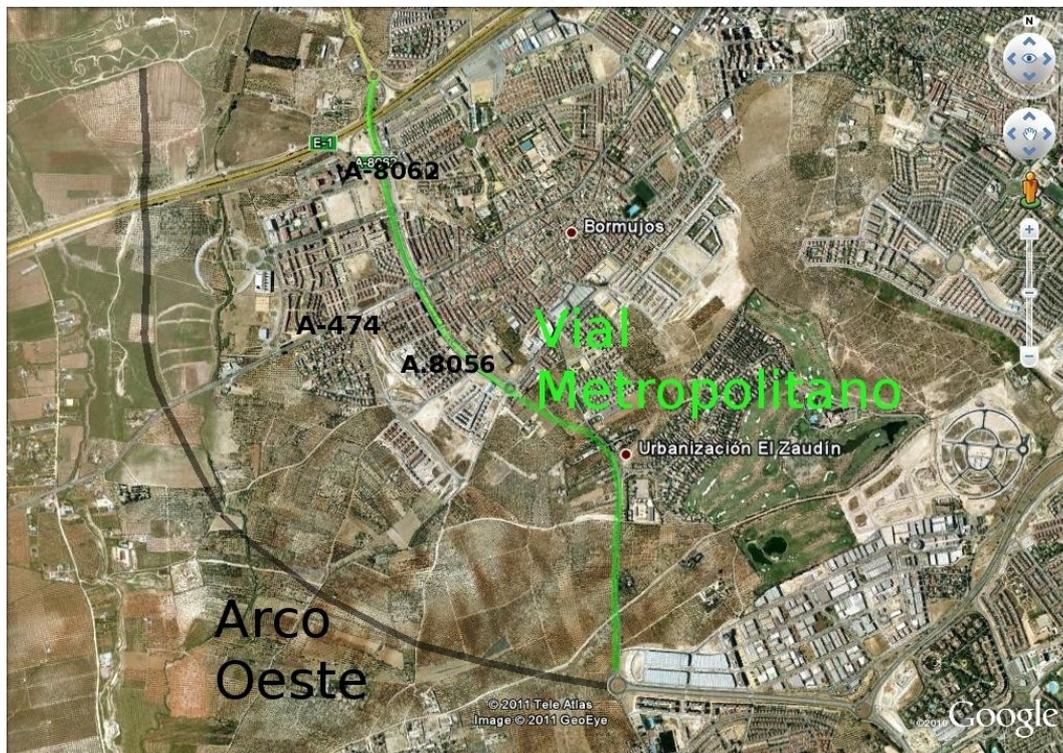
Consideraciones A3-2.

El Estudio de Movilidad adopta un modelo de transporte que inspiraba el documento de Directrices del POTAS del año 2000, y del que la Junta de Andalucía desistió en el año 2006, al aprobar el Plan de Transporte de la Aglomeración Urbana de Sevilla y el POTAS en el año 2009. En esos documento se desistía de un modelo de transporte basado en el coche privado en favor del transporte público.

Y más concretamente, la Junta desistió de las vías citadas por el Estudio de Movilidad en los párrafos arriba reproducidos, como la conexión Gelves-Tablada (una costosísima inversión para trasladar el atasco a un punto ya colapsado como es la entrada al puente del V Centenario), de la Vía Parque del Porzuna, de la Vía Parque del Zaudín (que el Ayuntamiento de Tomares no construirá), del llamado Arco Oeste del Aljarafe y de muchas otras carreteras.

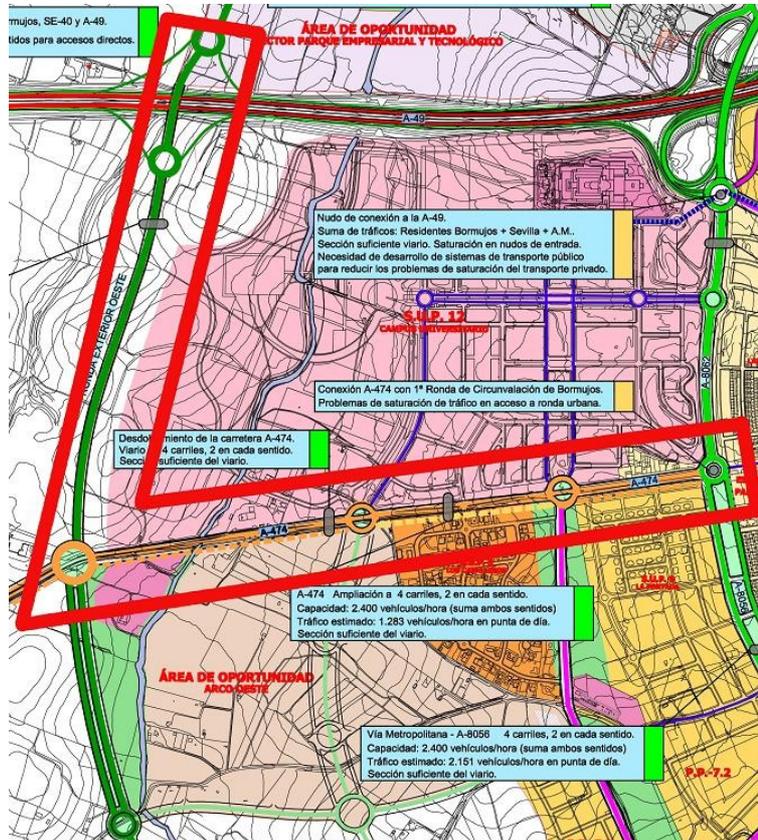
El Estudio de Movilidad enuncia de forma axiomática la necesidad de esas carreteras, sin decir porqué son necesarias ni demostrarlo, y por supuesto ni entra a valorar otras posibles opciones por lo que son posiciones ideológicas (“el coche por encima de todo”) y/o de interés (ocupación del territorio), y contrarias al ordenamiento territorial establecido por la Junta de Andalucía. El Plan de Transporte de la Aglomeración Urbana de Sevilla demuestra la inviabilidad de ese modelo, desde el punto de vista de los intereses generales.

El Estudio de Movilidad no se plantea ninguna otra solución, que la construcción del “Arco Oeste”.



El Arco oeste, un viario enfocado hacia el crecimiento urbano. El Vial Metropolitano, un viario enfocado hacia el servicio de la ciudad actual y futura, con viales para el tranvía, carriles bici y peatonales. La especulación frente al servicio al ciudadano.

El Estudio de Movilidad plantea una alternativa al actual viario metropolitano y su conexión con la A-49, basada en el mencionado “Arco oeste”. Dicha alternativa se basaría en una conexión con los viales de servicio de la SE-40 a 1 Km de la conexión del Vial Metropolitano y la A-49, y a unos 600-800 metros de la conexión de la SE-40 con la A-49, una conexión polémica sobre una compleja conexión viaria, de dudosa viabilidad, y como analizamos más adelante, innecesaria.



A3-3.- Consideraciones sobre el análisis del estado actual de las carreteras.

Dice la Memoria del Estudio Movilidad en su Página 59:

“3.5.5. Diagnóstico del Tráfico por las Carreteras. Estado Actual.

Dentro del ámbito de estudio se localizan, tres estaciones del Plan de Aforos de la Junta de Andalucía de 2.009,...

*A efectos de Estudio, el tramo de la nueva Vía Metropolitana que discurre por la actual carretera A-8062, le corresponde la estación SE-8318 con un IMD de 11.884 y un porcentaje de pesados del 8%. **Actualizando el dato al año 2.011 (12.607), que actualizaremos con un incremento anual del 3%** y calculando la conversión de los vehículos pesados en vehículos ligeros equivalentes (relación de 1 a 3), tenemos **14.624** vehículos diarios, con un reparto del 50% en cada sentido....”*

Consideraciones A2.3.1.-

El Estudio aplica un incremento del IMD del 3% anual, para obtener el correspondiente al año 2011, sin tener en cuenta la crisis económica, la crisis inmobiliaria y las nuevas normas sobre Ordenación del Territorio y del Transporte, que han hecho descender todos los parámetros de actividad y sin tener en cuenta la entrada en funcionamiento de la línea 1 de metro de Sevilla. Todo ello hace bastante improbable esos crecimientos.

Y continúa el Estudio de Movilidad en la página 60, 64 y 65:

“Es muy importante para este estudio de movilidad tener en cuenta el “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE. Tramo: MAIRENA DEL ALJARAFE – BORMUJOS. Subtramo 2” (redactado en el año 2005)....

Si comparamos estos datos del Plan de Aforos de la Junta de Andalucía con las previsiones del “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE”, podemos establecer las siguientes consideraciones:

- El tramo de estudio nº3 del “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE”, da cifras muy parejas a las obtenidas en la estación SE-8131 Por tanto tomaremos como tráfico actual la obtenida del Plan de Aforos y actualizada a la fecha de 2011.

- El tramo de estudio nº4 del “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE”, da cifras muy distantes a las obtenidas en la estación SE-8318. Las previsiones de dicho estudio según el Ministerio de Fomento eran de un IMD:20.253 con un porcentaje de pesados del 4%, sin embargo el Plan de Aforos en su estación en dicho tramo y actualizada a 2.011 marca un IMD: 14.624. Si estudiamos los aforos en años anteriores tenemos que en 2006 el IMD era de 15.868 vehículos, con un porcentaje del 7,20% de pesados. En 2007 el IMD asciende a 16.113 vehículos con un porcentaje del 6,3% de pesados, y en 2.008, aún no existiendo la estación de aforo, se marca el tramo de estudio con un IMD que oscila entre 15.000 y 20.000 vehículos. Por lo tanto deducimos que el dato del año 2.009 no es representativo de la evolución de ese tramo, seguramente porque en la toma de datos de ese año podría estar desviado el tráfico por motivos de obras en el entorno. Como conclusión a este análisis se define por

*tanto que el tráfico actual por la estación SE-8318 es el previsto en el del “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE”, con las previsiones de crecimiento del Ministerio de Fomento, es decir, un **IMD:20.253** vehículos, con un porcentaje de pesados del 6% (hemos mantenido la tendencia de la estación de aforos) y un Factor de Hora Punta de **7,36** (obtenido de la estación de medida S3 del proyecto ya mencionado). La intensidad en hora Punta es por tanto de **1.490 vehículos/hora”**.*

Consideraciones A3.3.2.-

El Estudio toma como IMD del tramo más próximo a la A-49 (el que denomina tramo 4º), la cifra calculada en el “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE” de 2005, en lugar de la cifra de los aforos medidos en 2009, porque al ser cifras muy discrepantes, decide que el dato del año 2.009 no es representativo de la evolución de ese tramo y lo atribuye a que “seguramente porque en la toma de datos de ese año podría estar desviado el tráfico por motivos de obras en el entorno”.

Pero el Estudio no toma en consideración otra causa mucho más probable, que es la entrada en funcionamiento de la Línea 1 de Metro de Sevilla el 2 de abril de 2009. Los datos de IMD de las estaciones son compatible con ese factor; descienden los desplazamientos hacia la A-49 en el tramo 4º y se mantienen los desplazamientos Bormujos-Mairena compensándose la pérdida en un sentido con el aumento en el otro (tramo 3º).

Por otra parte, los datos del “PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VIAL METROPOLITANO DEL ALJARAFE”, que son anteriores al año 2005, no toman en consideración los efectos de la entrada en funcionamiento de las nuevas infraestructuras de transporte público y muy especialmente el tranvía del Aljarafe, que discurrirá por el actual Viario Metropolitano..

Por todo ello, es muy probable que los datos medidos por la estación de aforo correspondan con la realidad y el criterio del Estudio no sean correctos.

En la página 64 se expone la Tabla de resultados de las estaciones de Aforo, sin la corrección indicada en el párrafo anterior:

Estación	SE-8318	SC-841	SE-8131	SE-8303
Identificación	41738318	41628041	41738131	4173833
Provincia	Sevilla	Sevilla	Sevilla	Sevilla
Carretera	A-8062	A-474	A-8056	A-8063
Pk	S/D	6+000	1+100	0+300
IMD	11.884 (2.009)	9.316 (2.009)	17.023 (2.008)	10.350 (2.009)
%pesados	8,00%	4,00%	5,00%	16,00%
IMD-equivalentes (2.011)	14624	10373	20461	13863
Factor hora Punta	7,51	7,17	7,88	7,46
Intensidad Hora Punta	1099	744	1613	1035

Consideraciones A3.3.3.

De los aforos se deduce la suficiencia del viario, en contraste con la afirmación del Estudio de Movilidad que dice que el Viario Metropolitano está saturado: “Por ello se ha buscado alternativas para desaturar dicha vía,...” (Página 23 de la memoria) y lo rotula como “Sección insuficiente de viario” en el plano “02_ANALISIS_SISTEMA VIARIO-02.ANALISIS_SISTEMA_VIARIO” . Como se puede observar dicho viario (es la A-80-56 y la A-8062) está muy lejos de su capacidad de 2.400 vehículos / hora en hora punta. Y todo ello sin considerar el efecto que ya está teniendo la Línea 1 de Metro (que se reflejarán de forma completa en los aforos a partir de 2010) y el que tendrá el futuro tranvía.

A3-4.- Consideraciones sobre la demanda.

Dice la Memoria del Estudio Movilidad en su Página 72 y 74:

“4.0.5. Cuantificación de la demanda y criterios de asignación de la movilidad

El aumento de la participación del transporte público en la movilidad metropolitana mecanizada debe ser el criterio de mayor trascendencia. Si en la actualidad la relación de uso entre transporte público y privado se establece para del área metropolitana en un 77-23%, los planes de movilidad en conjunción a los nuevos PGOU deben mejorar esta relación de manera significativa, mejorando la participación en el transporte público en un 50% respecto a la situación actual. Por lo que la citada relación deberá establecerse en un **65-35%**.

En Bormujos la ejecución y funcionamiento de las plataformas reservadas para el tranvía de conexión con la línea 1 de Metro, modificarán la tendencia de pérdida de transporte público, aumentando hasta un **40%** los viajes generados y atraídos por Bormujos y Sevilla.

Para este estudio mantendremos una relación mayoritaria del **70-30%**, que es una relación alta del transporte colectivo.”

Consideraciones A3.4.1.

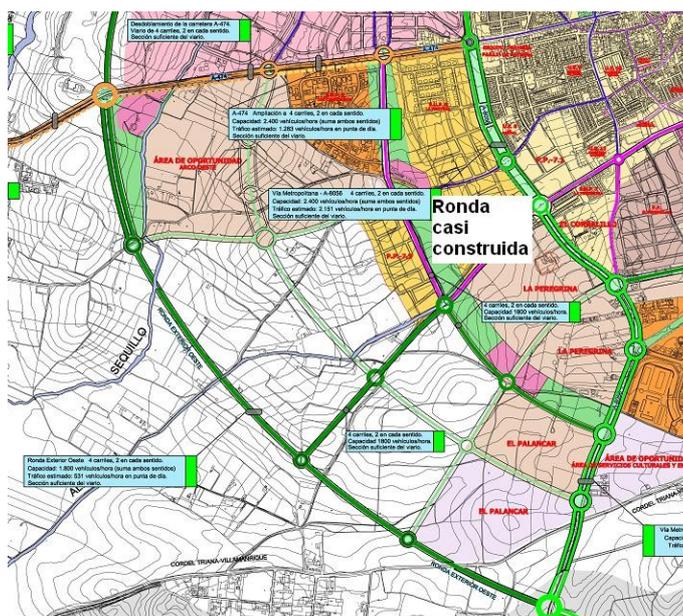
El texto invierte el orden de la proporción **“transporte público y privado ... un 77-23%”** cuando en realidad es al revés **“transporte privado y público... un 77-23%”**.

El Estudio de Movilidad asume las cifras de crecimiento propuestas por el PGOU y establece un objetivo de reparto entre el transporte privado y el público (70-40%), que contradice, de forma injustificada, el objetivo del Plan de Transportes de la Aglomeración Urbana de Sevilla (65-35%) y la alta dotación de infraestructura con la que se dotará a la zona para el cumplimiento de ese objetivo.

Y en el punto **“4.0.6. Asignación a las redes de transporte”** y en el cuadro de la página 77 hace el reparto entre la red de viarios, de la que excluye los arcos previstos más al este de denominado **“Arco Oeste”**, a pesar de ser viarios de la misma capacidad.

Consideraciones A3.4.2.

El Estudio de Movilidad no tiene en cuenta las alternativas al **“Arco Oeste”** situadas más al este, una de las cuales está ya casi ejecutada.



A3-5 Conclusiones

1º.- El Estudio de Movilidad se pronuncia expresamente en favor de un modelo de transporte basado en los criterios del POTAUS del año 2000, que no contemplaba el impulso de otras formas de transporte y movilidad diferentes al automóvil privado, de los que desistió la Junta de Andalucía en el Plan de Transporte y el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla que ya sí optan por impulsar el transporte público y la movilidad no motorizada, y que contradicen el modelo establecido por estos documentos oficiales.

2º.- Muy especialmente, el Estudio de Movilidad establece la necesidad del denominado “Arco Oeste”, del que desistió la Junta de Andalucía en el Plan de Transporte y en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla.

3º.- Para justificar esa necesidad, sigue la siguiente argumentación:

3.1.- Dice que el Vial Metropolitano (tramo 4, carretera A-8062 desde el cruce de la A-474 y la A-49 y tramo 3, carretera A-8056 desde la A-474 hasta el límite de término con Mairena) está saturado y magnifica las cifras de tráfico, a través de los siguientes criterios:

3.1.1.- A las medidas de las estaciones de aforo aplica unos incrementos anuales del 3% de crecimiento, incrementos que no se corresponden con la crisis económica, la crisis inmobiliaria y las nuevas normas sobre Ordenación del Territorio y del Transporte, que entre otras cuestiones prevén unas importantes infraestructuras para el transporte público en la zona.

3.1.2.- En lugar de los datos de la estación de aforo correspondiente al tramo 4, que son muy bajos, toma los del proyecto del Vial Metropolitano (datado en 2005 anterior a la nueva política sobre el transporte metropolitano), sin tener en cuenta los efectos de la Línea 1 de Metro a partir de 2009. Este tramo es crucial en la argumentación, al constituir el tramo de conexión con la A-49, al cual propone dar una salida alternativa a través del “Arco Oeste”.

3.1.3.- Incrementa la demanda del coche al establecer un objetivo de reparto entre el coche y el transporte público (70-40) que contradice el POTAUS (65-35), sin justificar porqué y dadas las infraestructuras de transporte público previstas.

3.2. Propone una alternativa de conexión a la SE-40, a través del “Arco Oeste” y una polémica conexión a los viales de servicio de la SE-40.

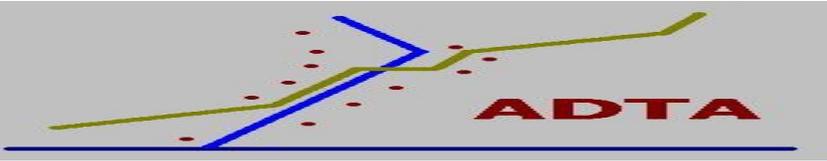
4º.- En todo caso la conexión propuesta no justifica en absoluto el “Arco Oeste” porque:

4.1 El trazado del arco puede ser más hacia el este y de hecho ya hay uno que está casi construido (viarío entre los sectores “SUP-5 Los Caballeros” y “SUP-6 La Portada”, “PP-7.2” y “PP-7.3”). Ese viarío tiene la misma capacidad que el “Arco Oeste” (1.800 vehículos / hora) y el Estudio de Movilidad ni lo tiene en cuenta.

4.2.- Las cifras de tráfico del “Arco Oeste” son paupérrimas y no justifican su necesidad, ni coste. El tramo más al norte, el que conectaría con la SE-40 sería precisamente el menos transitado. La “Ronda Exterior Oeste” tendría una capacidad para 1.800 vehículos / hora y un tráfico estimado de 403 vehículos / hora en punta del día (entre la A-474 y la A-49) y de 531 vehículos / hora en punta del día (entre la A-474 y la A-8056).

4.3.- Estas inversiones en viarios poco justificados contrastan con la escasez de recursos en general y la necesidad de frenar la expansión del tráfico motorizado para el cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂.

5º.- El “Arco Oeste” a la vista de las anteriores conclusiones, NO se basa en necesidades actuales de transporte, sino que se basa en un modelo de crecimiento urbano expansivo que ya no está vigente y orientado



hacia el crecimiento futuro, en lugar de dejar una ciudad terminada. Una vez más nos encontramos con el subterfugio de presuponer un crecimiento continuo e ilimitado de los desplazamientos en vehículo privado motorizado como justificación para la construcción de más y más infraestructuras viarias para “evitar saturaciones”. Resultando después que si se construyen estas (costosas e impactantes) infraestructuras se utilizan como “argumento urbanizador” a ambos lados; con lo que termina ocurriendo que son las infraestructuras viarias las que determinan el desarrollo urbanístico en vez de ser este el determinante de aquellas.

6º.- No incluye entre las cargas de Sistemas Generales Viarios asumidos por el PGOU el desdoble de la A-474. a pesar de que es necesaria para el desarrollo del Área de Oportunidad “R7 Residencial Arco Oeste” y no está prevista su ejecución por la Junta de Andalucía, según el propio PGOU.

7º.- El trazado completo del “Arco Oeste” es de 4 Km. Si embargo, el PGOU sólo incluye entre las cargas de Sistemas Generales viarios, 3.200 metros (página 96 de la Memoria del PGOU). Es decir, no asume el trazado íntegro, ni el costoso paso de la A-49 y enlaces con los viales de servicio de la SE-40, salvo que estén adscritas al las cargas del “Parque Tecnológico” que no especifica.