

Cercanías del Aljarafe Ya
Sanlúcar la Mayor, 11 de noviembre de 2008



Por un



Aljarafe habitable!



PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Documentos “Análisis de la situación actual” y “Diagnóstico Propositivo” de Febrero de 1995,

Situación del área sevillana tercermundista (comparada con Madrid, Barcelona, Valencia).

Última posición en cuanto a líneas de autobús, velocidad comercial y viajeros.

Incidencia muy baja de los medios de transporte en plataforma reservada (solamente la escasa red de ferrocarril de cercanías, frente al Metro existente en las otras ciudades).

Incidencia del transporte público en el total de viajes mecanizados muy baja (32 % del total, cuando el objetivo a conseguir se considera que es el 50 %).

Graves deficiencias en la movilidad y la calidad de vida de la población,

Es insostenible a medio plazo.



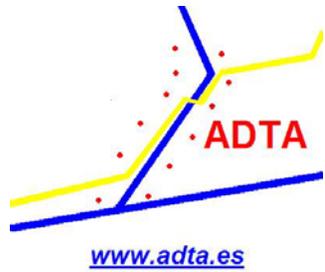
PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE SEVILLA

Documentos “Análisis de la situación actual” y “Diagnóstico Propositivo” de Febrero de 1995,

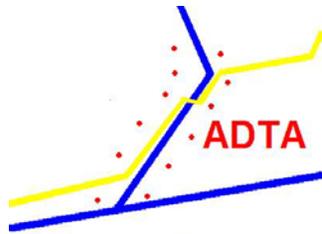
Propone un nuevo modelo de sistema de transportes.

Impulsar la comunicación con **transporte colectivo**, mejorando los medios existentes (**ferrocarril de cercanías**, autobuses urbanos e interurbanos) y desarrollando nuevos medios de transporte colectivo (planteando como alternativas el metro convencional, el metro ligero y el tranvía); junto a otras medidas complementarias (integración tarifaria, aparcamientos disuasorios, intercambiadores, mejora del medio ambiente restringiendo los modos más contaminantes).

Autoridad única del transporte en el área metropolitana.



Y PASARON CINCO AÑOS



www.adta.es

NO A LA SE-40, SÍ AL PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES (ADTA 14/01/2000)

No deben plantarse nuevas autopistas (generando con ello más utilización del coche y más viajes convergentes hacia el colapsado casco histórico de la ciudad) hasta que no se haya dotado al área de una mínima red de transporte público y de una planificación conjunta de todos los medios de transportes.

Esta es la conclusión a la que llegaron los estudios del Plan Metropolitano de Transporte del Área Metropolitana, promovido por la Junta, que en noviembre de 1995 se plantea como objetivo deseable para el área sevillana el llegar a una proporción de 50% de viajes en transporte público y 50% en automóvil privado; y para ello se propone canalizar el grueso de las inversiones en el transporte público (metro-tren ligero, **tren cercanías**, red eficiente de autobuses) y en la intermodalidad...

ANTECEDENTES

Provincia 19 VIERNES · 14 ENERO 2000
EL CORREO DE ANDALUCÍA

No a la SE-40

Albert Batiste/Daniel Mitter/Juan Antonio Morales
ASOCIACIÓN DE DEFENSA DEL TERRITORIO DEL ALJARAFE

Una nueva amenaza se cierne sobre la maltrecha área metropolitana de Sevilla: la nueva autopista de circunvalación SE-40, cuyo trazado ha aparecido en la prensa junto al anuncio del Ministerio de Fomento de que esta obra pública constituirá su principal prioridad.

Porque de amenaza hay que calificar a la infraestructura que se proyecta sin tener en cuenta las deficiencias y necesidades en cuanto a la ordenación del territorio, el urbanismo y el transporte del área y al margen de los planes que al respecto está desarrollando la Junta de Andalucía.

En efecto, existe un consenso generalizado entre los profesionales y personas preocupadas por la ordenación del territorio y el urbanismo, acerca de que, después de las grandes inversiones en red viaria que se realizaron en 1992 (SE-30, rondas de Sevilla, etc.), actualmente la prioridad en el área metropolitana debe ser el transporte público, junto a la solución de las graves carencias existentes en otros aspectos vitales (ciclo del agua, espacios libres, medio ambiente, equipamientos, etc.)

Centrándonos en el transporte, en el área de Sevilla la participación del transporte público en el total de viajes que se realizan (sólo el 20 % sobre el 80 % del transporte privado) es muy baja comparada con la de otras capitales europeas, y no es mantenible a medio plazo sin unas graves consecuencias en cuanto a disminución de la calidad de vida y costes ambientales y económicos. Por ello, no deben plantearse nuevas autopistas (generando con ello más utilización del coche y más viajes convergentes hacia el colapsado casco histórico de la ciudad) hasta que no se haya dotado al área de una mínima red de transporte público y de una planificación conjunta de todos los medios de transporte.

Esta es la conclusión a la que llegaron los estudios del Plan Intermodal del Transporte del Área Metropolitana promovido por la Junta, que en noviembre de 1995 se plantea como objetivo deseable para el área sevillana el llegar a una proporción de 50% en viajes en transporte público y 50% en automóvil privado; y para ello, se propone canalizar el grueso de las inversiones en el transporte público (metro-tren ligero, tren de cercanías, red eficiente de autobuses) y en la intermodalidad entre los diversos medios de transporte (intercambiadores, aparcamientos disuasorios, planificación unitaria de tarifas, etc.)

En cuanto a la red viaria, el Plan Intermodal plantea, como alternativa al anillo cerrado de circunvalación, una serie de actuaciones (mejora de los enlaces de la SE-30, autovía de unión entre la carretera de Madrid y la de Cádiz, autovía de unión entre la autopista de Huelva y la de Coria, ronda Supernorte, eje Norte-Sur del Aljarafe, eje del Guadaira), la mayoría de ellas reforma y adecuación de vías existentes, lo que, con un coste mucho menor, permitiría priorizar la inversión en transporte público. Dicho Plan, aunque todavía no ha llegado a ser aprobado, ha sido ampliamente discutido y difundido entre los Ayuntamientos y Administraciones implicadas.

Los planes del Ministerio de Fomento en cuanto a priorizar la construcción de una nueva autovía tan costosa (cuyo coste se detraerá de otras inversiones como el Metro, etc.), se contradicen no sólo con el Plan

Intermodal de Transporte, sino también con la ordenación territorial del área metropolitana que está acometiendo la Junta de Andalucía a través del Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAU).

En efecto, en los documentos que se conocen hasta ahora de dicho Plan, no se contempla la necesidad de esta infraestructura; al contrario, se propone la protección y el mantenimiento como espacios libres o rurales de algunos de los ámbitos por los que Fomento pretende que pase la autopista. En este sentido, y como vecinos de la comarca del Aljarafe, tenemos que denunciar que el trazado propuesto de la SE-40 por dicha comarca es una grave amenaza para su correcta ordenación territorial y para el mantenimiento de su identidad.

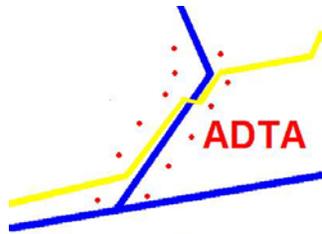
En efecto, el paso de la autopista por el valle del río Pudio significaría la partición de la comarca en dos mitades y la definitiva urbanización del espacio rural existente entre la aglomeración de la cornisa (Camas, Castilleja de la Cuesta, Gines, Tomares, Bormujos, Mairena, Palomares) y los núcleos de la segunda corona (Olivares, Villanueva, Espartinas, Umbrete, Bollullos, Almensilla), y con ello la desaparición de dicho valle como espacio rural equilibrador de la expansión urbana y posible parque lineal central del Aljarafe.

La idea de situar en el valle del río Pudio un parque comarcal, que se viene planteando desde hace tiempo en diversos planes (entre ellos el POTAU) y que nosotros de-

fendemos, responde a la necesidad de cubrir los graves déficits de espacios libres que tiene la comarca, y a la oportunidad que existe en este espacio que recorre de Norte a Sur el centro de la comarca, que conserva todavía un buen nivel de calidad natural y paisajística (aunque cada vez más amenazado por urbanizaciones y construcciones aisladas) y que contiene, además del cauce del arroyo, importantes vías pecuarias (Cañada Real de la Isla, Cañada Real de Sevilla a Villamanrique, etc.) que constituyen en conjunto un dominio público de unas 100 hectáreas de superficie para posibles usos de ocio y disfrute de la naturaleza, que se perdería en su mayor parte con la construcción de la autopista.

Ante estos inconvenientes y desajustes con las necesidades reales y la planificación en curso, y existiendo una alternativa racional, documentada y consensuada, nos preguntamos a qué obedecen las prisas por la construcción de la SE-40; sospechando que al oportunismo del Ministerio de Fomento y a los intereses de las posibles empresas adjudicatarias de la obra, se juntan los de la especulación del suelo por parte de los propietarios de los terrenos colindantes con la futura autopista.

Por todo ello, decimos no a la SE-40 tal como se está planteando por parte del Ministerio de Fomento, y sí a la planificación integral del territorio y del transporte por parte de la Junta de Andalucía y los Ayuntamientos. Asimismo, reivindicamos la participación ciudadana en las decisiones que afectan a la ordenación territorial y urbanística, llamando a las personas, asociaciones e instituciones interesadas a abrir un debate y tomar una postura activa sobre estas cuestiones, no dejando que la inercia y los hechos consumados se impongan como ha ocurrido tantas veces.



www.adta.es

LOS EXPERTOS SEÑALAN LA SE-40 COMO LA PRINCIPAL NECESIDAD VIARIA DE SEVILLA (VILLAR MIR 16/01/2000)

“El problema más importante de infraestructuras de Sevilla es la falta de la SE-40”

ANTECEDENTES

Sevilla 13 DOMINGO 16 ENERO 2000 EL CORREO DE ANDALUCÍA

IU exige a Salud que se solucionen las deficiencias sanitarias

SEVILLA. EL CORREO
El Grupo Municipal de Izquierda Unida llevará ante el Gobierno local en la próxima Comisión de ruegos y preguntas las numerosas quejas que han recibido sobre el funcionamiento de los servicios sanitarios de la ciudad, en sus distintos niveles asistenciales.

En cuanto a la atención primaria, según IU, se han recibido protestas públicas en Triana; en Bellavista se han denunciado que las citas se demoran semanas. Todo ello, y según el portavoz de IU, Luis Pizarro, “sobre la realidad conocida de la muy deficiente implantación de la reconversión de la red de la ciudad”.

Asimismo, Pizarro señala “en la atención especializada y hospitalaria, las noticias de colapsos y ataques son continuas. Citas con demoras de hasta seis meses, listas de esperas interminables, hospitales como el del Valme denunciados frecuentemente en los medios de comunicación”.

Las competencias sanitarias de los Ayuntamientos se refieren básicamente a la promoción y protección de la Salud Pública y a la participación en la gestión de la atención primaria, lo que la delegación no ha sabido llevar, según IU.

Villar Mir elogia los grandes logros en infraestructuras de los últimos 20 años

Los expertos señalan la SE-40 como principal necesidad viaria de Sevilla

Inma Rendón
SEVILLA

La importante mejora que han experimentado en los últimos años las carreteras en la provincia de Sevilla es uno de los puntos más destacados que han señalado expertos ingenieros en su reciente paso por la ciudad, dentro de la presentación de candidaturas a las próximas elecciones a la presidencia del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos que se celebrarán el próximo 31 de enero.

En este sentido, Juan Miguel Villar Mir, presidente de una de las dos principales candidaturas (son tres en total) y presidente, entre otras actividades, de la constructora OHL, apuntó a este periódico la necesidad de la construcción de la SE-40, la ronda de circunvalación que rodeará la ciudad por detrás de la SE-30. “El problema más importante de infraestructuras de Sevilla es la falta de la SE-40”, esgrime Villar Mir, quien recuerda los años trabajando en la delegación andaluza de Dragados y Construcciones y en el Puerto de Cádiz.

El que fuera vicepresidente del Gobierno y Ministro de Hacienda al comienzo de la Transición, asegura no obstante que las carreteras sevillanas y andaluzas “han

dado en los últimos veinte años el mayor avance en infraestructuras de toda su historia”. Sobre el resto de comunicaciones existentes en la ciudad, Villar Mir comenta que, aunque “el tren AVE es excelente”, hace falta la prolongación hasta Huelva y Cádiz, así como la conexión entre Córdoba y Granada mediante el tren de alta velocidad.

Por su parte, Ignacio García Arango, vicepresidente de la candidatura encabezada por Enrique Pérez Galdós, también apunta a la mejora experimentada por las carreteras de Sevilla después de la Exposición Universal de 1992, así como a la mejora de la gestión del agua llevada a cabo en la ciudad.

MÁS VOZ PARA LOS INGENIEROS

Sobre el programa que presenta su candidatura (el Colegio de Ingenieros de Caminos es único, aunque está dividido por demarcaciones en función de las comunidades autónomas), García Arango señala como principal punto la necesidad de intensificar la acción social del colectivo. “An-

tes nos manteníamos calladitos, pero en esta sociedad en la que todo el mundo habla y participa, debemos mostrar nuestra postura”, señala.

También plantean potenciar la entrada de los jóvenes en la profesión de forma que “dentro de dos años podamos mantener un congreso de ingenieros jóvenes para que tomen el relevo”, dice García Arango.

A su vez, Villar Mir, presidente de otra de las candidaturas destaca

dentro de su programa la necesidad de hacer una “completa renovación del Colegio”, para adecuarlo a un entorno social “más abierto y competitivo que antes”. “El Colegio debe tener un sentido más social y activo que el que tiene en la actualidad”, esgrimió el candidato.

Una de las medidas que proponen es la promoción desde el propio colegio de una residencia para ingenieros de caminos de la tercera edad ya jubilados. “Que sean las inmobiliarias las que construyan, pero con las directrices que nosotros nos marquemos”, explica.

Trabajadores de Isla Mágica piden información sobre el plan de futuro

SEVILLA. EL CORREO

El comité de empresa de Isla Mágica solicitará a la dirección de la empresa una reunión urgente en la que se les informe sobre la situación actual y los planes de futuro, que han conocido a través de los medios de comunicación.

El comité de empresa ha mantenido una reunión para tratar la situación de la empresa a raíz de las distintas informaciones aparecidas estos días en los medios.

Los trabajadores exigen que se identifiquen los problemas que padece la empresa, que no ser comprometa los puestos de trabajo ni su calidad, ni la calidad de los servicios que se ofrecen a los usuarios.

Además, intentarán trasladar a la opinión pública en general y a las instituciones, la creencia absoluta en la rentabilidad y viabilidad del proyecto del Parque Temático de Sevilla, y la firme convicción de los beneficios sociales y económicos que dio proyecto para la empresa y para la economía de Sevilla, señalan los trabajadores en un comunicado.

Además, solicitarán a las administraciones públicas, en la medida de sus posibilidades, los apoyos que garanticen la continuidad del proyecto.



CONTESTACIÓN DE ADTA (No publicada)

LA S-40 Y EL TRANSPORTE EN EL ALJARAFE.

La prioridad en el área metropolitana de Sevilla debe ser la inversión en transporte público, (20% transporte público- 80 % en transporte privado, en Europa 50%- 50%).

Chocan las prisas del Ministerio de Fomento en Sevilla en construir la SE-40, cuando todavía no han previsto en sus presupuestos ni un duro para el Metro de Sevilla, o cuando las mejoras en la red ferroviaria deben financiarse a base de convenios entre RENFE y la Junta de Andalucía, o cuando todavía no se han realizado las mejoras pendientes de los enlaces de la SE-30 que, con poco coste, mejorarían mucho los problemas actuales de colapso de los accesos a la ciudad central. ¿No será que estas obras interesan menos porque no favorecen a determinadas empresas promotoras y urbanizadoras?

Finalmente, nos oponemos al trazado previsto por la comarca del Aljarafe, por los siguientes motivos:

1º.- No resuelve el problema del transporte del ciudadano del Aljarafe para ir a Sevilla (donde trabaja una gran parte de ellos) y cuya solución pasa por unos transportes públicos rápidos y de calidad. ...

Existen alternativas que se enmarcan en las filosofías del desarrollo sostenible



Y PASARON OTROS CINCO AÑOS....

2005 SITUACIÓN INSOSTENIBLE/ BURBUJA INMOBILIARIA/CORRUPCIÓN :

La población en el Aljarafe ha crecido un 26% y el parque de turismos un 120%. Desde el Aljarafe descienden 50.000 vehículos al día y la red arterial de Sevilla tiene una capacidad de absorción de 35.000 vehículos al día.

Las infraestructuras de transporte continúan siendo las mismas y los atascos son ya monumentales.

Fuerte contestación en el Aljarafe (Foro AljarafeVivo, Aljarafe Habitable, ...). Urbanismo salvaje y transportes.

A finales de 2005 se produce el escándalo de Marbella. El urbanismo salvaje entra en la lista de los diez primeros problemas percibidos por los españoles.

Puntos positivos

Se ha constituido el Consorcio Metropolitano de Transportes

Se inicia la línea 1 del metro (aunque sin la financiación estatal)



2006 LA JUNTA REACCIONA: Los proyectos salen del cajón...

En noviembre de 2005 se presenta el POTA tras 10 años de estudios. Se aprueba a final de año.

En febrero de 2006 se presenta el Plan de Transportes de Sevilla tras más de 10 años de estudios. Ratifica lo que ya se avanzó 11 años antes:

No habría dinero suficiente para hacer las autopistas necesarias, Sevilla no tendría capacidad para absorber el tráfico y la incidencia en la polución sería insoportable.

Es preciso apostar fuertemente por el transporte público. Se incluye el cercanías del Aljarafe, con gran despliegue mediático. Se aprueba a final de año.

En noviembre de 2006 se resucita el POTAUS, que asume el proyecto de cercanías...

....



2007 PASADAS LAS ELECCIONES MUNICIPALES DE 2007, nueva relajación, se intenta meter los proyectos de nuevo en el cajón...

Fuerte reacción de los empresarios y alcaldes.

Flexibilización del POTA

Inclusión de las áreas de oportunidad en el POTAUS a discrección

El Proyecto de Cercanías del Aljarafe languidece...



SITUACIÓN ACTUAL

PLAN TRANSPORTE METROPOLITANO SEVILLA INVERSIONES PREVISTAS (Pág 66) Dic.2006

Transporte Público

| | |
|---|------------------|
| Línea 1 de Metro: | 450 M€ |
| Línea 2, 3 y 5 de Metro | 422 M€ |
| Líneas de Metro Aljarafe, Alcalá y Dos Hermanas | 190 M€ |
| Actuaciones ferroviarias | 194 M€(*) |
| Plan plataformas Reservadas Bus | 73 M€ |
| TOTAL | 1.329 M€ |

(*) El Cercanías del Aljarafe está presupuestado en 129 M€



PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO 2009 (Sección 17, Comunidad 04)

SE-40 (Sólo tramos entre Dos Hermanas y Salteras; a ejecutar en 4 años))

| | |
|-----------------------------|----------------|
| Almensilla-Espartinas | 79.994.000 M€ |
| IVA Almensilla-Espartinas | 12.799.000 M€ |
| Coria del Río-Almensilla | 74.664.000 M€ |
| IVA Coria-Almensilla | 11.945.000 M€ |
| Dos Hermanas- Coria del Río | 508.446.000 M€ |
| IVA Coria-Almensilla | 81.351.000 M€ |
| Espartinas Valencina | 89.068.000 M€ |
| IVA Espartinas Valencina | 13.931.000 M€ |
| Valencina-Salteras | 131.551.000 M€ |
| IVA Espartinas Valencina | 21.048.000 M€ |

TOTAL 1.024.797.000,0 M€

Cercanías Aljarafe 2,5 M€

TOTAL 2,5 M€

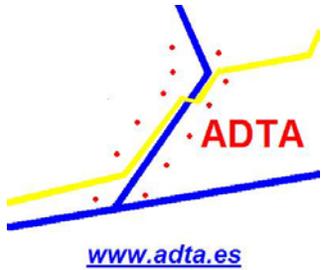


CONCLUSIONES

Dan prioridad al transporte privado, a pesar de la insostenibilidad del modelo. Los intereses de las constructoras-promotoras (de autopistas e inmobiliarias) y de los propietarios de suelo (son los mismos en gran parte) se imponen al interés público.

Los problemas de la población actual quedan postergados, en incluso se agravarán.

En efecto, la SE-40 troceará el territorio, que será urbanizado. Esa urbanización generará más tráfico, ya que dependerán de la propia autopista para moverse, porque no será posible llevar el tren. Esto generará nuevas expectativas (ya se habla de la SE-50) de construir nuevas autopistas, en detrimento del transporte público. Una espiral que se ha demostrado insostenible



¿Y QUE HACEMOS...?

La participación ciudadana

El motor del cambio está siendo y será la percepción del problema urbanístico por el ciudadano, a raíz de los escándalos, la pérdida de calidad de vida y la pérdida del paisaje.

La solución no la pueden aportar únicamente los técnicos ni los políticos directamente implicados, porque ellos son parte del problema.

Los ciudadanos tenemos que conquistar la planificación del territorio para la democracia, sacarlo de los oscuros despachos donde se tejen los convenios y el futuro de nuestros territorios y pueblos



¿Y QUE HACEMOS...?

Cambio de Modelo

“Es necesario sustituir urgentemente el modelo de crecimiento urbanístico, por otro que no priorice la rentabilidad por encima de la creación de ciudades (cómodas y habitables) y del respeto al medio ambiente.

Junto a este cambio de paradigma (o incluso como paso previo al mismo) sería preciso un **cambio de mentalidad de la sociedad española en todos los niveles**: desde la base formada por el conjunto de los ciudadanos, hasta los políticos, los empresarios y la Justicia. La sensación de impunidad que actualmente existe entre quienes, dentro del urbanismo, realizan acciones que entran de lleno en lo que se considera como corrupción urbanística es resultado de la tolerancia o insensibilidad social ante dicho tipo de acciones”.

Informe “Urbanismo y Democracia. Alternativas para evitar la corrupción”, de la Fundación Alternativas. Junio 2007



¿Y QUE HACEMOS...?

Hacia la sostenibilidad

“..., el vigente paradigma puede *morir de éxito* y la aplicación de soluciones continuistas solo puede acelerar esa exitosa defunción. No se nos escapa que este vaticinio parte de un supuesto catastrofista: el desplome o colapso ecológico planetario. Pese a las reticencias a admitir semejante escenario, todos los indicios confirman que esta hipótesis no es en absoluto descartable.

Pero insistamos, el modelo alternativo no está elaborado más allá de sus principios básicos fundamentales, tanto si hablamos de economía, como si particularizamos de Urbanismo (podríamos hablar incluso de un paradigma embrionario). Se inscribe en un proyecto de **modelo social alternativo al dominante, un modelo que se construya sobre la búsqueda de la cohesión social, la integración y la equidad**. Un modelo ajeno al pensamiento único, unificado, "globalizado", que oponga a la competitividad y al desarrollismo, la sostenibilidad y la cooperación. Pero para ello será necesario ir más allá de los valores: construir en la práctica y desde la práctica un Urbanismo hacia la sostenibilidad. Una labor por hacer.”



**Cercanías del Aljarafe Ya
Sanlúcar la Mayor, 11 de noviembre de 2008**



Por un



Aljarafe habitable!