

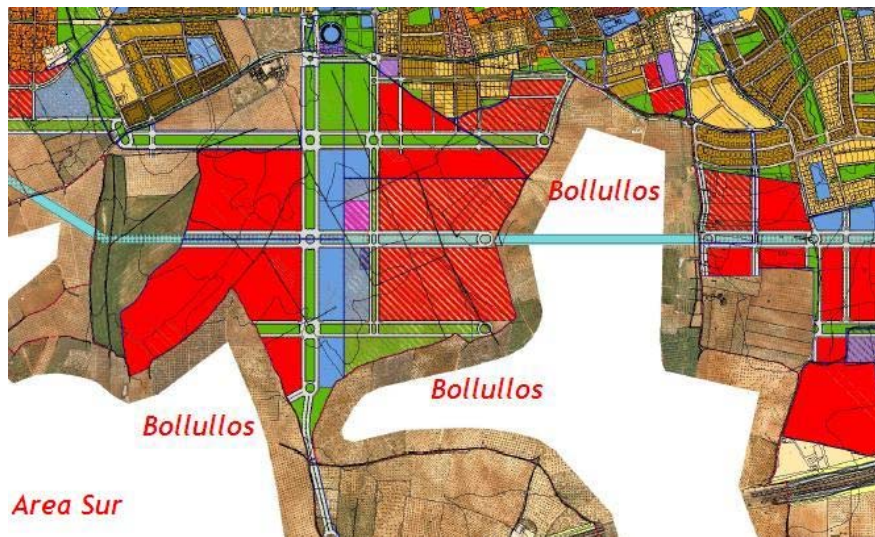
Resumen del PGOU de Espartinas.

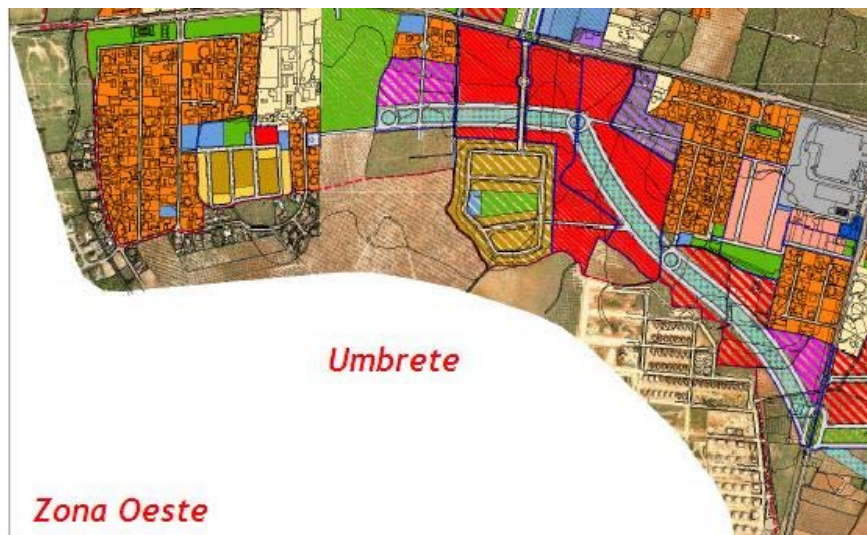
1º.- Crecimiento desmesurado.

El PGOU prevee un crecimiento de casi el 100% del suelo y más del 800% de la población, 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. Ese crecimiento además se acumularía al experimentado desde 2001, año en el que se aprobaron las actuales Normas Subsidiarias.

2º.- Ordenación: Conurbación, urbanización aislada, ordenación no terminada y pobreza de propuestas para cualificar la ciudad actual.

El crecimiento se hace aumentando la conurbación con los municipios colindantes, como podemos observar en los detalles siguientes.

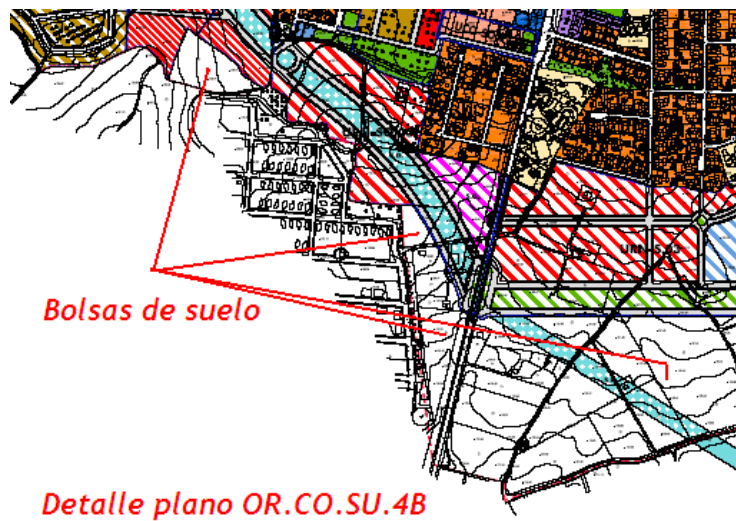




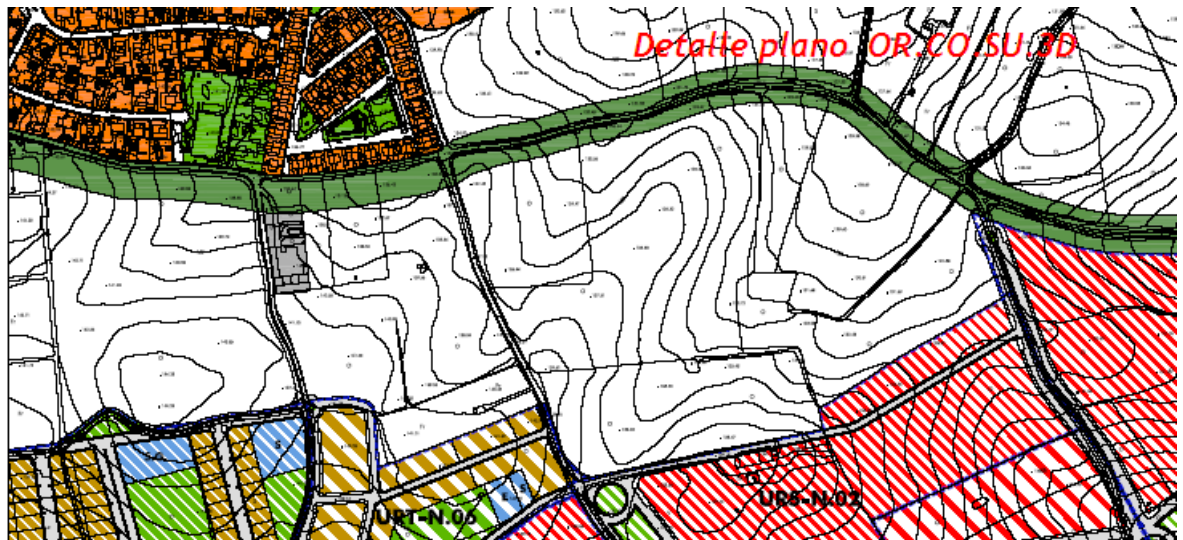
El PGOU propone además, incrementar la urbanización de zonas alejadas y aisladas del núcleo, que además tienen ya en la actualidad graves problemas de accesibilidad.



En algunos puntos, el crecimiento planteado deja bolsas de suelo marginales, en algunos bordes del término.



Vemos en la zona norte, una terminación del borde urbano incoherente, en lo que parece ser que es la preparación de la continuación de la urbanización, en la zona comprendida entre el borde urbano y el Cordel del Patrocinio.



Esta estructura del crecimiento, la consideramos incoherente e indeseable, porque plantea una urbanización enfocada a continuar el crecimiento, en lugar de centrarse en la terminación de la ciudad que se está planificando.

Por otra parte, es muy destacable la pobreza de propuestas dirigida a la cualificación de la ciudad existente. Incluido el sistema de transporte propuesto, como hablamos más adelante.

3º.- La ciudad de los jóvenes, una propuesta para la segregación.

El PGOU propone una actuación denominado “Ciudad de los Jóvenes” donde concentrar la vivienda de VPO. Esta propuesta de Ciudad de los Jóvenes, significa una innecesaria e indeseable especialización del uso residencial, basada en razones económicas obvias, que recuerda un urbanismo pretérito y que atenta directamente contra la necesaria cohesión social que debe procurar el plan. Recordemos la LOUA (artículo 9 G) *Evitar procesos innecesarios de especialización de usos en los nuevos desarrollos urbanísticos de la ciudad.*) y el POTA (apartado [58] *Medidas y criterios para la sostenibilidad del sistema urbano [D]... c) En cuanto al modelo urbano, deberán considerarse:..., evitando la separación espacial de los diferentes grupos sociales por razones económicas...*”).

4º.- La movilidad.

4.1.- El tranvía

La estructura viaria propuesta por el Plan se basa en varias importantes propuestas. Respecto al transporte público propone un tranvía, cuyo trazado es exterior a los asentamientos actuales, que recorre el término por el sur.



El servicio de metro ó tranvía atiende directamente a la población, sin necesidad de ningún otro medio de locomoción, en un radio de 500 metros. Siendo así, vemos en el siguiente detalle la zona de influencia directa:



Como se puede observar prácticamente toda la ciudad actual, queda fuera de la influencia directa de dicha línea. Por otra parte , se puede observar que parte del trazado discurre por suelo de otro municipio (Bollullos), cuyo PGOU propone mantener como suelo No Urbanizable dicho suelo.

Además, ese trazado no es el propuesto por el Plan de Transporte Metropolitano, que preve un trazado al norte de la A-8076. Este trazado atiende mucho mejor las necesidades de la ciudad actual, refuerza el servicio público en el área circundante y no favorece la innecesaria (y problemática) conurbación con Bollullos,

4.2.- Conexión con el sistema viario territorial

Respecto a la red viaria, la única conexión actual de Espartinas con la red supramunicipal se realiza por la colapsada A-8076. El Plan propone la conexión con la red de rango supramunicipal, a través de dos nudos:

- a) El nudo de cruce de la SE-40 con la A-49, cuya construcción está prevista en el proyecto de la SE-40. El Plan propone un nudo más, a escasa distancia del anterior, cuya viabilidad es cuando menos, dudable.

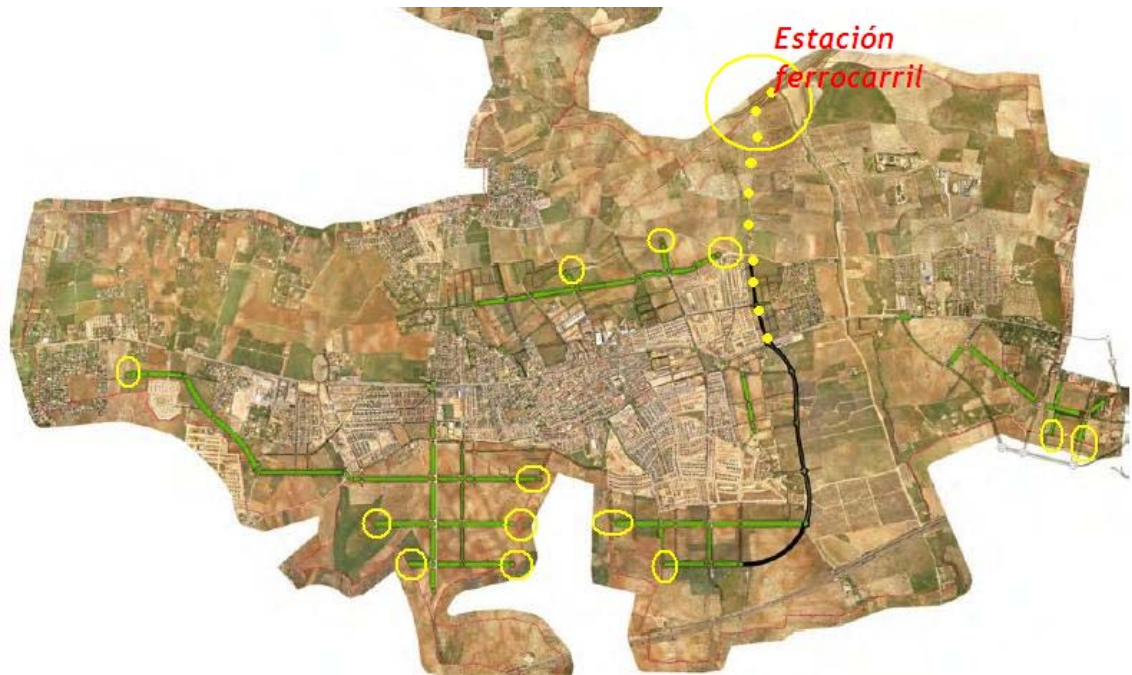


- b) El nudo de la A-49 con la carretera A-8059 de Bollullos a Umbrete. La realización de dicho enlace se haría a través de Tablante, y del término municipal de Bollullos. Esta dependencia del desarrollo en otro municipio, es un elemento de incertidumbre del que no se puede sustraer el Plan. ¿Qué ocurriría si Bollullos finalmente no puede, no quiere ó no prioriza esa actuación? De hecho dicha actuación, está ligada al desarrollo del sector de suelo urbanizable NO SECTORIZADO “SUNS-3 Parque Industrial y Empresarial” del PGOU de Bollullos. Tenemos dudas más que razonables, de la capacidad de dicho viario para absorber el tráfico local de esa actuación más la que plantea del PGOU de Espartinas.



3.3.- El viario interior propuesto

Los “grandes bulevares” propuestos por el PGOU, son manifiestamente incoherentes. Unos grandes bulevares que terminan en Suelo Urbanizable de otro municipio (Bollullos y Bormujos, casos de los situados al sur y este), ó en la Vía Pecuaria “*Cordel del Patrocinio*” (los situados al norte), ó simplemente en suelo No Urbanizable del propio término. El suelo de Bollullos donde terminan algunos de esos bulevares, es clasificado como No Urbanizable en el documento de Aprobación Inicial aprobado unos días antes que el de Espartinas. Estas propuestas además de incoherentes, son rechazables porque no terminan la ciudad y tienen como finalidad en la mayor parte de los casos, forzar la clasificación de más suelo urbanizable.



Por otra parte, NO se propone la conexión con el ferrocarril de cercanías, que está hecho (es el actual ferrocarril Sevilla-Huelva) y está planificada su puesta en servicio como ferrocarril de cercanías en varios años. Sólo es necesario un apeadero con aparcamiento y la conexión con la estructura urbana.

Tampoco se recoge la propuesta de tranvía hecha por el Plan de Transporte y su adecuada conexión con la estructura urbana.

3.4.- El Pétalo

Las actuaciones “*Pétalo A*” (que aún no está hecha) ha perdido una de sus justificaciones más importantes: la, hasta el pasado mes de marzo, prevista *Vía Metropolitana Mairena-Bormujos*, que se prolongaba pasando al Oeste de la actuación “*Pétalo A*”. 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). La ampliación del Pétalo, con las propuestas de un “*Pétalo B*” y “*Pétalo C*”, agravaría aún más el problema de acceso a la A-49 existente en la actualidad y eso que aún no se ha iniciado la puesta en funcionamiento del llamado “*Pétalo A*”.

3.5.- La pobreza de propuestas

Por otra parte, llama poderosamente la atención la pobreza de propuestas dirigida a la cualificación de la ciudad existente. Apenas una red de carriles-bici, que precisamente no llegan al centro histórico.

5º.- Medioambiente y paisaje.

Por los valores paisajísticos y medioambientales del valle del Riopudio, las actuaciones:

“Pétalo B”
“Pétalo C”
“Parque Suburbano El Repudio”
“Deportivo El Arroyo”,

NO deberían llevarse a cabo dejándose ese suelo como NO urbanizable incluido en el ámbito del arroyo Riopudio.

Además, la actuación del “Parque Suburbano Repudio”, carece de sentido como parque, dada la falta de accesibilidad desde la trama urbana y su aislamiento respecto a la ciudad, debido a la separación que supone la SE-40.

Tendría más sentido, un parque y equipamientos integrados en la trama urbana, que pueda ofrecer proximidad y servicio al ciudadano. Sería socialmente mucho más rentable y contribuiría a la necesaria cohesión social.

Además, esta operación, es muy onerosa para los intereses públicos y el ayuntamiento debe asumir su mantenimiento . Si el ayuntamiento está interesado en su propiedad, para la creación de un parque periurbano ó cualquier otra finalidad compatible (explotación agrícola, por ejemplo), simplemente puede expropiarlo a precio de suelo rústico.

De forma alternativa, esas cargas que impone al plan a los propietarios de los suelos edificables, y que no olvidemos, en definitiva son una forma de dinero público, podrían imponerse en suelo edificable (dos ó tres sectores de los edificables, destinados a viviendas de alquiler público) y no en forma de un parque que a nadie va a servir.

Ese tipo de operaciones, oculta en nuestra opinión, y lo venimos denunciando reiteradamente, un fraude. Suelo que no es edificable por distintas razones (naturales, paisajísticas, taludes, suelos inundables, etc), adquieren el mismo aprovechamiento que el suelo que reúne condiciones para ser urbanos. Se usa la excusa de destinarlos a parques y se carga a la administración con su mantenimiento, gastos que son de difícil rentabilidad social. Esto es un regalo a los propietarios de esos suelo de difícil explicación y que evoca oscuros intereses.

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.

El Aljarafe, febrero de 2007.