

**ALCALDE-PRESIDENTE
AYUNTAMIENTO
Plaza de España, 1
41830 Húévar del Aljarafe**

Aljarafe , a 18 de junio 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 documento de Avance del Plan General de Ordenación Urbanística (en adelante PGOU) del municipio de HUÉVAR DEL ALJARAFE, **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. A la vista de estas 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.- Análisis del documento de Avance del PGOU: Fundamentos y datos básicos.

A.1.- Consideraciones al punto “1.1 Marco Territorial” de la Memoria Informativa.

A.1.1.- Superficie.-

En la página 2 de la Memoria Informativa, se informa que la superficie del término municipal de Huévar es de 58,84 Km² y en la página 3 de 58,48 Km². Se trata sin duda de un error.

CONSIDERACIÓN A.1.1.-

El Avance contiene cifras contradictorias de la superficie total del término, que deben ser corregidas.

A.1.2.- Modelo Territorial.-

En el punto “1.1.2 Análisis del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)” el Avance hace un breve análisis del Modelo Territorial de Andalucía expuesto por el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (en adelante POTA)**, que es, en nuestra opinión, erróneo y establece criterios de forma injustificada.

El POTA incluye a Huévar en la “**Red de Ciudades Medias Aljarafe-Condado**”, que incluye una parte de la provincia de Huelva y otra parte de Sevilla. En ella se incluyen como ciudades medias Bollullos Par del Condado, La Palma del Condado y Almonte, y como ciudades pequeñas Pilas y Sanlúcar la Mayor. Huévar del Aljarafe no está incluida en ninguna de las dos clasificaciones.

Al mismo tiempo el POTA reconoce la influencia del “*Centro Regional*” de Sevilla sobre una parte de dicha zona. Asimismo, establece directivas relativas a la zonificación, a tener en cuenta en la planificación de estas zonas de tránsito entre distintas “*Unidades Territoriales*”. De hecho Huévar del Aljarafe está incluida en el **Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Sevilla (en adelante POTAUS)**, documento que tramita la consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio. El documento provisional del POTAUS, establece los siguientes criterios zonales:

“Artículo 14. Caracterización del sistema de asentamientos. (D)

En orden a la mejor funcionalidad del sistema de asentamientos de la Aglomeración Urbana, a la mayor eficiencia en la prestación de los servicios públicos y al establecimiento de criterios comunes de ordenación supramunicipal para el planeamiento urbanístico, los núcleos urbanos del área se organizan en los sectores formados por los siguientes municipios:

....

Sector D. Guadamar: Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Huévar del Aljarafe, Pilas y Villamanrique de la Condesa....

Artículo 67. Definición y ordenación de las Áreas de Centralidad. (D).

...

Artículo 68. Componentes de las Áreas de Centralidad. (N)

El Plan identifica a estos efectos los siguientes municipios como posibles emplazamientos para el establecimiento de Áreas de Centralidad:

- . Pilas*
- . Sanlúcar la Mayor...”*

El Avance debería analizar y justificar el ámbito territorial en el que inscribe sus propuestas (artículo 158 del POTA), teniendo en cuenta lo establecido en el POTA y en el POTAUS, **cosa que no hace como se muestra en los párrafos precedentes**. En cambio toma como ámbito territorial una parte del referido ámbito “*Red de Ciudades Medias Aljarafe-Condado*” y además lo hace sin más justificación ni fundamento de ninguna índole.

Aunque todo hace pensar que la razón es justificar el establecimiento del criterio de centralidad geográfica en el que justifica el crecimiento que propone.

CONSIDERACIÓN A.1.2.-

El Avance no respeta el Modelo Territorial de Andalucía establecido en el POTA, ni los criterios avanzados en el documento provisional del POTAUS.

A.1.3.- Criterios de Ordenación.

En el punto “*1.1.2.3 Localización de Equipamientos y Servicios Especializados*” el Avance continúa diciendo lo siguiente:

“Se favorecerá la localización de equipamientos y servicios especializados elevando su capacidad para organizar la prestación de servicios públicos y privados a los territorios que articulan, de acuerdo con las determinaciones del presente Plan.

*La localización de estos equipamientos y servicios en vías de gran accesibilidad, la creación de nuevos accesos a dichas vías que permitan una mayor permeabilidad del territorio, y por tanto rompan el carácter de límite de la A-49, hagan de **Huévar el punto de acceso a nivel territorial**.*

*Esto junto con la situación central de Huévar en el sistema de ciudades, que la sitúa como lugar de paso entre los dos grandes núcleos: Pilas y Sanlúcar la Mayor, coloca a Huévar en una **situación estratégica inmejorable para definirse como núcleo servidor** que aporte equipamientos de importancia territorial al resto de núcleos colindantes.*

En un sistema de ciudades con gran carencia de equipamientos, como en el que nos encontramos, donde los núcleos que la conforman carecen, de manera individual, de peso poblacional, la oportunidad de garantizar equipamientos de carácter territorial, se ofrece como una estrategia común de futuro para el sistema de ciudades del que Huévar se reconoce como su motor.”

El criterio de **centralidad geográfica** entre varios núcleos de una zona (el Avance llega a afirmar que “*Desde el punto de vista morfológico, una de las estructuras de asentamientos que mejor funcionan son las céntricas*”) no es un criterio justificativo suficiente para la localización de servicios (mucho menos si esa centralidad es referente a una parte, más ó menos aleatoria de los modelos de referencia establecidos en el POTA como se aclara en el punto anterior). Ni siquiera garantiza que reduce la movilidad, como es fácilmente demostrable, porque depende de muchos factores, entre los que cabe destacar la población de los distintos núcleos (no se olvide que Huévar tiene una población pequeña en relación con el resto de los núcleos de la zona).

Por otra parte, el Modelo Territorial de Andalucía definido en el POTA está basado en el modelo de redes, un conjunto de asentamientos no jerárquicos, aunque con distintos niveles de ciudades, funcionando

cooperativamente, entre ellos y con el territorio y los recursos naturales, así como internamente y en sus relaciones exteriores. Se trata, como dice el POTA de “...un Modelo abierto e integrador, cuya imagen **no comporte un orden cerrado y jerárquico sino, antes bien, se constituya en una referencia flexible y cuyos contenidos deben servir de guía orientadora para la formulación de objetivos concretos y de estrategias específicas de actuación.**”

El símil informático utilizado por el Avance, el de SERVIDOR, se refiere a un servidor que centraliza servicios siguiendo una topología en estrella. En realidad, informáticamente, el término servidor se inscribe en el contexto de la denominada arquitectura Cliente-Servidor, un paradigma muy diferente al interpretado por el Avance, en el que sobre una red físicamente distribuída sin ninguna jerarquía, con nodos de todos los tamaños, aunque con distintos niveles de funcionalidades, se establecen muchos servicios Cliente-Servidor que pueden usar cualquier nodo (ó varios e incluso muchos nodos) como Servidor y el resto como Clientes. Este concepto de red, cuyo paradigma es Internet, coincide más exactamente con el concepto de red de ciudades establecido en el Modelo Territorial del POTA, al que se contraponen el concepto de SERVIDOR propuesto por el Avance.

Finalmente, el concepto de centralidad geográfica usado por el Avance, es distinto al concepto de centralidad citados en los Artículos 67 y 68 del POTAUS, citados anteriormente, que considera diversos factores territoriales y no se limita a una simple centralidad geográfica, dicho sea sin prejuzgar el acierto en la elección de las áreas a las que se refieren los mencionados artículos.

CONSIDERACIÓN.A.1.3.1.-

Por tanto podemos concluir, que el Avance toma un criterio de ordenación (concentrar los nuevos servicios en una parte de la Red de Ciudades Medias Aljarafe-Condado) que es contradictorio con el Modelo Territorial, basado en el funcionamiento en red de los asentamientos, adoptado por el POTA.

Además, la autopista A-49 de carácter nacional, tiene la consideración de viario de primer nivel y como función principal la interconexión de Centros Regionales y con el exterior, dentro de la estrategia nacional de transportes y de lo previsto en el POTA en el artículo “[64] *Directrices territoriales sobre infraestructuras y redes de transporte a escala regional [D]:*

“1. El Plan define los siguientes criterios territoriales mediante los cuales se identifican y jerarquizan cada una de las redes y sistemas de transportes y comunicaciones:

- a) Establecer infraestructuras y redes de transporte de primer nivel que interconecten al Sistema de Centros Regionales entre sí y con el exterior.*
- b) Establecer y dimensionar las infraestructuras y redes de transportes que articulen el espacio litoral andaluz y su relación exterior atlántica y mediterránea.*
- c) Establecer infraestructuras y redes de transporte complementarias de las anteriores, que interconecten a las Redes de Ciudades Medias entre sí y con el Sistema de Centros Regionales.*
- d)”.*

Por tanto, no debería usarse la A-49 para justificar el asentamiento de servicios de carácter local y/ó comarcal, ni basar en ella las comunicaciones entre los asentamientos interiores de una Unidad Territorial, ni una estrategia de crecimiento desmesurado como el que plantea el Avance. Por el contrario, la relaciones dentro de las Unidades Territoriales deberían de basarse en las redes complementarias de transporte, como se indica en el citado artículo del POTA.

Además, gran parte de la movilidad generada gravitará en el vehículo privado y la A-49, incrementando excesivamente el tráfico sobre dicha arteria, planificada para dar solución a los problemas existentes y que está ya al borde del colapso. Con esta actuación se vería incrementado el tráfico con el inducido por los nuevos desarrollos, alimentando esa espiral insostenible de la que ya se advertía en el

Documento de Diagnóstico del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes, documento del Ministerio de Fomento, que en su apartado “3.3.3.1 Los efectos del sistema de transporte sobre el territorio” (página 156) 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”.

Estas advertencias han sido recogidas en el tratamiento que el POTA otorga a los transportes:

“[63] Líneas Estratégicas [E]...

a) Disociar el crecimiento económico del crecimiento de las necesidades de transporte, para lo que se favorecerán modelos de ocupación del territorio y de crecimiento urbano que contribuyan a gestionar la movilidad y a regular la demanda de transporte racionalizando las necesidades de desplazamientos de viajeros y el transporte de mercancías...

b) Modificar el reparto entre modos favoreciendo la utilización de las infraestructuras ya existentes y los modos más sostenibles ambientalmente.

c) Desarrollo de la intermodalidad. La articulación del territorio deberá realizarse mediante redes de infraestructuras diversificadas e interconectadas, que garanticen una adecuada accesibilidad y la distribución más eficaz de los flujos de transporte entre cada uno de los modos....

d) Fomento del transporte público. Prioridad al desarrollo del ferrocarril y, en general, de los medios públicos de transporte, a fin de lograr que incrementen su cuota de participación, tanto para el transporte de viajeros como de mercancías.

2. Las administraciones públicas andaluzas, dentro del marco de sus respectivas competencias, asumirán que la función del transporte es crear accesibilidad, sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria....”

CONSIDERACIÓN.A.1.3.2.-

Por tanto podemos concluir, que el Avance toma un criterio de ordenación (concentrar los nuevos servicios basándose en la A-49) que es contradictorio con las directrices y estrategias para el transporte adoptados por el POTA, por no disociar el crecimiento económico de las necesidades de transportes y generar movilidad no necesaria.

A.1.4.- Sistemas de Articulación Regional.

En el punto “1.1.2.4 Sistema de Articulación Regional”, página 8 de la Memoria Informativa, se afirma “El POTA establece cuatro tipos de sistemas modales: Sistema Ferroviario, el Sistema Portuario y el Sistema Aeroportuario.”. Se trata sin duda de un error, ya que se citan sólo tres.

Continúa con la siguiente afirmación : “En el caso de Huévar cuenta con la proximidad del aeropuerto y el puerto de Sevilla. Tan solo viéndose afectado por el sistema ferroviario, ya que la línea férrea cruza parte de su término municipal, **comportándose como uno de los límites más fuertes al crecimiento de la villa**”.

Resulta incongruente esa última afirmación, ya que el crecimiento de Huévar ha sido hasta la fecha hacia el Este (PP-I y PP-R), es decir en otro sentido a la situación de la vía férrea, y en una medida que no ha sido suficiente como para culminar esos desarrollos. El crecimiento no ha sido suficiente ni siquiera para concluir las actuaciones previstas en suelo urbano (sólo se han terminado dos de las siete unidades de actuación en suelo urbano) y el PP-R tiene un grado bajo de ejecución.

CONSIDERACIÓN.A.1.4.1.-

Estimamos que la presencia del ferrocarril es una oportunidad para Huévar, si el Modelo de PGOU fuese el adecuado, y no un “límite al crecimiento” como afirma el Avance resultado de un Modelo que como se demuestra más adelante no es el adecuado.

El Avance reproduce un trozo de uno de los planos del POTA sobre las propuestas ferroviarias, en la que resalta la propuesta de conversión en Alta Velocidad de la línea Sevilla-Huelva. Lógicamente el trazado señalado es el actual trazado. Pero su conversión Alta Velocidad significará el cambio de trazado (citado en el Plan de Transportes), que muy posiblemente se establezca al norte de la meseta del Aljarafe y lejos por tanto de Huévar.

CONSIDERACIÓN.A.1.4.2.-

Estimamos que debe aclararse que el trazado del tren de Alta Velocidad podría no ser el de la actual línea férrea y por tanto no pasaría por Huévar.

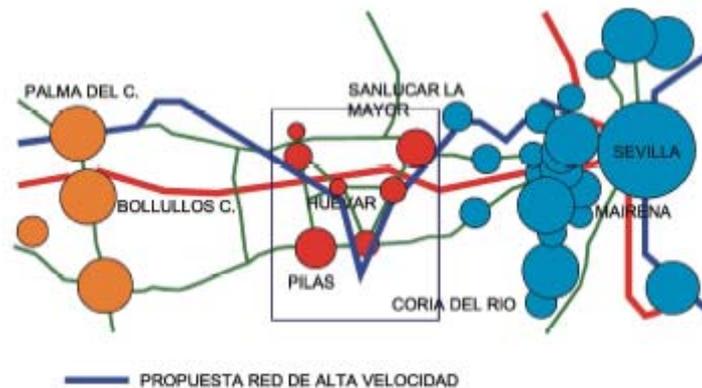


Figura 1.6. Esquema localización.

A.1.5.- Mofología de la tramas de asentamientos.

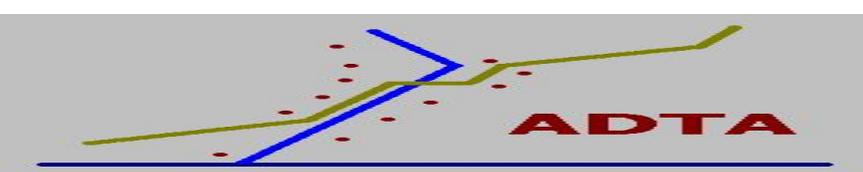
El el punto “1.1.3 La morfología de las tramas de asentamientos” el Avance vuelve a insistir en el criterio de centralidad

“...entendemos que la estructura de asentamientos necesita también un cambio.

Desde el punto de vista morfológico, una de las estructuras de asentamientos que mejor funcionan son las céntricas.

Existen una serie de núcleos orbitales y un núcleo central que actuaría de carácter servidor.

Huévar actualmente no posee ese carácter, pero debido a su posición dentro del sistema, a la cercanía con la futura entrada al sistema de municipios y como no, la redacción de un nuevo Plan



*General, podemos dotarla de nuevos suelos y equipamientos necesarios para que actúe como servicio de los núcleos circundantes.
Para poder realizar este cambio de sistema estructural, de una forma aproximada, establecemos unos valores por los cuales será posible un cambio de estructura.
Uno de los índices que denotan el nuevo cambio estructural es la densidad de población:...”*

Volvemos a reiterar lo dicho arriba sobre el Modelo Territorial, sobre el criterio de centralidad y el concepto de SERVIDOR, respecto a esos criterios

Pero además debemos añadir que no corresponde al Ayuntamiento de Huévar la competencia de Ordenación del Territorio que le permita solucionar problemas de esa índole si los hubiese por lo que pretensiones como “...entendemos que la estructura de asentamientos necesita también un cambio. Existen una serie de núcleos orbitales y un núcleo central que actuaría de carácter servidor...” carecen de legitimidad como criterio de ordenación del PGOU.

Y debemos reiterar los mismos argumentos y lo dicho sobre la A-49 y el transporte, ante la adopción de criterios de ordenación como el siguiente:

*“Huévar debe apostar por potenciar su carácter central dentro del sistema de ciudades y su localización junto a la vía de mayor importancia territorial, la A-49.
Para ello debe mejorar los accesos desde la autovía como punto de entrada y distribución dentro del sistema de ciudades. Estructurando su crecimiento en base al carácter central dentro de la comarca, aportando nuevos usos y equipamientos de carácter territorial.”*

Además de todo ello, llamamos la atención de que además de la falta de legitimidad y de contradecir los criterios del POTA, los criterios de ordenación adoptados carecen de la más mínima justificación ó fundamento. Y recordemos que “El ejercicio de la potestad de ordenación territorial y urbanística deberá ser motivado...”.

CONSIDERACIÓN.A.1.5.1.-

Además de reiterar las consideraciones efectuadas sobre el Modelo Territorial, la A-49 y el transporte, consideramos que el Avance no debería de adoptar criterios de Ordenación Territorial, que no estén contenidos en los instrumentos de planificación de la Administración Competente (la Junta de Andalucía en este caso).

CONSIDERACIÓN.A.1.5.2.-

Los criterios adoptados en el Avance deberían justificarse y motivarse.

A.1.6.- Caracterización demográfica.

En el punto “1.3.2.1 Estructura de la población” se expone la siguiente tabla:

Tabla 2: Evolución del Crecimiento Natural (1.993-2.004)

| AÑO | TOTAL | HOMBRES | MUJERES |
|------|-------|---------|---------|
| 1993 | 2211 | 1141 | 1070 |
| 1994 | 2217 | 1144 | 1073 |
| 1995 | 2291 | 1181 | 1110 |
| 1996 | 2308 | 1185 | 1123 |
| 1998 | 2283 | 1175 | 1108 |
| 1999 | 2278 | 1175 | 1103 |
| 2000 | 2271 | 1175 | 1096 |
| 2001 | 2289 | 1191 | 1098 |
| 2002 | 2313 | 1204 | 1109 |
| 2003 | 2332 | 1215 | 1117 |
| 2004 | 2412 | 1257 | 1155 |
| 2006 | 2461 | 1271 | 1190 |

Se expresan en dicha tabla, a pesar del título (1.993-2.004), la población de año 2006, que fue de 2461 habitantes.

En el punto “1.3.3 Proyecciones de población” se dice lo siguiente:

“Consideraciones para el año 2007: 2700

En las Normas Subsidiarias de 1996 se preveía un crecimiento a 9 años, y cede unas unidades de ejecución (UE) y el PPRI, estas van a ir repercutiendo en la población de Huévar. Además de estas superficies se tendrán en cuenta los suelos en transición correspondientes al PP-R2 con lo que podemos estimar que para la población de Huévar tendrá un incremento de 2.163 nuevos habitantes. Para el año 2007 se puede estimar que la población de Huévar será de 4.772”.

Es decir, la población habría pasado, según esas previsiones de los 2.461 habitantes de 2006 a los 4772 habitantes en 2007. **Es decir un crecimiento de casi el 90% en un año.**

Esas asombrosas cifras continúan en la siguiente tabla, donde de forma no explicada **la tasa de crecimiento se incrementa de cifras muy bajas al 10,93 en sólo un año.**

Tabla 5: Tasa interanual de crecimiento de Huévar.

| AÑO | T. Crec. ((Hab. Año actual / Hab. Año anterior) - 1) x 100 |
|-----------|--|
| 2007-2006 | 10,93 |
| 2006-2005 | 0,16 |
| 2005-2004 | 1,86 |
| 2004-2003 | 3,43 |
| 2003-2002 | 0,82 |
| 2002-2001 | 1,04 |
| 2001-2000 | 0,79 |
| 2000-1999 | -0,30 |
| 1999-1998 | -0,21 |

| | |
|------------------|------|
| 1996-1995 | 0,74 |
| 1995-1994 | 3,33 |
| 1994-1993 | 0,27 |
| 1993-1992 | 2,69 |
| 1992-1991 | 1,50 |
| 1991-1990 | 0,28 |

Aunque la tabla que figura en el Avance unas líneas a continuación, nos da otras cifras

Tabla 6: Población por edades Huévar del Aljarafe.

| AÑO | MENOR DE 15 AÑOS | | DE 15 A 64 AÑOS | | MÁS DE 64 AÑOS | |
|-------------|------------------|-------|-----------------|-------|----------------|-------|
| | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer | Hombre | Mujer |
| 2007 | 256 | 221 | 961 | 857 | 186 | 249 |
| 2006 | 246 | 213 | 926 | 808 | 177 | 239 |
| 2005 | 190 | 228 | 760 | 868 | 231 | 180 |
| 2004 | 189 | 226 | 738 | 858 | 228 | 173 |
| 2003 | 219 | 182 | 832 | 714 | 164 | 221 |

En efecto, en esa tabla la población en 2007 resulta ser 2.730 habitantes (muy alejada de los 4.772 prevista) y la población de 2006, resulta ser 2.609 habitantes. **Es decir, una tasa de crecimiento del 1,04, muy diferente a la que refleja la tabla anterior.**

Pero si consultamos el documento “Cifras de población resultantes de la Revisión del Padrón municipal a 1 de enero de 2007” del Instituto Nacional de Estadística (INE) la cifra de población de Huévar es de 2.533 habitantes.

Y en la página 36, el Avance dice:

“B. Año 2007

- Población P (2007) = 4.772...

Conclusiones:

Debido a las grandes expectativas de creación de nuevas viviendas, Huévar ha sufrido un Boom inmobiliario que le hará duplicar la población en solo 5 años. El crecimiento de Huévar ha sido lento a lo largo de su historia como se puede observar en Gráfico 1: Tasa de crecimiento Interanual, pero en los últimos años esta tendencia se ha multiplicado un cien por cien, lo que arroja en la previsión de población datos ilógicos.”

Como antes se ha dicho, esas cifra de 4.772 no es real. La población de Huévar en realidad era de 2.533 en el año 2007 como antes hemos dicho.

Sin bien la tasa interanual ha aumentado del 0,16 en 2006 al 1,04 en 2007 (si damos por válida la cifra de 2.700 habitantes en 2007, aunque la cifra del INE es de 2.533), no se ha multiplicado por cien como se afirma, y son cifras que en valores absolutos son muy pequeñas. De todas maneras las cifras indican un crecimiento acorde con los niveles de crecimiento nacionales y provinciales, por tanto normales.

Sin duda esas expectativas de crecimiento, se refieren al alto grado de crecimiento previsto en las actuales normas urbanísticas (Normas Subsidiarias de 1996 y sus modificaciones), cuyo nivel de ejecución es muy bajo, que permitirían más que duplicar la población actual, como más adelante analizamos en el cuadro de cifras del Avance que incluimos. Este horizonte de crecimiento debería ser razón suficiente, para posponer cualquier idea de crecer aún más hasta que los crecimientos previstos se hayan consolidado y la nueva población así lo requiera.

Después de varias operaciones aritméticas concluye en la página 36:

“Conclusiones:

*Sin duda esta última interpolación es la que mas se acerca a la realidad. Un crecimiento a 10 años de **aproximadamente** 2.000 nuevas viviendas que complementen a las que están actualmente desarrollándose.”*

Un estudio demográfico que concluye que el crecimiento será de 2.000 viviendas no es un estudio demográfico, sino un estudio de marketing inmobiliario. Y el Avance es un documento público, cuyos fundamentos deben ser rigurosos.

CONSIDERACIÓN.A.1.6.1.-

El apartado de datos y previsiones demográficas es inconsistente, incongruente y arroja confusión a los efectos de informar sobre las perspectivas reales de la demografía en Huévar. Los datos y previsiones deberían basarse en estudios efectuados por entidad pública independiente (INE, IAE,..).

Más congruente es el final del apartado demográfico:

“Atendiendo a lo establecido en el POTA para un crecimiento urbanístico ordenado de los municipios andaluces, no se admiten crecimientos que supongan un incremento de suelo urbanizable superior al 40% del suelo urbano existente así como un incremento de la población superior al 50% en ocho años según el decreto 11/2008 para municipios de entre 2.000 a 5.000 habitantes.

Si el crecimiento del municipio no puede superar un incremento mayor al 50% de la población actual y tenemos en cuenta que el número de habitantes a fecha de Agosto 2006 es de 2.609 el 50% de esta última cifra correspondería a 1.304,50 personas y tomando los indicadores de hábitat familiar facilitados por el ayuntamiento, el número de habitantes por vivienda es de 2,7 lo que supondría la creación de 483 viviendas.”

CONSIDERACIÓN.A.1.6.2.-

Si la población real en 2007 fue de 2.533 habitantes (según el INE), el 50% sería 1.266,5, que correspondería a $1.266,5 / 2,7 = 469$ viviendas.

A.2.- Consideraciones al punto “4.2 Sistema viario y ferroviario. Análisis de la movilidad y el transporte” de la Memoria Informativa.

El Avance vuelve a insistir en el punto “4.2 Sistema viario y ferroviario. Análisis de la movilidad y el transporte” en la zonificación territorial adoptada (injustificada y contradictoria con el Modelo Territorial de Andalucía como hemos comentado en el punto primero) y en la centralidad geográfica de Huévar en la zona elegida, como motivo de crecimiento y ubicación de servicios (criterio que también contradice el Modelo Territorial de Andalucía), para proponer nuevos accesos a la A-49, que también hemos discutido en el punto 1.

*“El caso de Huévar debe considerarse conjuntamente con los núcleos urbanos colindantes de Pilas, Castilleja del Campo, Carrión de los Céspedes, Sanlúcar la Mayor, Benacazón y Aznalcázar debiéndose **favorecer y potenciar el incremento de las relaciones entre si**, que permitan una estrategia común que aumente la accesibilidad de la zona y la **mejora de las comunicaciones con Sevilla y con los municipios colindantes...***

*Huévar debe servirse de su posición central en el esquema centralizado que se plantea, potenciando el carácter servidor del municipio al **resaltar el eje de comunicación Pilas-Sanlúcar la Mayor**, (conformado por la actual SE-638 y SE-639)....”*

Por tanto cabe repetir aquí todos los argumentos expuestos en aquel punto.

CONSIDERACIÓN.A.2.1.-

El Avance no respeta el Modelo Territorial de Andalucía establecido en el POTA, ni los criterios avanzados en el documento provisional del POTAUS, para el análisis del sistema de transportes.

CONSIDERACIÓN.A.2.2.-

El Avance toma un criterio de ordenación (concentrar los nuevos servicios basándose en la A-49 y proponer la ampliación de los accesos a la misma) que es contradictorio con las directrices y estrategias para el transporte adoptados por el POTA.

Se expresan ideas como la siguiente:

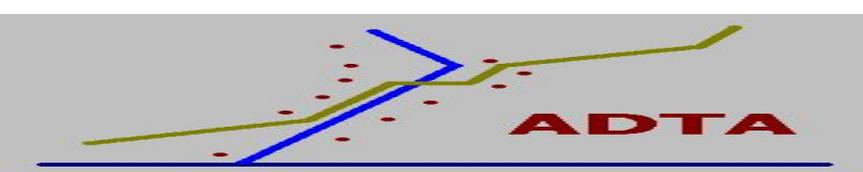
“La razón fundamental de la compacidad del núcleo reside en la presencia de potentes infraestructuras de comunicación (autovía A-49 y vía férrea), que condicionan fuertemente la extensión del núcleo urbano. La alta ocupación del suelo urbano frente al porcentaje de viario es otra característica determinante del núcleo principal de Huévar del Aljarafe”.

El núcleo urbano actual viene determinado por la Normas Subsidiarias, que preveían un crecimiento en torno al núcleo, a excepción del PP-R y PP-I, crecimiento que hasta la fecha no se ha podido colmar como queda documentado en el propio Avance, que cita que no están concluidas las unidades de actuación previstas. La razón principal de la estructura del núcleo, vienen determinadas por la planificación existente y el escaso crecimiento habido.

Respecto a la segunda afirmación, no se aportan datos comparativos que permitan deducir la alta ocupación de suelo urbano respecto “al porcentaje de viario” .

Más adelante se concluye:

“Su estructura viaria ofrece, por tanto, grandes problemas al no responder a un esquema que permita la circulación con vías de capacidad que distribuyan el tráfico de manera jerarquizada y regular, permitiendo recorridos alternativos que pudieran minorar el embotellamiento producido



por los asentamientos que, como Huévar mantienen un esquema de viario radial, así como la fuerte presencia de la carretera de Pilas en su casco urbano.

El análisis de la red viaria actual permite afirmar que, la ausencia de una jerarquía del sistema viario desde la formación de la ciudad, ha determinado la existencia de una malla viaria de escasa capacidad y con secciones de viario insuficientes en muchos casos, tanto en cuanto a la anchura de calzada como en cuanto a sus características formales y su significado estructural para el conjunto de la red.”

No se aporta ningún estudio del tráfico existente que permitan deducir esas afirmaciones. Nos permitimos aventurar, de un análisis visual en hora punta, del tráfico en Huévar, que no existe ningún problema. En efecto en el Anexo 2 aportamos un reportaje fotográfico de los principales accesos a Huévar en un día laborable y en horas punta, donde se puede apreciar que no existe ningún problema de tráfico.

El Avance trata de crear un problema para justificar el crecimiento que propone:

“En la actualidad el nuevo Plan debe considerar que los nuevos crecimientos de Huévar deben vincularse necesariamente a la ejecución de una nueva estructura de red viaria que marque las pautas del futuro desarrollo de la villa entorno a un nuevo eje principal de crecimiento. La villa necesita determinar cuales serán las claves del nuevo eje o ejes que servirá de referencia para la expansión urbana.

El sistema viario requiere actuaciones que resuelvan los principales problemas detectados, que la falta de ejecución de las actuaciones previstas por las NNSS y los posteriores crecimientos han agudizado:...”

CONSIDERACIÓN.A.2.3.-

El Avance no aporta datos sobre el tráfico existente y deduce unos supuestos problemas, para justificar el desmesurado crecimiento urbanístico propuesto.

Por otra parte el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, no prevé la extensión de ninguno de los transporte públicos (tren de cercanías y autobús) hasta Huévar. Por otra parte, una parte importante de las actuaciones previstas por el Avance, son actuaciones desvinculadas y alejadas del núcleo y del ferrocarril.

CONSIDERACIÓN.A.2.4.-

El Avance propone importantes crecimiento fundamentados en una movilidad insostenible basada en el transporte privado. El Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla no prevé la extensión del tren de cercanías ni plataforma reservada de autobús hasta Huévar.

A.3.- Consideraciones al punto “5 El Medio Urbano” de la Memoria Informativa.

En el punto “5.2.1 Calificación del Suelo” el Avance dice:

“Se ha procedido a la determinación de una serie de áreas homogéneas donde se estudia la calificación del suelo. Se adjunta plano indicativo a continuación...”

Ni en dicho apartado, ni en los siguientes, se especifica la superficie del suelo urbano actual. En los apartados siguientes, se especifican las superficies de las Unidades de Actuación en suelo Urbano y Planes Parciales definidos en las Normas Subsidiarias vigentes. Es en la Memoria de Ordenación, en el cuadro del punto “4.1 La clasificación general del suelo”, donde se informa, aunque con las deficiencias que más adelante exponemos, de cual es el suelo urbano total.

CONSIDERACIÓN.A.3.1-

El Avance debería informar en la Memoria Informativa, de cuales son las superficies del suelo urbano actual, de forma pormenorizada.

En el punto “5.2.2 Usos del Suelo. Apartado 5.2.2.1 Suelo residencia.”, se informa de las viviendas existentes, de la siguiente forma:

“Detallamos la cifra de viviendas totales que constan en las base de datos del SIMA (2003) donde vemos que el crecimiento experimentado ha sido de 44 viviendas en 2 años:

| | |
|--------------------------------|--------------------|
| <i>Viviendas principales</i> | <i>902</i> |
| <i>Viviendas rehabilitadas</i> | <i>16</i> |
| <i>Viviendas desocupadas</i> | <i>28</i> |
| <i>TOTAL:</i> | <i>946”</i> |

Sin embargo, en el punto “5.2.3 Usos Globales y Pormenorizados”, el Avance dice lo siguiente (hemos puesto en rojo el dato que queremos destacar):

“Se ha realizado un estudio pormenorizado de los usos existentes en el municipio para posteriormente completar las carencias que en él se observen. Los datos que a continuación de detallan han sido obtenidos de la base de datos interactiva de la Dirección General del Catastro, con fecha de actualización de Julio del 2006....”

| Distribución de Usos por Municipio | |
|------------------------------------|------------|
| Oficinas | 1 |
| Edificio Singulares | 3 |
| Religioso | 5 |
| Espectáculos | 2 |
| Residencial | 883 |
| Sanitario | 3 |

Tabla 5.5: Número de locales según uso

Según el Instituto Nacional de Estadística, en 2005, había en Huévar del Aljarafe 844 inmuebles residenciales y 225 con otros usos.

CONSIDERACIÓN.A.3.2.-

El Avance debería informar en la Memoria Informativa, del número de viviendas existentes de una forma única, actualizada y fiable.

En el punto “5.3 Estructura Urbana Actual” , el Avance dice:

*“El presente PGOU hereda del anterior planeamiento general (TR NNSS`96), actualmente vigente, nueve UE de las cuales, **una se encuentra ejecutada: UE7**, cinco se encuentran en ejecución actualmente aunque en diferentes fases y tan solo dos no se han ejecutado al no resultar viables económicamente: UE 1 y UE 2...*

Todas las unidades de ejecución que a continuación se detallan se desarrollaran mediante Estudio de Detalle, a excepción de la Unidad de Ejecución 7, en la que se llevará a cabo un Proyecto de Urbanización...

Se propone la división de la actual UE-4 en dos nuevas unidades de ejecución, coincidentes con la estructura de la propiedad del suelo, cuyo desarrollo de modo independiente es posible. Cada una de ellas se desarrollaría con los instrumentos previstos por la Norma: Estudio de Detalle y Proyecto de Urbanización..”.

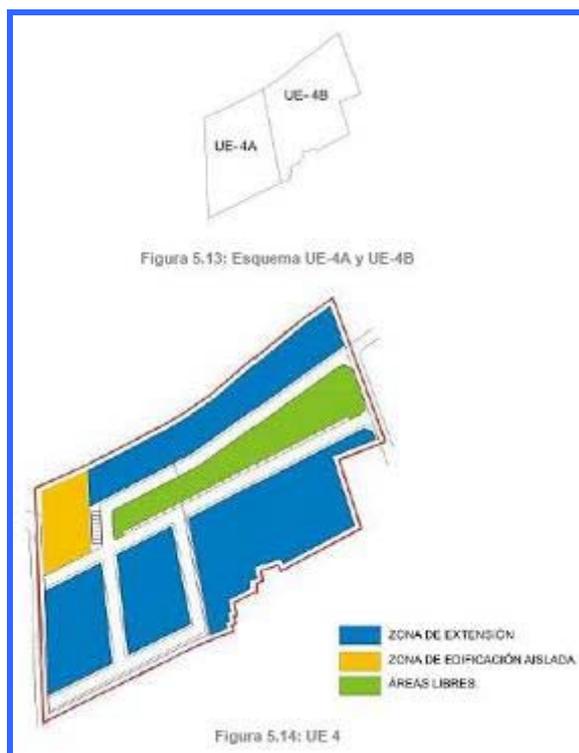
Mientras afirma que la UE7 es la única que se ha desarrollado, a continuación afirma que para ejecutar la misma, **“se llevará a cabo un Proyecto de Urbanización”**. Son dos afirmaciones contradictorias.

Respecto, al resto del apartado, se mezclan las determinaciones de las Normas Subsidiarias, con las modificaciones puntuales que se han propuesto y las propuestas del Avance, sin que podamos, a veces, discernir de una forma clara, que es lo uno y que es lo otro. Una muestra de ello es el párrafo anterior referente a la Unidad de Actuación UE4. Veremos a continuación otros ejemplos.

CONSIDERACIÓN.A.3.3.-

El Avance debería informar del planeamiento vigente, de los antecedentes de cada zona, la situación actual, su grado de consolidación, etc... Y todo ello, de forma nítidamente separada de las propuestas del Avance.

Además de la confusión citada, debemos comentar del párrafo referente a la UE4, que el criterio tomado para la división de la misma (*“la estructura de la propiedad”*) no debería aplicarse, dado que NO garantiza la idoneidad técnica en la ejecución de la misma (hay calles y zonas verdes compartidas, que deberían ejecutarse de forma única y uniforme) y la equidistribución de cargas y beneficios.



Recordemos que la LOUA exige que las la delimitación de las Unidades de Ejecución “deberán asegurar su idoneidad técnica y viabilidad económica, y permitir en todo caso el cumplimiento de los deberes legales y la equidistribución de los beneficios y las cargas derivados de la ordenación urbanística....”

CONSIDERACIÓN.A.3.4.-

El Avance debería asegurar que la delimitación de Unidades de Ejecución cumpliera con los requisitos exigidos con la ley. Los criterios deberían priorizar los intereses públicos y de los futuros habitantes, por encima de los intereses particulares de los propietarios del suelo.

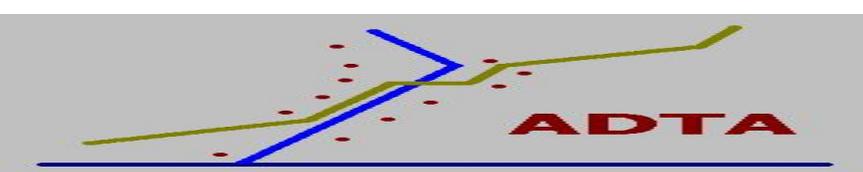
En el punto “5.3.3.2 Área de reparto PP-R”, se analiza esta enorme zona (60 hectáreas) definida en las actuales Norma Subsidiarias como zona residencial y objeto de una importante modificación puntual, en virtud de la cual se modificaba el uso de la mitad de la superficie, para permitir el uso terciario.

Sigue el Avance:

“En la actualidad parte de los terrenos se encuentran en su estado natural, careciendo de edificación alguna. Podemos observar en las imágenes como se esta llevando a cabo el proyecto de urbanización atendiendo al Plan Parcial.

Con esto, las inicialmente previstas 598 viviendas, pasarían ahora a ser 745, manteniéndose inalterada la edificabilidad total....”.

No hemos encontrado en el documento, datos detallados del grado de consolidación de esta zona, que tiene una enorme dimensión. Son evidentes las dificultades en su desarrollo, reflejada por la modificación puntual efectuada y la existencia, según el Avance, de una “parte de los terrenos en su estado natural”. Tampoco se informa en ese párrafo del desglose de superficies de suelo residencial y suelo industrial.



CONSIDERACIÓN.A.3.5.-

El Avance debería informar del grado de consolidación de las actuaciones del actual planeamiento, especialmente de la unidad PP-R, por su enorme dimensión.

Debido a esta carencia, hemos hecho un análisis visual y fotográfico de la zona. En la parte residencial, está recién terminadas ó en distintos grados de construcción avanzada, unas 350 viviendas, de las 745 viviendas previstas. No parece que ninguna esté aún habitada.. Son viviendas unifamiliares adosadas, agrupadas en manzanas de unas sesenta viviendas; cada manzana consta de dos pastillas paralelas de unas treinta viviendas. En la parte industrial-terciaria hemos contado tres edificios y otro en construcción. En el Anexo 3 incluimos el reportaje fotográfico de la zona. Hemos supuesto que la superficie residencial es la mitad, 30 hectáreas, y el resto industrial-terciario.

A.4.- Consideraciones al punto “5 El Medio Urbano” de la Memoria de Ordenación.

En el punto “4.1 La clasificación general del suelo” de la memoria de Ordenación, se expone el cuadro:

| CLASIFICACIÓN DEL SUELO | | DELIMITACIÓN SUELO URBANO VIGENTE | | PGOU 2008 |
|---|---|-----------------------------------|------------------------------|---------------------|
| | | DSU 1996 (m ²) | DSU ACTUAL (m ²) | |
| SUELO URBANO (SU _r) | Suelo Urbano Consolidado (SU _{rc}) | 566.101,41 | 1.135.000,00 | 1.719.359,73 |
| | Suelo Urbano No Consolidado (SU _{nc}) | 46.702,31 | 0 | 18.127,44 |
| TOTAL Suelo Urbano (SU_r) | | 612.803,72 | 1.135.000,00 | 1.737.487,17 |
| SUELO URBANIZABLE (SU _z) | Suelo Urbanizable Ordenado (SU _{zo}) | 0 | 172.000,00 | 444.926,65 |
| | Suelo Urbanizable Sectorizado (SU _{zs}) | 1.346.376,0 | 0 | 4.155.993,28 |
| | Suelo Urbanizable No Sectorizado (SU _{zns}) | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL Suelo Urbanizable (SU_z) | | 1.346.376,0 | 172.000,00 | 4.600.919,93 |
| TOTAL SU_r + SU_z: | | 1.959.175,72 | 1.307.000,00 | 6.338.407,10 |
| SUELO NO URBANIZABLE (SNU) | De carácter rural o natural (SNU _{crn}) | 0 | 0 | 0 |
| | De especial protección por planificación urbanística.(SNU _{ep-p}) | 0 | 0 | 0 |
| | De especial protección por legislación específica.(SNU _{ep-l}) | 916.336,72 | 883.573,07 | 0 |
| | De Hábitat Rural Diseminado (SNU _{hr}) | 0 | 0 | 0 |
| TOTAL SNU: | | 916.336,72 | 883.573,07 | 0 |
| SUELO EN TRANSFORMACIÓN (S _{Trans}) | | 0 | 272.926,65 | 0 |
| TOTAL SNU + S_{Trans} | | 916.336,72 | 1.156.499,72 | 0 |
| Superficies totales: | | 2.875.516,44 | 2.463.499,72 | 6.338.407,10 |

Hemos resaltado en rojo, dos cifras que nos parecen contradictorias. El suelo clasificado como urbano y urbanizable, por las Normas Subsidiarias, era de 195 hectáreas (1.959.175,72 m²). Y el actual es de 130 hectáreas (1.307.000,00 m²). Esto parece improbable.

CONSIDERACIÓN.A.4.1-

El Avance debería informar de forma clara la clasificación del suelo de la Normas Subsidiarias y de sus modificaciones posteriores (que estén aprobadas definitivamente).

Hemos tomado como cifra inicial del **suelo urbano**, la mostrada en ese cuadro, en la columna correspondiente a las Normas Subsidiarias: 612.803,72 m². A esa cifra, hemos añadido las superficies del PP-I (518.708 m²) y PP-R (598.000 m²), para calcular la superficie urbana actual. Ese cálculo da como resultado 172,95 hectáreas. Para el cálculo del suelo urbano consolidado, hemos detruido a la cifra inicial de suelo urbano (612.803,72 m²) la superficie de las Unidades de Actuación en suelo urbano (74.709,11 m²).

Por otra parte, la delimitación de las **Áreas de Reparto**, se circunscribe a sectores únicos, excepto en el caso del AR-3. Es decir, en la práctica se usa la técnica de la Áreas de Reparto de una forma que, a nuestro juicio, no garantiza la equidistribución de cargas y beneficios entre todos los suelos participantes en el PGOU. De hecho, se hacen muy evidentes las diferencias de cargas de los Sistemas Generales entre unas actuaciones y otras.

En nuestra opinión, para garantizar la igualdad ante la ley y la equidistribución exigidos por las leyes, y dada la escasa envergadura del PGOU de Huévar y la ausencia de motivos de índole general, que justifiquen otra cosa, se debería planificar una sólo área de reparto en el PGOU. Además de las garantías antedichas, se garantizaría así la transparencia y claridad en la gestión exigidas al ayuntamiento.

CONSIDERACIÓN.A.4.2.-

El Avance delimita Áreas de Reparto que en su mayoría son de un solo sector, no garantizando la igualdad, la equidistribución y la transparencias exigida por la ley. Dadas las características del PGOU y la ausencia de razones generales, el PGOU debería incluir una única Área de Reparto.

Respecto a los **Sistemas Generales**, nos surgen dudas que no hemos podido disipar de la lectura del Avance. Así, no parece que se incluya la ejecución de los Sistemas Generales entre las cargas . Hay algunas unidades, cuyas cargas de Sistemas Generales no están claras y en algún caso se hace constar de forma explícita en el Avance.

CONSIDERACIÓN.A.4.3.-

Se debería incluir expresamente la ejecución de los Sistemas Generales, entre las cargas de las actuaciones . Deberían incluir todos los Sistemas Generales, así como la participación de cada actuación en dichas cargas.

B.- La incidencia del Avance de PGOU en la ordenación del territorio del Área Metropolitana de Sevilla y de la comarca del Aljarafe.

El municipio de Huévar del Aljarafe se integra en el área de influencia metropolitana de Sevilla capital, y dentro de ella, muy próxima a la comarca del Aljarafe. Esta comarca constituye una unidad incuestionable tanto desde el punto de vista físico (meseta elevada entre las vegas de los ríos Guadalquivir y Guadimar), como histórico (alfoz de la ciudad de Sevilla, de la que constituía su principal granero, y puerta de entrada a ella desde Niebla y Huelva), como territorial. En este último aspecto, la peculiar estructura de asentamientos en forma de pequeños núcleos de población cercanos entre sí y comunicados por una densa red de carreteras y caminos, es tal vez el elemento más característico de la comarca que la singulariza no sólo en del área metropolitana sino también en la provincia e incluso en el Bajo Guadalquivir. Esta estructura tradicional hoy en día está muy alterada por el desarrollo urbanístico de los últimos años en los núcleos de la Cornisa central (Camas, Castilleja, Tomares, San Juan y parte oriental de Mairena), pero en el resto de los municipios todavía se identifica perfectamente en el territorio. Superando estériles enfrentamientos entre los antiguos y los nuevos pobladores, el mantenimiento de la identidad de los pueblos y de la estructura territorial propia de la comarca creemos que interesa a todos y se debe defender y potenciar. **Ello significa, en el orden urbanístico situar los crecimientos urbanos alrededor de los cascos antiguos de los pueblos, evitar las urbanizaciones aisladas, y mantener un colchón de suelo rústico o espacios libres entre los núcleos que evite la creación de un continuo urbano indiferenciado y suburbial.** Estos planteamientos han sido defendidos por ADTA desde sus inicios.

La **Ley de Ordenación Urbanística** (LOUA) de la Junta de Andalucía, recoge esos planteamientos, obedeciendo a un principio que queda expuesto en su preámbulo: *“El urbanismo del siglo XXI tiene, pues, como principal reto atender a la conservación, rehabilitación y recualificación de la ciudad existente, frente a la imperiosa demanda de más suelo para urbanizar que ha sido su rasgo más característico a lo largo del siglo XX”*.

Esos planteamientos también está contenido en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, documento aprobado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en aplicación de la **Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía**, como más adelante se expone.

Por otra parte la mayoría de organismos internacionales y europeos han adoptado una filosofía del desarrollo sostenible, que cada vez más se revela como la única que puede asegurar un futuro viable para nuestras ciudades y pueblos. Es el caso de la Agenda 21 (ONU, Conferencia de Río 1992), la Agenda 21 Local (Conferencia Europea de Ciudades y Pueblos Sostenibles, Conferencia de Aalborg 1994) ó la **Estrategia Territorial Europea** (Reunión de Ministros Responsables de Ordenación del Territorio, Potsdam 1999). En un sentido similar se orienta la Comunicación de la Comisión, de 11 de febrero de 2004 - «Hacia una estrategia temática sobre el medio ambiente urbano» [[COM \(2004\) 60](#) - Diario Oficial C 98 de 23 de abril de 2004], que es una de las siete estrategias temáticas contemplada en el [Sexto Programa de Acción en materia de Medio Ambiente](#).

Esta filosofía se plasma en el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** como más adelante se expone.

B.1 La ocupación de suelo en el Avance de PGOU de Huévar del Aljarafe.

En el Anexo 1 consta el siguiente resumen de cifras:

| | |
|---------------------|--------------------|
| Sup Total Término | 5.848,00 hectáreas |
| Viviendas actuales | 946 viviendas |
| Habitantes actuales | 2.533 habitantes |

| | Total Suelo (hectáreas) | Suelo Productivo | Maximo viviendas | Maximo habitantes (viviendas * 2,7) |
|---|----------------------------|------------------|------------------|--|
| Situación al final del plan actual | | | | |
| Suelo Urbano | 53,81 | | 946 | |
| Unidades Ejecución en suelo urbano (sin ejecutar) | 7,47 | 0,98 | 346 | |
| PP-R (Plan Parcial Residencial 59,80 hectáreas) | | | | |
| Parte residencial (en construcción 350 viviendas) | 30,00 | | 745 | |
| Parte Industrial (sólo 4 industrias) | 29,80 | 29,8 | | |
| PP-II (sin ejecutar) | 14,49 | 14,49 | | |
| PP-I3 (Mercadona; ejecutado parcialmente) | 37,38 | 37,38 | | |
| Totales al final del plan actual | 172,95 | 82,65 | 2037 | 5.500 |

Incrementos viviendas/habitantes respecto situación actual **115%** **117%**

Comentarios al plan actual (NNSS de 1996)

El grado de ejecución del plan actual es bajísimo.

El crecimiento de población previsto en el plan actual superaría con creces

el máximo legal previsto en el POTA y el Decreto 11/2008. Pero la realidad es que ha sido muy bajo.

Situación al final del PGOU propuesto

| | | | | |
|--|---------------|---------------|--------------|---------------|
| Suelo Urbano al final plan actual | 172,95 | 82,65 | 2037 | |
| Suelo Urbanizable | 482,73 | 366,98 | 3426 | |
| Totales al final del PGOU propuesto | 655,68 | 449,63 | 5.463 | 14.750 |

Incrementos respecto situación actual **279,11%** **444,04%** **477%** **482%**

Incrementos sin Áreas Oportunidad del POTAUS **159,48%** **242,94%** **297%** **300%**

Incremento de suelo sin Áreas Oportunidad del POTAUS y sin considerar el suelo productivo **83,10%**

Comentarios

El suelo ocupado se incrementaría en casi el 300%

La población aumentaría casi el 500% respecto a la actual

Si se descuentan las Áreas de Oportunidad contempladas en el POTAUS (42,70 has residencial y 166,20 has industrial) el suelo ocupado se incrementaría en casi el 160% del suelo previsto actualmente y la población en el 300%

Si se descuentan las Áreas de Oportunidad contempladas en el POTAUS y el suelo productivo tanto en suelo del plan actual como del propuesto en el PGOU (Decreto 11/2008) el incremento de suelo sería de cerca del 100%

La baja ejecución del plan actual.

Lo primero que nos llama la atención es el bajísimo nivel de ejecución del plan actual (Normas Subsidiarias de 1996 y Modificaciones Puntuales).

Las unidades de Actuación en suelo Urbano no se han ejecutado (aunque algunas están en proceso de construcción). El enorme Plan Parcial Residencial PP-R ha debido modificarse y aún así tiene un bajísimo grado de ejecución. Tampoco se ha llegado a desarrollar el PP-I1, ni el PP-I2.

Como consecuencia, si el plan actual se concluyese, la población aumentaría un 117% de la población actual. Existe una capacidad para más de 1.000 viviendas, muchas más de las permitidas por el POTA y el Decreto 11/2008, que como antes calculamos, permitirían un máximo de 469 viviendas.

Podemos concluir, que el crecimiento que propone el Avance del PGOU es incoherente con “*el grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior*” y el ayuntamiento no da “*prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos*”, como debe hacerse según el punto [45] del POTA.

El desmesurado crecimiento de suelo propuesto.

El Plan incrementaría el suelo ocupado en casi el 300%. Aún sin contar las Áreas de Oportunidad avanzadas en el documento provisional del POTAUS, el suelo se incrementaría en casi el 160%. Un crecimiento así **no puede calificarse de moderado y mucho menos que favorezca la moderación en el consumo de recursos.** El PGOU debería asumir la responsabilidad de las actuales generaciones frente a las futuras en la explotación y consumo de los recursos naturales no renovables, como el **suelo**. Es decir, debería asumir el principio de sostenibilidad, ó para ser más precisos debería ser racional, y no lo es.

El suelo productivo se incrementa en 367 hectáreas, casi un 450% del existente (del 160% sin el Área de Oportunidad Industrial propuesta en el POTAUS). Consideramos que esta propuesta es desmesurada e injustificada. El polígono PISA, modelo de zona industrial y de servicios en el Aljarafe, ocupa, después de 20 años funcionando y dos ampliaciones, sólo 60 hectáreas. Y conviene recordar el **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía** que en su punto “[51] Suelo para actividades productivas [N]” apartado 3 c) dice: “*En el marco del planeamiento urbanístico deberán justificarse las dimensiones y cualificación de los suelos destinados a actividades productivas a partir de un análisis supramunicipal, en el que se valoren las oportunidades reales en el contexto de las estructuras territoriales intermedias propuestas por este Plan y los sistemas productivos locales presentes*”.

Al margen de las Áreas de Oportunidad incluídas en documento provisional del POTAUS, se incluyen propuestas de una enorme dimensión, como un área turística (50 hectáreas), un área sanitaria (60 hectáreas), un área privada dedicada a residuos sólidos (21 hectáreas) e incluso un intercambiador de transportes de ni más ni menos que 9 hectáreas. Sin cuestionar la bondad de proponer un intercambiador de transportes ó un hospital, nada justifica la enorme dimensión de esas actuaciones, salvo que sean la excusa para realizar actuaciones inmobiliarias asociadas, auténtica finalidad de dichas actuaciones. Estas actuaciones carecen de suficiente justificación e incluso se presentan, en algún caso como dotaciones.

Así, en relación con la propuesta de “Ciudad Sanitaria” el Avance dice: “*No se conoce el programa del área, ...*”. Y en relación con el intercambiador de transportes: “*Esta intervención está planteada como un equipamiento de un Centro Intermodal de Transportes*”. Respecto al Área de Residuos Sólidos “*Esta actuación es una actuación en suelo no urbanizable donde se pretende implantar un vertedero*”. El Área Turística carece también de cualquier justificación.

El preceptivo análisis supramunicipal, valorando oportunidades, no existe y tampoco se encuentra en el Avance del PGOU. Tampoco se encuentra en el documento provisional del POT AUS en el caso de las Áreas de Oportunidad actuaciones que ADTA ha cuestionado en sus alegaciones a ese documento. La justificación que hace el PGOU de la necesidad de tan importante superficie para espacios productivos, consideramos que es insuficiente y no tienen el carácter de análisis exigido por la norma.

El Decreto 11/2008, de 22 de enero, por el que se desarrollan procedimientos dirigidos a poner suelo urbanizado en el mercado con destino preferente a la construcción de viviendas protegidas, exime el suelo productivo del computo a efectos del límite establecido para el crecimiento de suelo. Si hacemos el cálculo:

$$\begin{aligned} & \text{Porcentaje de incremento se suelo sin suelo productivo (y sin Área de Oportunidad Residencial)} \\ & \text{prevista en el documento provisional del POT AUS)} = \\ & ((\text{Suelo total propuesto en el PGOU} - \text{Suelo del Área Oportunidad Residencial} - \text{Suelo productivo} \\ & \text{propuesto en el PGOU incluyendo el Área de Oportunidad Industrial}) - \\ & (\text{Suelo previsto en plan actual} - \text{Suelo previsto productivo en el plan actual})) / \\ & (\text{Suelo previsto en plan actual} - \text{Suelo previsto productivo en el plan actual}) * 100 \\ & = 83,10 \% \end{aligned}$$

Es decir, que se supera el límite del 40% de incremento del suelo.

Por otra parte, la transformación y los usos asociados del suelo planteada, además de no aparecer suficientemente justificada implican elevado riesgo de impactos negativos en tres dimensiones básicas para la habitabilidad:

- a) Sobre la ecología urbana: Incrementando la artificialización del territorio municipal y multiplicando su huella ecológica sobre otros territorios ajenos.
- b) Sobre la capacidad de gobierno, administración y gestión del metabolismo urbano: Incrementando drásticamente su fragilidad y dependencia externa.
- c) Sobre los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social: Introduciendo transformaciones excesivamente rápidas e insuficientemente basadas sobre la actual situación y tendencia, tanto del municipio como del área metropolitana en que se inscribe.

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, dice en la Memoria de Ordenación, en el “**TÍTULO II MODELO TERRITORIAL DE ANDALUCÍA**” en el apartado “[11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E]” dice lo siguiente:

“... 2. El uso más sostenible de los recursos.

El Modelo Territorial de Andalucía asume como uno de sus principios orientadores la utilización racional de los recursos, entendida como argumento indispensable para progresar en la creación de un sistema territorial y productivo sostenible.

Esta exigencia implica tener en cuenta la trama de relaciones ecológicas que sustenta el orden territorial, considerando sus consecuencias en coordenadas espaciales y temporales lo más amplias posibles. El Modelo Territorial se reconoce integrado en un sistema de relaciones ecológicas. La ordenación territorial puede y debe contribuir al progreso de la sostenibilidad regional y global a partir de los siguientes aspectos:

- a) **Constituyendo un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua, energía y materiales) a partir de decisiones que reduzcan las necesidades del desplazamiento horizontal de dichos recursos, especialmente en todo lo que se refiere a la movilidad urbana e interurbana, la potenciación de los recursos energéticos**

renovables y la más racional utilización del agua. Ello se refleja, especialmente, en el énfasis por opciones de gestión de recursos desde la perspectiva de la demanda....”

Y en el “**TÍTULO III ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL Capítulo 1 Sistema de Ciudades Sección 4 Orientación y Control de los procesos de urbanización y la calidad urbana**” apartado “[43] **Objetivos (O)**”:

“Los objetivos relacionados con los procesos de urbanización del territorio andaluz, en el marco de la Política de Ciudades, son los siguientes:

- a) Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseables.*
- b) Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.*
- c) Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global”*

Asimismo, en el apartado “[45] **Modelo de ciudad (N)**” dice lo siguiente:

“1. El planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía.

2. La consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. ...

4. Como norma y con criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en este Plan los siguientes:

*a) La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. Con carácter general **no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.***

Y no olvidemos que la LOUA en su artículo 9 dice lo siguiente:

“Artículo 9. Objeto.

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:

a) Su adecuada integración en la ordenación dispuesta por los Planes de Ordenación del Territorio....”.

CONSIDERACIÓN B.1.1.

Consideramos que el PGOU es incoherente con el grado de ejecución alcanzado en el desarrollo de las previsiones del planeamiento anterior y no da prioridad a la culminación de dichos desarrollos y a la intervención sobre la ciudad consolidada sobre los nuevos crecimientos. Contradice por tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, al menos, en el Punto “[45] **Modelo de ciudad (N)” apartado 4 b).**

SUGERENCIA B.1.1.

Por ello sugerimos que la revisión del actual planeamiento, se limite a su adecuación a las nuevas normativas (LOUA, Plan de Transporte, POT, Ley del Suelo, ...) y se concluya y culmine el plan vigente.

CONSIDERACIÓN B.1.2.

Consideramos que el crecimiento de la ocupación de suelo que propone el Avance de PGOU (casi el 400%), es desmesurada y no se ajusta a ningún modelo de desarrollo sostenible. Contradice el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en el apartado “[11] Principios orientadores del Modelo Territorial de Andalucía [E]”, porque no constituye un orden territorial favorecedor de la moderación en el consumo de recursos naturales (suelo, agua energía y materiales), en el apartado “[43] Objetivos (O)” por no contribuir a la sostenibilidad global y en el apartado “[45] Modelo de ciudad (N)”, porque promueve una expansión indiscriminada y un consumo innecesario de recursos naturales y de suelo, superando el 40% del suelo urbano actual, aún sin contar los suelos productivos como establece el Decreto 11/2008.

SUGERENCIA B.1.2

Por ello, la ocupación de suelo debería ser mucho menor.

CONSIDERACIÓN B.1.3.

Consideramos que el crecimiento de la ocupación de suelo productivo que propone el PGOU (más de 350 hectáreas, un incremento del 450%), es desmesurada y no está justificado en el preceptivo análisis de oportunidades que establece el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en el punto “[51] Suelo para actividades productivas [N]” apartado 3 c)”.

SUGERENCIA B.1.3.

Por ello, la ocupación de suelo productivo debería ser mucho menor.

CONSIDERACIÓN B.1.4.

La espectacular transformación y los usos asociados del suelo planteada, además de no aparecer suficientemente justificada implican elevado riesgo de impactos negativos en tres dimensiones básicas para la habitabilidad:

- a) Sobre la ecología urbana: incrementando la artificialización del territorio municipal y multiplicando su huella ecológica sobre otros territorios ajenos; contraviniendo así los principios del Título II del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- b) Sobre la capacidad de gobierno, administración y gestión del metabolismo urbano: incrementando drásticamente su fragilidad y dependencia externa; estando también en este sentido en contra de los principios del Título II del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.
- c) Sobre los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social: Introduciendo transformaciones excesivamente rápidas e insuficientemente basadas sobre la actual situación y tendencia, tanto del municipio como del área metropolitana en que se inscribe; contraviniendo así los principios del Título III del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

B.2 El incremento de viviendas y de población del Avance de PGOU.

En el punto “4.- Descripción Y Justificación De Los Parámetros Básicos De La Ordenación Del Avance Del P gou.” de la Memoria de Ordenación, en el apartado “Cumplimiento de los límites impuestos en el POTA”, el Avance afirma: “Al no fijarse un número concreto de viviendas no se ha querido realizar una hipótesis de crecimiento, quedando por tanto el porcentaje de crecimiento de población a expensas de justificarlo una vez que en la Aprobación Inicial se determinen el número de viviendas por sector.”

No es admisible, y resulta hasta inquietante, que el Avance renuncie a hacer ninguna valoración sobre uno de los parámetros más importantes del PGOU, quizás el que más, el crecimiento de la población.

No obstante, y contradictoriamente, en la Memoria de Ordenación SÍ se especifican las densidades que se otorgarán a los distintos sectores.

Tabla de la MO pág 39

| Sup. Área (m ²) | Sectores | Sup. Sectores (m ²) | Uso Global | Densidad aproximada planteada (viv/Ha) |
|-----------------------------|-------------|---------------------------------|-------------|--|
| 209.854,03 | S.1 | 209.854,03 | Residencial | De 25 a 40 |
| 114.672,13 | S.2 | 102.817,01 | Residencial | De 25 a 40 |
| 110.400,00 | | | | |
| | PP-R-TRANS1 | 32.763,65 | Residencial | 40 |
| | S-3 | 37.029,34 | Residencial | De 25 a 40 |
| | S-4 | 14.515,96 | Terciario | |
| 60.608,16 | S-5 | 47.108,51 | Residencial | De 25 a 40 |
| 423.658,49 | S-O-R | 427.000,00 | Residencial | 40 |
| 919.190,81 | | 871.088,50 | | |

Hemos usado la máxima densidad prevista, para hacer los cálculos de población.

En total el avance propone unas 3.500 viviendas más, que se unen a las más de 1.000 en construcción ó pendientes de construir. Es decir, un incremento del 477% de las viviendas existentes como se puede observar en el cuadro de cifras anterior.

Respecto a la población, no hemos podido ver en el Avance de PGOU ningún estudio de población hecho específicamente para el Plan y las cifras que informa el Avance adolecen de los defectos que hemos resaltado en el punto A. Tomando el coeficiente estadístico de 2,7 habitantes por vivienda y considerando las cifras del censo de población actualizadas del año 2007 (2.533 habitantes), la población final se **incrementaría en casi el 500%, llegando según el cuadro anterior, a casi 15.000 habitantes.**

Incluso si descontasemos el área de oportunidad residencial, prevista en el documento provisional del POTAUS y en el supuesto que se confirmase, el incremento de viviendas y de población supondría el 300% respecto a la actual.

La población de Huévar del Aljarafe, con las actuales tasas de natalidad de la sociedad española y a la vista de lo ocurrido en los últimos años según hemos visto en el punto A, crecería poco. Las previsiones contenidas en el **Plan de Transportes del Área Metropolitana de Sevilla** y en el **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla**, así lo corroboran.

Tampoco el asentamiento de actividades económicas hace prever un crecimiento que justificase las propuestas del Avance de PGOU.

Pero si de lo que se trata es de atender la “*demanda*” en el sentido económico y general del término, debemos precisar que éste no es un concepto que ni siquiera se cita, entre los que el Artículo 9 de la LOUA determina como deberes de los PGOU.

Pero además, si así se considerase, cabe suponer que tal demanda procede de una población que actualmente no reside en el municipio. Y recordemos que la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, en su Artículo 1 apartado 1 dice: “*Los Municipios son entidades básicas de la organización territorial del Estado y cauces inmediatos de participación ciudadana en los asuntos públicos, que institucionalizan y gestionan con autonomía los intereses propios de las correspondientes colectividades*”. Pero si las competencias municipales (sobre cuyos contenidos y alcance puede discutirse mucho) se circunscriben a su propia colectividad (y en esto no hay la menor duda), ¿debe un ayuntamiento dedicarse a atender la “*demanda*” de ciudadanos que no pertenecen a su colectividad? En nuestra opinión no debería, -sobre todo si no está suficientemente planteada en el marco de planeamiento supramunicipal- aunque se hace con demasiada frecuencia y se da por supuesto con excesiva ligereza.

Si esa demanda no puede ser atendida por los municipios de origen de esos ciudadanos, sería un problema supramunicipal que debería atenderse desde la instancia correspondiente que es la Junta de Andalucía, responsable de la Ordenación del Territorio. A estos efectos recordemos lo que dice el Artículo 10 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio “*Los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional establecen los elementos básicos para la organización y estructura del territorio en su ámbito, siendo el marco de referencia territorial para el desarrollo y coordinación de las políticas, planes, programas y proyectos de las Administraciones y Entidades Públicas así como para las actividades de los particulares*”.

Y en ausencia de un Plan de Ordenación del Territorio del Área de Sevilla (recordemos que aún no existe un documento definitivo de éste documento de planeamiento), no debería cada municipio intentar solucionar el problema de atender esa demanda ciudadana, que no se origina en la población actual y por tanto es un interés ajeno a la “*correspondiente colectividad*”. Es decir, una contradicción con el citado artículo 1 de la Ley de Bases de Régimen Local.

Tampoco es una razón justificativa del desmesurado crecimiento, el de otros municipios.

El PGOU debería atender las necesidades de una población real y actual. Debido al crecimiento de la población, los servicios, equipamientos e infraestructuras deberán ser compartidos por un mayor número de habitantes, y la realidad demuestra que su adecuación a un mayor número de habitantes no se hace de forma diligente y con la debida coordinación entre administraciones, porque entre otras razones aún existiendo planes como el antes citado de transporte, no se cumplieren sus previsiones, como sería el caso de aprobarse el PGOU en los términos que plantea este Avance. Todo ello con el consiguiente perjuicio al ciudadano. Tenemos una buena prueba de ello en lo que ha ocurrido, al menos hasta tiempos recientes, en los transportes de la comarca del Aljarafe ó los servicios educativos y sanitarios.

Tampoco pueden justificarse las propuestas en un incremento del presupuesto municipal, pues esos incrementos deberán destinarse a atender las necesidades creadas por los nuevos habitantes. Municipios que siguieron la senda de crecimientos urbanísticos desmesurados, se ven ahora en situaciones financieras penosas e insuficientes para atender a la población que han atraído. Y además con el patrimonio de su suelo liquidado. El crecimiento propuesto por el Avance de PGOU, supone para la hacienda municipal una hipoteca, cuyos pagos resultan imposible de pagar a largo plazo.

Por otra parte, un proceso de expansión como el que plantea el Avance de PGOU de Huévar del Aljarafe, además de conllevar un consumo innecesario de recursos naturales y de suelo, significa la pérdida de la personalidad de Huévar del Aljarafe, como villa histórica del ámbito metropolitano, con unas todavía más que notables connotaciones rurales.

El **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía**, en el “**TÍTULO III. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL, Capítulo 1. Sistema de Ciudades, Sección 4 Orientación y Control de los procesos de urbanización y la calidad urbana**”, apartado “[45] Modelo de ciudad (N)” dice lo siguiente:

“1. El planeamiento urbanístico y territorial favorecerá la consolidación de modelos de ciudad que contribuyan a los objetivos definidos y a su integración ambiental y territorial en el marco del Modelo Territorial de Andalucía.

2. La consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo. Este modelo de ciudad compacta es la versión física de la ciudad mediterránea, permeable y diversificada en su totalidad y en cada una de sus partes, y que evita en lo posible la excesiva especialización funcional y de usos para reducir desplazamientos obligados, así como la segregación social del espacio urbano. El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos.

3. Esta orientación debe adaptarse a las condiciones particulares que presentan los diferentes territorios y estructuras urbanas intermedias del Sistema de Ciudades....

a) En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente...

4. Como norma y con criterio general, serán criterios básicos para el análisis y evaluación de la incidencia y coherencia de los Planes Generales de Ordenación Urbanística con el modelo de ciudad establecido en este Plan los siguientes:

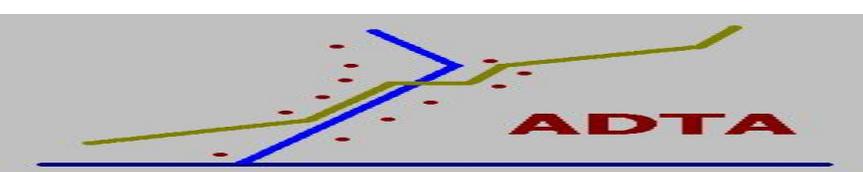
*a) La dimensión del crecimiento propuesto, en función de parámetros objetivos (demográfico, del parque de viviendas, de los usos productivos y de la ocupación de nuevos suelos por la urbanización), y su relación con la tendencia seguida para dichos parámetros en los últimos diez años, debiendo justificarse adecuadamente una alteración sustancial de los mismos. Con carácter general no se admitirán los crecimientos que supongan incrementos de suelo urbanizable superiores al 40% del suelo urbano existente **ni los crecimientos que supongan incrementos de población superiores al 30% en ocho años**. Los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional determinarán criterios específicos para cada ámbito.”*

CONSIDERACIÓN B.2.1.

El Avance no debería omitir la valoración sobre uno de los parámetros más importantes del PGOU, quizás el que más, el crecimiento de la población.

CONSIDERACIÓN B.2.2.

Consideramos que el crecimiento residencial planteado por el Avance de PGOU (hasta casi el 500% de la población actual), es desmesurado en relación con las previsiones metropolitanas, conlleva además de un consumo innecesario de recursos naturales y suelo, como queda antes dicho. Significa también la pérdida de personalidad urbana y funcional diferenciada, no contribuyendo a la preservación de sus características y valores urbanos propios. Contradice, por tanto, al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en su apartado “[45] Modelo de ciudad (M)”, porque promueve una expansión indiscriminada y un consumo innecesario de recursos naturales y de suelo,



conlleva la pérdida de sus características y valores urbanos propios, y supera el incremento del 50% de población, establecido en el Decreto 11/2008.

SUGERENCIA B.2.

Por ello ese crecimiento debería ser mucho menor.

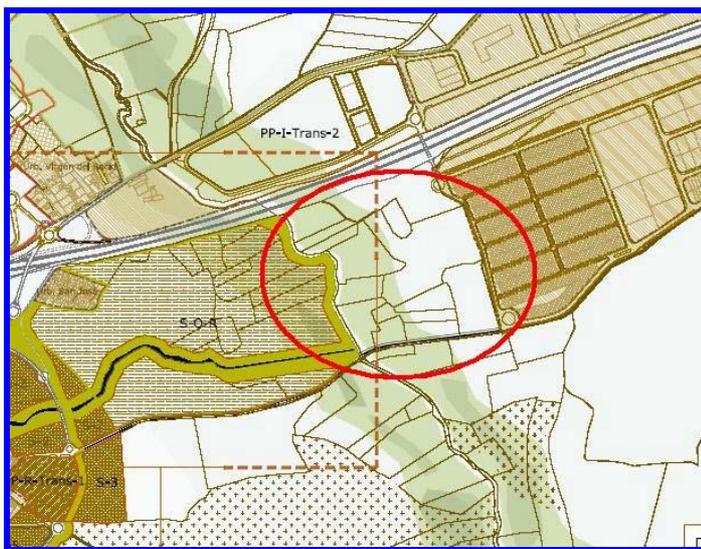
B.3 El modelo de crecimiento.

Además de las consideraciones efectuadas en el punto A, caben hacer las siguientes.

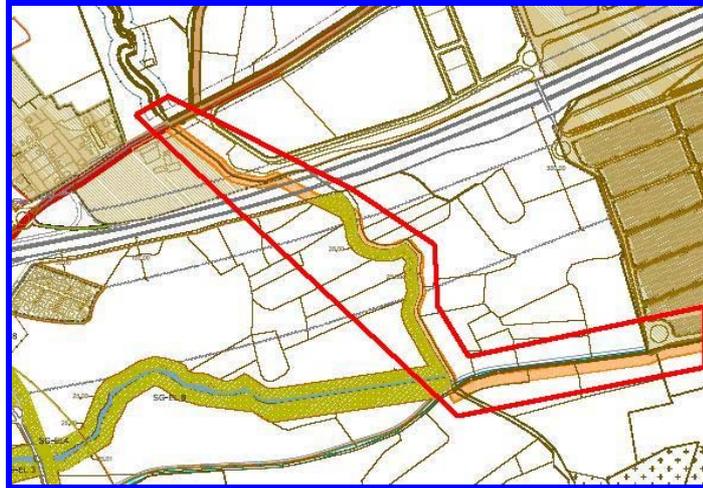
El modelo de crecimiento adoptado **no mejora ni es coherente con la ordenación estructural y aumenta la dispersión,**

- a. El criterio para la delimitación de diversas unidades, son los límites de propiedades (parcelas catastrales), no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad.
- b. Plantea una urbanización enfocada a continuar el crecimiento (deja bolsas de suelo no urbanizable entre suelos urbanos, los bordes urbanos no se terminan, se propone un trazado de vía pecuaria por entre el suelo urbanizable, etc).
- c. Propone incrementar la urbanización de zonas alejadas y aisladas del núcleo, incrementando las necesidades de transportes privado.
- d. Propone incrementar la urbanización en los límites con los municipios colindantes.
- e. Propone la ubicación del intercambiador de transportes en el lado opuesto de la vía, a donde se encuentra todo el pueblo.

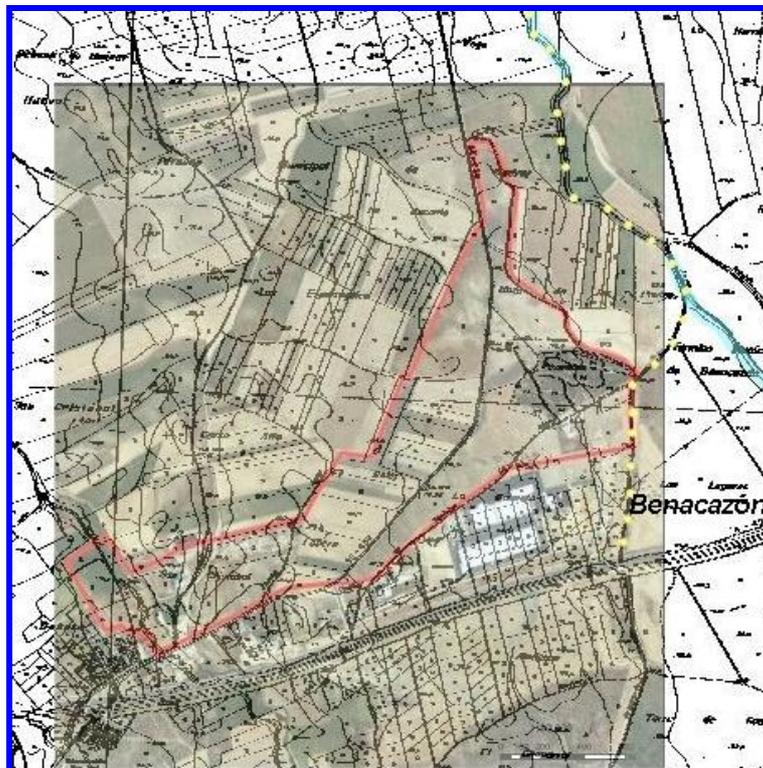
Entre el Área de Oportunidad Residencial y el PP-R se deja una zona de suelo No Urbanizable, mientras se propone la urbanización de zonas sin conexión con el núcleo y/ó muy alejadas de él.



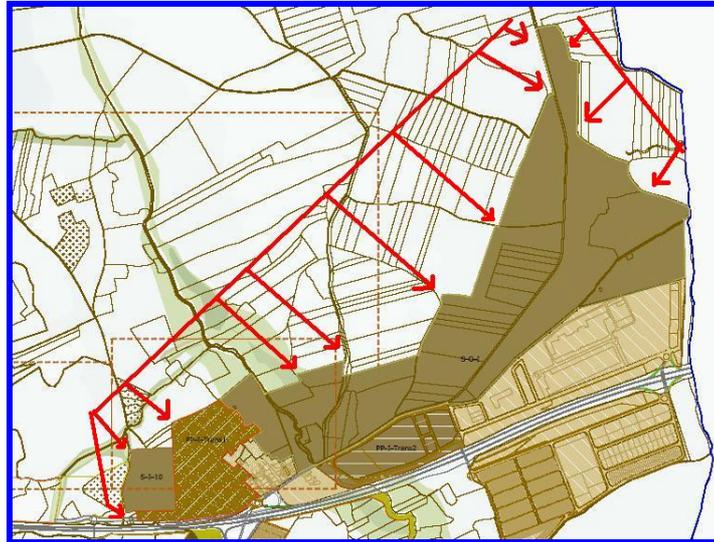
El Avance propone modificar el trazado de una vía pecuaria (suelo No Urbanizable de especial protección), haciendo que atraviese a través de suelo urbanizable, entre el PP-1 y el PP-I2, y en suelo no urbanizable entre el PP-R y el AO-R.



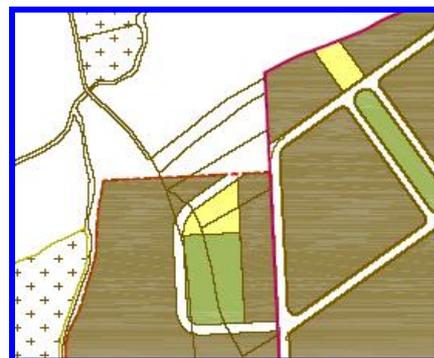
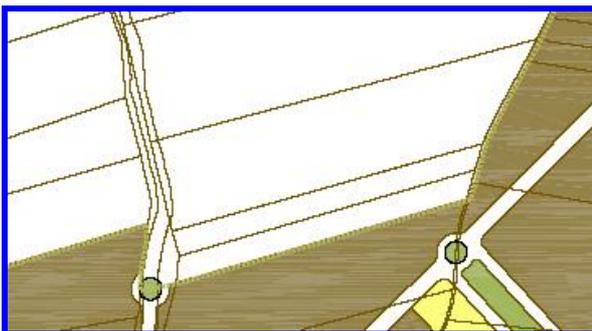
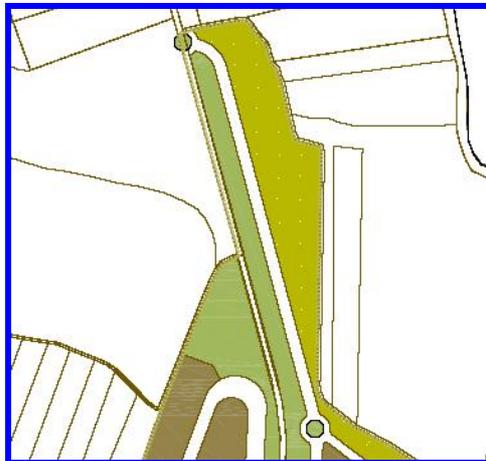
En el Área de Oportunidad Industrial podemos apreciar como se aumenta la urbanización en el límite del término, con el municipio de Benacazón (puntos amarillos sobre la línea de término; la línea roja es el límite del Área de Oportunidad).



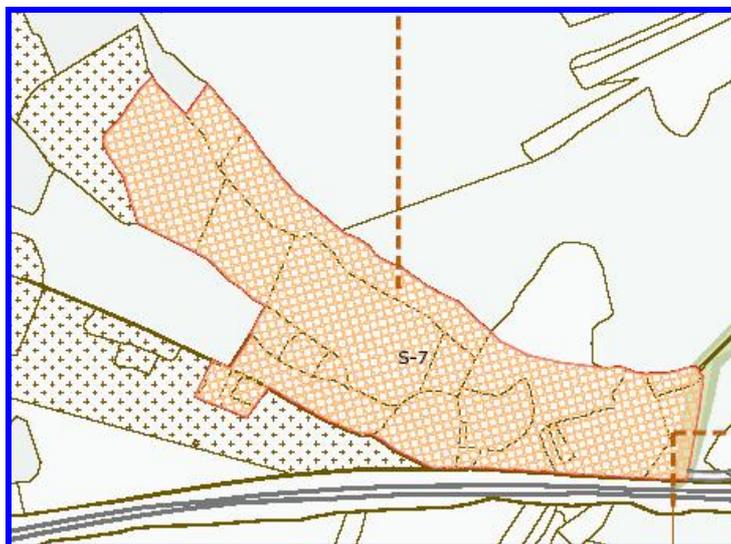
Podemos apreciar en el Área de Oportunidad Industrial como se adapta a los límites de parcela en una forma que no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad, ni a facilitar la movilidad, ni a dar solución a la desviación de las vías pecuarias afectadas, etc.



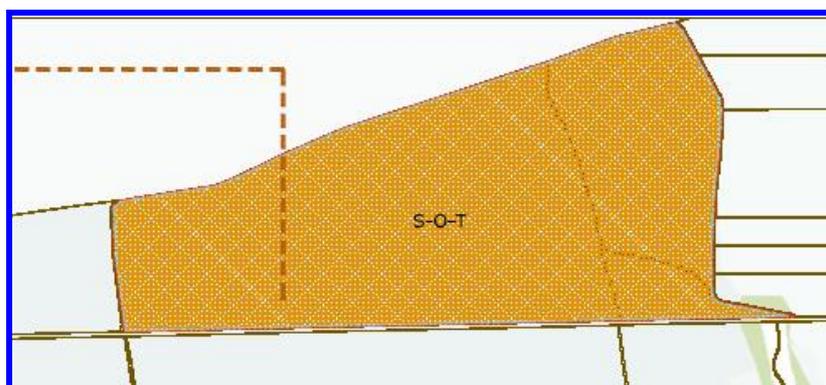
Podemos ver en los detalles, como la propuesta de urbanización está enfocada a continuar con la urbanización y no a terminar la ciudad..



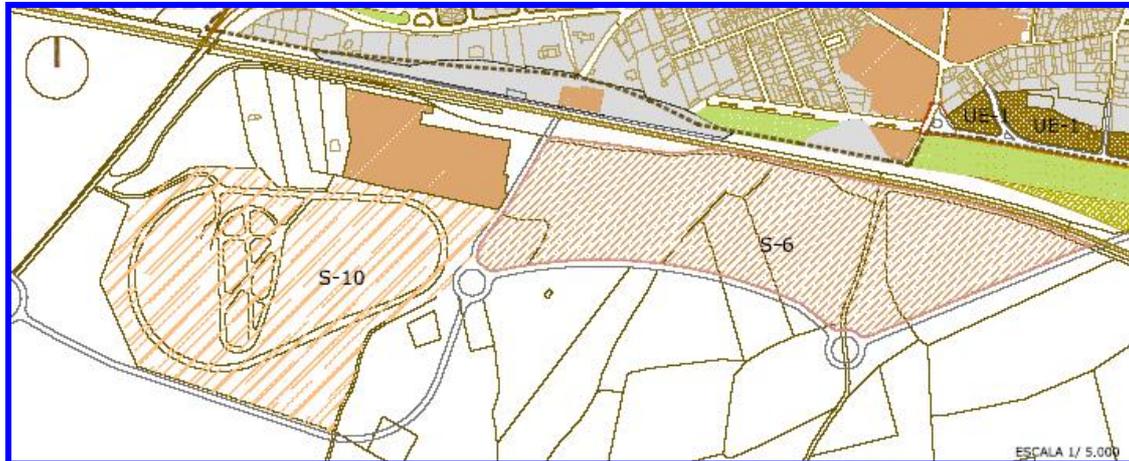
Los límites de la Ciudad Sanitaria propuesta se adaptan a los límites de propiedad en una forma que no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad, ni a facilitar la movilidad, se encuentra desvinculada de la trama urbana, iría vinculada a una nueva conexión a la A-49 y afecta a un arroyo.



La zona turística se adapta a los límites de propiedad en una forma que no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad, ni a facilitar la movilidad, se encuentra desvinculada de la trama urbana y se ubica en el límite de término.



El intercambiador de transporte propuesto se ubica en el lado opuesto de la vía, a donde se encuentra todo el pueblo, lo cual obligaría a pasos a nivel ó costosos puentes, y a una movilidad añadida e innecesaria. Como se puede observar la delimitación y ordenación propuesta en esa zona es incoherente, con huecos de suelo no urbanizable entre zonas urbanizable y/ó viales y/ó vía del tren.



Además de todo ello, las enormes actuaciones separadas funcional y hasta físicamente del núcleo, supone una enorme profundización en la **segregación funcional de la ciudad.**

Por último, el enorme crecimiento propuesto atenta contra la **preservación de las características y valores urbanos** propios de un pueblo tradicional del Aljarafe sevillano.

Y la LOUA dice en su Artículo 3 lo siguiente:

“Artículo 3. Fines específicos de la actividad urbanística.

2. La ordenación urbanística establecida en los instrumentos de planeamiento, en el marco de la ordenación del territorio, tiene por objeto, en todo caso:

*a) La **organización racional y conforme al interés general** de la ocupación y los usos del suelo, mediante su clasificación y calificación....”*

Y en su Artículo 9 lo siguiente:

“Artículo 9. Objeto.

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:...

d) La integración de los nuevos desarrollos urbanísticos con la ciudad ya consolidada, evitando su innecesaria dispersión y mejorando y completando su ordenación estructural.

*Los nuevos desarrollos que, por su uso industrial, turístico, segunda residencia u otras características, no deban localizarse en el entorno del núcleo ya consolidado por las razones que habrán de motivarse, **se ubicarán de forma coherente con la ordenación estructural,** asegurando, entre otros, los objetivos señalados en el apartado g)....”*

En el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, en la Memoria de Ordenación, en el **“TÍTULO III. ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL, Capítulo 1. Sistema de Ciudades, Sección 4 Orientación y Control de los procesos de urbanización y la calidad urbana”**, apartado **“[45] Modelo de ciudad (N)”** dice lo siguiente:

“...2. La consecución de un modelo de ciudad compacta, funcional y económicamente diversificada, evitando procesos de expansión indiscriminada y de consumo innecesario de recursos naturales y de suelo...

3...a)... En los Centros Regionales, inmersos en procesos de carácter metropolitano, el modelo de ciudad compacta y diversificada debe ser preservado y defendido frente a tendencias que produzcan la segregación social y funcional, especialmente del espacio residencial (urbanizaciones residenciales suburbanas de primera y segunda residencia) y comercial (grandes superficies desvinculadas de la estructura urbana), y que produzcan un espacio urbano continuo o conurbado en el que se eliminan los componentes rurales y naturales de mayor valor. Especial importancia tiene la defensa de la personalidad urbana y funcional diferenciada de los núcleos que forman parte de los procesos metropolitanos. Las ciudades medias y pequeñas que se integran en los ámbitos metropolitanos deben hacerlo desde la preservación de sus características y valores urbanos propios, evitando la indiscriminada formación de continuos urbanos que acaben con los modelos diversos de ciudad preexistente...

4...c) La no alteración del modelo de asentamiento, resultando excepcional los desarrollos urbanos desvinculados de los núcleos que en todo caso deberán cumplir las condiciones exigidas por la legislación urbanística, en especial su integración en la ordenación estructural, la no afección a los suelos preservados del desarrollo urbano y la justificación de la capacidad de los sistemas generales, existentes o previstos, para satisfacer la demanda prevista.”

CONSIDERACIÓN B.3.

El modelo de crecimiento adoptado, aumenta la dispersión, no mejora ni es coherente con la ordenación estructural.

- a. El criterio para la delimitación de diversas unidades, son los límites de propiedades, no obedece a razones técnicas urbanísticas, ni a una organización racional, ni a intereses generales, ni a una adecuada y obligada terminación de la ciudad.
- b. Plantea una urbanización enfocada a continuar el crecimiento (deja bolsas de suelo no urbanizable entre suelos urbanos, los bordes urbanos no se terminan, se propone un trazado de vía pecuaria por entre el suelo urbanizable, etc).
- c. Propone incrementar la urbanización de zonas alejadas y aisladas del núcleo, incrementando las necesidades de transportes privado.
- d. Propone incrementar la urbanización en los límites con los municipios colindantes.
- e. Propone la ubicación del intercambiador de transportes en el lado opuesto de la vía, a donde se encuentra todo el pueblo.

Además de todo ello, las enormes actuaciones separadas funcional y hasta físicamente del núcleo, supone una enorme profundización en la segregación funcional de la ciudad. Por último, el enorme crecimiento propuesto atenta contra la preservación de las características y valores urbanos propios de un pueblo tradicional del Aljarafe sevillano.

SUGERENCIA B.3.

Por ello pedimos que se cambie radicalmente el modelo de crecimiento propuesto, optando, en coherencia con el resto de sugerencias, por culminar los desarrollos previstos actualmente, antes de abordar otros nuevos desarrollos.

B.4 La movilidad.

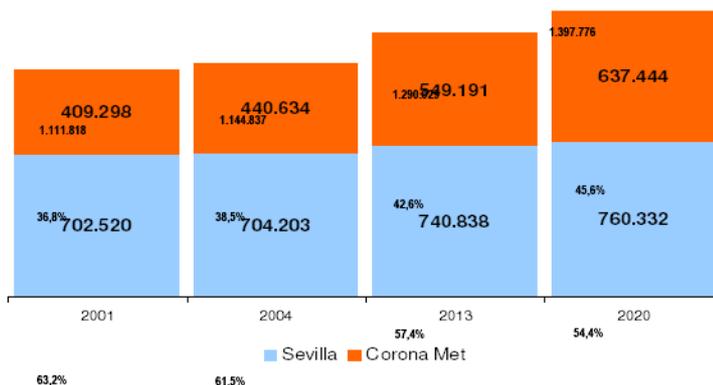
Además de las consideraciones efectuadas en el punto A, respecto a la movilidad, caben hacer las siguientes.

La mayor parte de la población que atraigan los desarrollos urbanísticos, tendrá su lugar de trabajo fuera del municipio de Huévar del Aljarafe. Toda esa población deberá hacer uso de los servicios de transporte planificados por el citado Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

Las previsiones del **Plan de Transportes del Área Metropolitana de Sevilla**, documento de la Consejería de Obras Públicas y Transportes aprobado por el Decreto 188/2006 de 31 de octubre de 2006 (Boja 234 de 4 de diciembre de 2006). Según dicho documento, la previsión de crecimiento de población de todo el Área Metropolitana para el año 2020 es de 250.000 habitantes de los cuales 196.000 correspondería a la Corona Metropolitana. Es decir la Corona pasaría de los 440.000 a 630.000, un crecimiento del 44% respecto a la población actual. Todas las previsiones de infraestructuras, están realizadas atendiendo a esas previsiones de incremento de la población.

ESTIMACIONES DE EVOLUCIÓN DE POBLACIÓN Y EMPLEO.

A) POBLACIÓN.



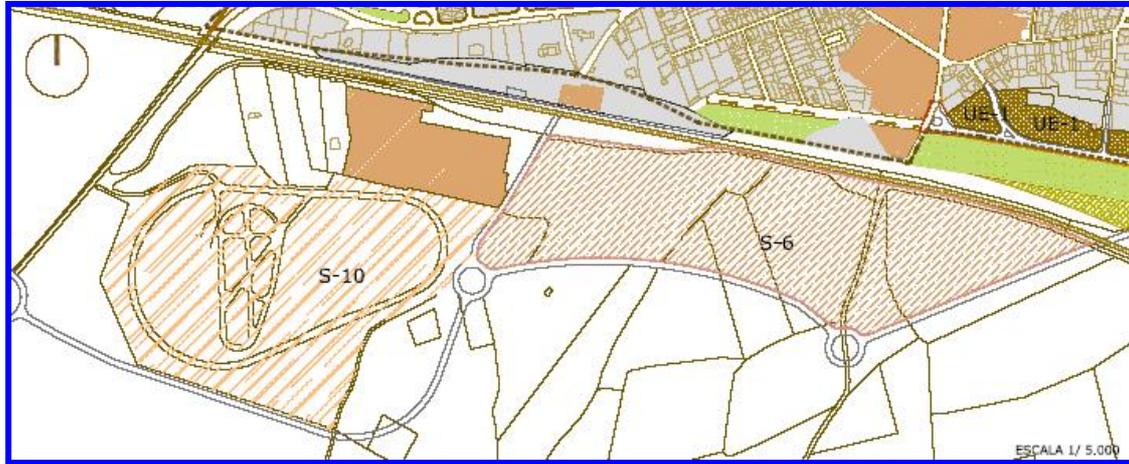
Pero el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla está previsto para una población muy inferior a la propuesta por el avance de PGOU, como antes ha quedado dicho. La mayor parte de esa población, previsiblemente, por tanto, deberá hacer uso del coche para sus desplazamientos, ya que la capacidad de los transportes públicos no será suficiente. Así, el Plan de Transporte no contempla la llegada del tren de cercanías hasta Huévar.

Aunque se alargase el tren de cercanías hasta Huévar (cosa que, insistimos, no prevé el Plan de Transportes), las enormes actuaciones productivas existentes (PP-1, PP-3, PP-R), la parte residencial del PP-R, y las propuestas (PPI-2, AOI, Ciudad Sanitaria, Zona Turística,...), se encuentran alejadas del núcleo y del ferrocarril, y dependerían del coche para el transporte.

De hecho el Avance basa gran parte de su estrategia de crecimiento en el uso de la A-49, aspecto que hemos discutido en el punto A.1.3.2, que concluíamos con la siguiente consideración: “El Avance toma un criterio de ordenación (concentrar los nuevos servicios basándose en la A-49) que es contradictorio con las directrices y estrategias para el transporte adoptados por el POTA”.

De esta forma tendremos agravada la situación actual que vivimos, caracterizada por el atasco de las principales vías de acceso a Sevilla.

Por otra parte, el intercambiador de transporte propuesto se ubica en el lado opuesto de la vía, a donde se encuentra todo el pueblo, lo cual obligaría a pasos a nivel ó costosos puentes, de forma innecesaria. Como se puede observar la delimitación y ordenación propuesta en esa zona es incoherente, con huecos de suelo no urbanizable entre zonas urbanizable y/ó viales y/ó vía del tren.



Además de todo ello, no hemos visto en el documento, ningún estudio específico de movilidad, con cifras de la movilidad generada y atraída por los nuevos desarrollos, ni cifras sobre emisiones de CO2, etc...

Recordemos lo que dice el POTA en el “**TÍTULO III ESTRATEGIAS DE DESARROLLO TERRITORIAL Capítulo 1 Sistema de Ciudades Sección 4 Orientación y Control de los procesos de urbanización y la calidad urbana**” apartado “[43] **Objetivos (O)**” dice lo siguiente:

“Los objetivos relacionados con los procesos de urbanización del territorio andaluz, en el marco de la Política de Ciudades, son los siguientes:

- a) Preservar el Modelo Territorial de Andalucía frente a procesos de urbanización no deseables.*
- b) Mejorar los niveles de competitividad, calidad de vida y cohesión social de las ciudades andaluzas.*
- c) Contribuir desde el Sistema de Ciudades a la sostenibilidad global”*

Además, en el apartado “45 Modelo de ciudad (N)” dice lo siguiente:

*“... El desarrollo urbano debe sustentarse en un modelo basado en la creación de ciudad que genere proximidad y **una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos**”.*

Por otra parte, 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), exige lo siguiente:

“7.6. Garantía del Servicio de Transporte a los nuevos desarrollos urbanos

El objetivo de potenciar el uso del transporte público debe sustanciarse no sólo para la población actual sino para la que residirá en los nuevos desarrollos urbanos. Para garantizar dicho objetivo, el Plan de Transporte determina:

- a) Los Planes Generales de Ordenación Urbanística de los municipios del ámbito deberán incluir en sus determinaciones las propuestas de plataformas reservadas para el transporte público necesarias para la movilidad en este modo tanto para la población actual como para la futura. A estos efectos, se considerará que dichas infraestructuras, salvo justificación suficiente, deberán*

tener capacidad para transportar, al menos, un volumen diario de viajeros igual al de su número de habitantes multiplicado por 0,8.

b) Para garantizar y concretar la definición de los elementos estructurantes de la red de transporte -tal y como exigen los artículos 9 y 10 de la Ley 7/2002 de Ordenación Urbanística de Andalucía sobre las determinaciones que deben recoger los Planes Generales de Ordenación Urbanística los PGOU de los municipios del ámbito metropolitano deberán incluir la redacción de un Estudio de Movilidad del conjunto municipal, en el que se incluya:

- El análisis de la movilidad generada y atraída por el ámbito municipal, tanto en la situación actual como en la tendencial, esta última correspondiente a los horizontes temporales establecidos en el PGOU, teniendo en cuenta en la misma la movilidad producida por los nuevos desarrollos urbanos determinados en dicho planeamiento.

- La asignación de la demanda de viajes obtenida a las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, analizando la capacidad de las mismas para absorber dicha demanda; el análisis incluirá también la evaluación de los efectos que se produzcan en las redes de transporte de interés metropolitano a las que se conecten las infraestructuras de transporte propuestas en el PGOU, sean éstas exteriores o no al ámbito municipal considerado.

- El cálculo de las emisiones de gases de efectos invernadero, y las medidas a adoptar para la mejora de la calidad ambiental y ahorro energético”.

CONSIDERACIÓN B.4.

Consideramos por tanto, que el Avance de PGOU no se ajusta al modelo de desarrollo deseable para nuestra comarca, porque NO propone un modelo de transporte que contemple los distintos modos de transportes de forma sostenible, suficiente e integrada. Contradice por tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía por no contribuir a la sostenibilidad global, porque adopta un modelo de desarrollo urbano que no genera proximidad y una movilidad asegurada por altos niveles de dotaciones de infraestructuras, equipamientos y servicios de transportes públicos. No se ajusta tampoco a las previsiones del Plan de Transporte del Área de Sevilla. Consideraciones que se añaden a las que expresamos en el punto A respecto a la movilidad.

SUGERENCIA B.4.

Por ello pedimos que el Avance de PGOU adecúe sus propuestas al crecimiento previsto de población e infraestructuras, por el POTA y el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla, se base en el transporte público y se acompañe de un Plan de Movilidad, basado en un estudio de los flujos generados por los nuevos asentamientos y los niveles de contaminación inducidos.

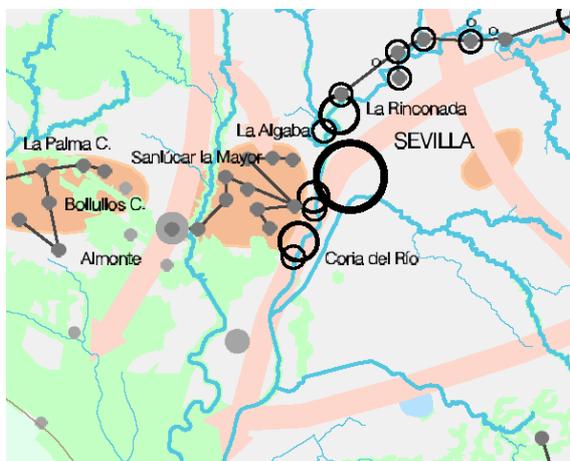
C.- La incidencia de las propuestas del Avance de PGOU en el medioambiente y el paisaje.

En las áreas metropolitanas, para que el crecimiento urbano se produzca de manera equilibrada, es necesario que junto a las zonas edificadas existan espacios libres y áreas rurales, tanto por razones socioeconómicas -importancia de la producción y del empleo del sector agrícola- como ambientales -producción de oxígeno, retención del suelo y del agua, mantenimiento de hábitats faunísticos-, urbanísticas -ruptura y articulación del continuo urbano, acogida de las actividades de ocio y recreo- y culturales -variedad paisajística, continuidad con la cultura rural tradicional-. En este sentido, en el Aljarafe reviste especial importancia el área alrededor del río Guadimar, declarado además, paisaje protegido por la Consejería de Medio Ambiente.

Los incrementos de la urbanización al este del término incidirán negativamente en el paisaje protegido del valle del Guadimar. Conviene recordar la cada vez más valorada función de las PROTECCIONES PAISAJÍSTICAS en la planificación territorial, que ha venido a incorporarse al **Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**, donde podemos leer:

“La diversidad paisajística de Andalucía constituye uno de los valores esenciales del territorio y de la diversidad de las culturas que expresan las diferentes formas de adaptación al medio, en el envolvente común del mundo mediterráneo, y con las diferentes formas de utilización de los recursos del territorio y de la construcción de sus elementos urbanos e infraestructurales”.

En dicho documento el Aljarafe aparece entre los **Ámbitos agrarios con especiales valores paisajísticos**, conectado con varios **Pasillos potenciales de relación y conexión entre distintos ámbitos de protección**, en uno de los cuales se inscribe el valle del Guadimar. Conviene también destacar aquí los recientes compromisos internacionales de España y más concretamente la Convención Europea del Paisaje.



Finalmente la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía, en su Artículo 9, se dice lo siguiente:

“Artículo 9. Objeto.

En el marco de los fines y objetivos enumerados en el artículo 3 y, en su caso, de las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio, los Planes Generales de Ordenación Urbanística deben:

A) *Optar por el modelo y soluciones de ordenación que mejor aseguren:*

...

g) *La preservación del proceso de urbanización para el desarrollo urbano de los siguientes terrenos: Los colindantes con el dominio público natural precisos para asegurar su integridad; los excluidos de dicho proceso por algún instrumento de ordenación del territorio; aquellos en los que concurren valores naturales, históricos, culturales, paisajísticos, o cualesquiera otros valores que, conforme a esta Ley y por razón de la ordenación urbanística, merezcan ser tutelados; aquellos en los que se hagan presentes riesgos naturales o derivados de usos o actividades cuya actualización deba ser prevenida, y aquellos donde se localicen infraestructuras o equipamientos cuya funcionalidad deba ser asegurada”.*

Hemos ya hecho constar la incongruencia de la propuesta de recorrido alternativo a una de las vías pecuarias afectadas, que se haría pasar por entre el suelo urbanizable, y entre el PP-R y la A-O-R.

No hemos visto en la Memoria de Ordenación, ningún catálogo de los **caminos rurales**, siendo elementos patrimoniales a proteger.

Tampoco hemos visto ninguna actuación tendente a proteger los caminos rurales y las vías pecuarias (por ejemplo, del tráfico y de los vertidos de escombros) y mejorarlos. (POTA “[111] Componentes del Sistema del Patrimonio Territorial de Andalucía [N]..c) *Las redes de comunicación complementarias o alternativas que interconectan los espacios y bienes protegidos (vías pecuarias, caminos rurales...*” y “[46] *Ordenación y mejora de los procesos de urbanización [D]... 1. De acuerdo con los instrumentos previstos en la legislación urbanística, los órganos responsables de la política urbanística autonómica **establecerán directrices y criterios** relativos al tratamiento territorial y urbanístico de los procesos de urbanización característicos de Andalucía, en particular sobre todas o algunas las siguientes cuestiones:... k) Orientaciones generales relativas a la ordenación del suelo no urbanizable y **la protección de los patrimonios territoriales y del paisaje.**”).*

CONSIDERACIÓN C.1.

Consideramos que las propuestas del Avance de PGOU afecta negativamente al paisaje del valle del Guadamar, propone trazados alternativos a vías pecuarias que son incongruentes y no protege los caminos rurales como elementos patrimoniales, y no propone actuaciones para la protección y mejora de los mismos, ni para las vías pecuarias.

SUGERENCIA C.1.

Por ello pedimos que el Avance del PGOU, desista de la actuación A-O-I que afecta al paisaje del valle del Guadamar, proponga trazados alternativos a las vías pecuarias congruentes con la ordenación e incluya los caminos rurales municipales como elementos patrimoniales. Asimismo, pedimos que se incluyan medidas y actuaciones de protección y mejora de los mismos y de las vías pecuarias.

Por la Asociación en Defensa del Territorio del Aljarafe

AL ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE HUÉVAR DEL ALJARAFE