

Registro General
Ayuntamiento de Sevilla

Entrada 009 Nº.
201800900011742
09 may 2018 09:47:27 Dest:
00000

ALEGACIONES

al Estudio Ambiental Estratégico y el Plan Especial de
Plataforma Reservada del Metro Ligero en superficie
del Centro de Sevilla. Tramo San Bernardo-Santa
Justa



Grupo Municipal IULV-CA
Ayuntamiento de Sevilla

En Sevilla, a 9 de mayo de 2018

Nº 500
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
Grupo Municipal IULV-CA
9 MAYO 2018
Libro 51 N.º 18
S A L I D A

Índice

Bloque I. Alegaciones previas: diversos aspectos del proyecto	4
I. Sobre la planificación previa necesaria	4
II. Impacto sobre el modelo de movilidad e integración de los diferentes sistemas de transporte público	5
III. Coherencia con los datos de explotación ofrecidos por TUSSAM: impacto sobre el modelo de movilidad	7
IV. Sobre la participación ciudadana	7
V. Sobre la evaluación económica-financiera	8
VI. Sobre la financiación	10
VII. Supuesta imprecisión del Estudio Ambiental Estratégico, sobre datos erróneos en el arbolado existente	11
VIII. Sobre el Impacto sobre la calidad atmosférica recogido en el Estudio Ambiental Estratégico	13
Bloque II. Propuesta de trazado alternativo	15
IX. Trazado alternativo: Buhaira - Luis Montoto - Kansas City	15
Bloque III. Alegaciones para el trazado de la Alternativa 1b. San Francisco Javier - Luis de Morales - Kansas City (con paso inferior)	17
X. Sobre la necesidad de mantener y conservar las Zonas Verdes	17
XI. El paso inferior es innecesario, muy costoso, y demorará las obras con la modificación de servicios	23
XII. Sección alternativa para San Francisco Javier	25
XIII. Mantenimiento de la mediana en la Avenida Luis de Morales	27
XIV. Imprecisiones del Plan Especial sobre los cambios de movilidad en el Distrito	29

Registro General Ayuntamiento de Sevilla
Entrada 009 Nº. 201800000011742
09 may 2018 09:47:27 Dest.: 08000



AL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

*Gerencia Municipal de Urbanismo
Servicio de Planeamiento y Desarrollo Urbanístico*

Son varias las cuestiones que nos hacen desde IULV-CA cuestionar, en estos momentos, la necesidad de la ampliación del tranvía en el tramo San Bernardo-Santa Justa.

Por una parte, la **existencia de otros medios de transporte** que ya conectan San Bernardo con Santa Justa. Y por otra, hay que recordar que en mayo de 2016 el Alcalde anunció en un desayuno la licitación de la ampliación del tranvía en los siguientes términos: *"El tranvía no significa que se renuncie al Metro, pero debo pensar que el ciudadano va a ir a votar. ¿Y qué va a ver? ¿Que no se ha hecho nada?"*. Desde IULV-CA, **no entendemos que los ciudadanos "vean" un tranvía a la hora de "ir a votar" sea motivación suficiente para plantear la ampliación.**

Pese a esto, y ante el anuncio del día 13 de abril de 2018 publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Sevilla sobre la **aprobación inicial del Estudio Ambiental Estratégico y el Plan Especial de Plataforma Reservada del Metro Ligero en superficie del Centro de Sevilla. Tramo San Bernardo-Santa Justa**, promovido por el Área de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla, Daniel González Rojas, con DNI 77811877-W y domicilio a efectos de notificaciones en Ayuntamiento de Sevilla, Plaza Nueva s/n; en nombre y representación del Grupo Municipal de IULV-CA, en el plazo concedido legalmente para ello, expone las siguientes

ALEGACIONES

Bloque I. Alegaciones previas: diversos aspectos del proyecto

I. Sobre la planificación previa necesaria

Son tres planes a los que vamos a hacer referencia en esta alegación: al propio Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), al Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2020 y al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Sevilla.

- En la memoria de ordenación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) se plantea una red de tranvías para el área central de Sevilla: *“La primera línea de tranvía en superficie conectará con la línea 1 de Metro en El Prado de San Sebastián, continuando hasta el interior del Centro Histórico llegando a Plaza Nueva por la calle San Fernando Avda. de la Constitución, y continuando hasta la Puerta Osario a través del interior del Centro Histórico... El esquema final consistiría en dos líneas de tranvías norte-sur y este-oeste cruzándose entre sí, y prolongando sus extremos hasta conectar con la estación de Santa Justa por el Este, y con la estación de autobuses de Plaza de Armas por el Oeste, como dos de los principales intercambiadores metropolitanos que deben tener conexión entre sí...”*. Por lo tanto, **la ampliación que ha propuesto el gobierno municipal no es la que se recoge en el PGOU.**
- Aunque el **Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2020** en ningún caso se plantea la ampliación del tranvía **entre los objetivos y propuestas para los ámbitos metropolitanos**. Por lo tanto, no se puede afirmar que el Plan Especial se enmarque en la estrategia del PISTA.
- En julio de 2015 se constituyó la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación ciudadana para definir el modelo de movilidad que necesitaba Sevilla; en mayo de 2016 se reunió por última vez bajo el anuncio de que se iba a licitar la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Hasta septiembre de 2016 no se licita la elaboración de dicho Plan y no se adjudica hasta, un año después, el 13 de septiembre de 2017, se prevé que el Plan esté concluido a principios de 2019. **La ausencia de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible** es el argumento preferido del gobierno municipal para descartar cualquier propuesta que la oposición ponga sobre la mesa (bajo la premisa de que no se puede intervenir sin primero planificar), pero esto no es óbice para que Juan Espadas siga haciendo **propuestas sin ningún tipo de**

participación: ahora el BTR a Sevilla Este, ahora la Línea Express de TUSSAM, ahora el tranvía o ahora la red completa de metro. Además, en febrero de 2016, cuando Juan Espadas anuncia que TUSSAM está trabajando en la ampliación del tranvía, fuentes municipales precisaron que previamente tenía que aprobarse el Plan de Movilidad

Por todo ello, proponemos que se paralice la ampliación del tranvía anunciada hasta que esté aprobado y en vigor el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, atendiendo luego a las recomendaciones que en éste se recojan.

II. Impacto sobre el modelo de movilidad e integración de los diferentes sistemas de transporte público

El Plan Especial y el Estudio de Viabilidad se limita a enumerar, de forma fraccionada en diversos apartados de los documentos, las líneas de transporte público ya existentes en el área de influencia de la proyectada ampliación del tranvía, en concreto, hemos recopilado las siguientes:

- Consorcio Metropolitano de Transportes, con un total de 17 líneas (21, 22, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 38, 52, A5, A7, B4, C1, C2 y EA)
- Metro de Sevilla con la Línea 1.
- Red de Cercanías de Renfe con tres líneas C-1, C-4, y C-5.

Por otra parte, La descripción de la alternativa elegida por San Francisco Javier – Luis de Morales – Kansas City, recoge para el corredor planteado que *“especialmente en Ramón y Cajal, se produce una importante confluencia de líneas de autobús urbano (Líneas 22, 25, 26, 28, 29, 38, 52, B4, C1, C2 y EA) que tienen parada en San Bernardo y en Prado de San Sebastián”* y continúa el documento confirmando que *@Dichas líneas tienen, en su gran mayoría, también ruta en los ejes conformados por San Francisco Javier y Luis de Morales, contando actualmente con servicio de las líneas 22, 28, 29, B3, B4, C1 y C2, a las que hay que añadir las líneas 32 y 52, que tiene paso por Eduardo Dato y la línea 21, que tiene paso por Luis Montoto. De esta manera, dicho eje supone el corredor actual más potente en cuanto a demanda de transporte público, con un tráfico de 47 autobuses en la hora que transportan más de 50.000 viajeros al día”.*

Pero los documentos no profundizan sobre el número de viajeros y no se realiza un análisis sobre la interconexión, integración y afección entre los diferentes transportes públicos y entre estos y la propuesta de ampliación del tranvía.

Los documentos no tienen en cuenta la Red de Cercanías de Renfe que dispone de líneas de cercanías que permiten conectar San Bernardo y Santa Justa no solo con los municipios de la provincia, sino también con numerosos barrios y con la isla de la Cartuja, con un volumen de usuarios en el año pasado de 2.890.000 en la estación de San Bernardo, y 2.880.500 en la de Santa Justa.

Tampoco tienen en cuenta el estudio de viabilidad de la Junta de Andalucía que aboga por conectar en aeropuerto con Santa Justa mediante la prolongación del Cercanías de Renfe a partir del Palacio de Congresos (Fibes), con lo que los pasajeros del aeropuerto podrían seguir a continuación hasta San Bernardo por los Cercanías sin necesidad de un tranvía.

Es más, cuando se realiza el análisis de las diferentes alternativas para la ampliación del tranvía se limitan a comparar la frecuencia media de tan solo dos líneas de autobús de TUSSAM, la C-1 y la C-2, con las distintas opciones para la ampliación del tranvía para tratar de justificar la misma.

Asimismo, el Plan Especial, reconoce que “la captación de viajeros será prácticamente de otros modos de transporte público, concretamente del autobús” y en menor medida del metro de Sevilla, en su trayecto Puerta Jerez-Nervión, y prevé que *“para el caso concreto de los autobuses urbanos se analizará la necesidad de mantener o modificar su itinerario, para no hacerlo coincidente con el del metro ligero. En el primero de los supuestos, se procederá a la reubicación de las paradas en aquellos emplazamientos que cuenten con mejor disposición dentro de la futura configuración de la calle.”* Pero, no contiene información ni planificación de las líneas afectadas, itinerarios que se van a modificar o eliminar, alcance y repercusión sobre los usuarios de las líneas afectadas, etc.

Por último, el Plan Especial realiza la estimación de la demanda potencial de viajeros, indicando que “la ampliación proporcionará unos 10.800 viajeros adicionales a los que actualmente utilizan la línea”.

Así pues, se va a realizar una inversión inicial superior a los 49 millones de euros para restar los usuarios y viajeros a otros tipos de transporte público, fundamentalmente, a las líneas de autobuses de Tussam.

Por todo lo expuesto, los documentos del Plan Especial y el Estudio de Viabilidad demuestran la carencia total de una visión global de los sistemas de transporte de la ciudad.

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con la tramitación del proyecto, se realice un análisis del impacto sobre el modelo de movilidad y la integración de los diferentes sistemas de transporte público de la ciudad.

III. Coherencia con los datos de explotación ofrecidos por TUSSAM: impacto sobre el modelo de movilidad

Tanto el Estudio Ambiental Estratégico como el Plan Especial recogen el texto del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA), de la Junta, según el cual *"en el caso del Metrocentro de Sevilla los datos de explotación están poniendo de manifiesto cómo este nuevo modo de transporte ha conseguido incrementar, de manera notable, su participación en el transporte de personas dentro de la ciudad"*, y ofrecen un gráfico sobre la evolución del número de viajeros en el tranvía sevillano que sólo abarca el periodo 2009-2013.

Es significativo que estos documentos de ampliación del tranvía firmados con fecha 16 de marzo de 2018, utilicen estadísticas de hace siete años para así presentar el tranvía como un medio que crece en viajeros y justificar su ampliación. Omite toda la serie histórica, demostrativa de lo contrario, ya que a partir de 2011, salvo una excepción, el Metrocentro no ha hecho más que perder viajeros: 4,54 millones de pasajeros en 2012; 4,30 (2013); 4,15 (2014); 3,93 (2015); 4,03 (2016) y 3,97 millones en 2017.

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con la tramitación del proyecto, se actualice el análisis del impacto sobre el modelo de movilidad con los últimos datos de explotación de la red de tranvía existente.

IV. Sobre la participación ciudadana

Sólo un mes después de llegar a la Alcaldía, Juan Espadas constituyó la Mesa de la Movilidad como instrumento de participación ciudadana para definir el modelo de movilidad que necesitaba Sevilla..

En febrero de 2016, el gobierno municipal garantizó la participación de las entidades y grupos políticos que forman parte de la Mesa de la Movilidad en el proyecto de ampliación del tranvía. Es más, el propio Alcalde supedita dicha ampliación a la decisión que se tome en la Mesa de Movilidad cuando en marzo de 2016 viaja a Bruselas en busca de fondos europeos: *"Lo importante es que hemos empezado ya a negociar la financiación con Europa de estos proyectos. En este año 2016 hay que tomar la decisión en la Mesa de Movilidad y tenerlo todo preparado para cuando se abra la ventanilla europea"*.

La realidad es muy distinta, y es que unos meses después de aquellas declaraciones, en mayo de 2016, se reunió por última vez la Mesa de la Movilidad bajo el anuncio de que se iba a licitar la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Por tanto, **la Mesa de la Movilidad ni ha debatido el proyecto de ampliación ni, mucho menos, decidido sobre el mismo.**

Así mismo, en la página 64 del programa electoral del PSOE para las elecciones municipales de 2015 podemos leer lo siguiente: *“Y para avanzar, como así ha quedado definido en documentos como la Agenda Local 21 o en numerosos informes estratégicos y de expertos, lo principal es establecer un modelo de diálogo y participación tanto en el diagnóstico del problema, como en la determinación de soluciones, en la implantación de las mismas y en la necesaria e imprescindible evaluación de las políticas públicas. Es necesaria la participación. Tenemos que diseñar el transporte sostenible o la gestión de las zonas verdes con el tejido vivo de esta ciudad e incluirlo dentro de programas de educación ambiental y para la ciudadanía”.*

Por todo ello, y para hacer cumplir la palabra del Alcalde, proponemos que se paralice la ampliación del tranvía anunciada hasta que sea convocada la Mesa de la Movilidad, que deberá ser el órgano que decida sobre dicho proyecto.

V. Sobre la evaluación económica-financiera

La Evaluación económica-financiera del Plan Especial, plantea el análisis para el periodo 2017-2052, resultando que los costes de inversión (consultoría y asistencia técnica, construcción y material móvil), de operación y mantenimiento de la línea ampliada no podrán ser compensados por los ingresos. El balance negativo sería de 117.456.539,06 euros.

Costes inversión/operación mantenimiento	212.386.167,10
Ingresos	83.929.628,04
Déficit	-117.456.539,06

No obstante, en la estimación de costes del Proyecto se omiten determinadas partidas, como las siguientes:

- El coste de la eliminación de 170 árboles adultos, pese a existir la Norma Granada que facilita su cálculo.
- El coste de sustitución en otro lugar de los árboles talados, así como los costes de trasplante de árboles, arbustos y de la totalidad de los rosales y bignonias.
- La repercusión de la inflación sobre los costes del proyecto.
- Los costes por impuestos y tributos.
- Los costes financieros e intereses que pudieran generar la ampliación del tranvía por la obtención de fuentes de financiación externas y ajenas al Ayuntamiento, Públicas o Privadas.

El Plan Especial indica que los ingresos proceden fundamentalmente del pago directo de los usuarios del tranvía, realizando un análisis de la evolución de la demanda creciente para todo el periodo 2017-2052, omitiendo que los datos estadísticos demuestran lo contrario, a partir de 2011, salvo una excepción, el Metrocentro no ha hecho más que perder viajeros: 4,54 millones de pasajeros en 2012; 4,30 (2013); 4,15 (2014); 3,93 (2015); 4,03 (2016) y 3,97 millones en 2017.

Por otra parte, reconoce que *"la captación de viajeros será prácticamente de otros modos de transporte público, concretamente del autobús"*. Sin embargo, no se contabilizan la reducción de ingresos de TUSSAM que supondrá la pérdida de viajeros que actualmente utilizan alguna de las líneas de transporte público de autobús para sus desplazamientos a lo largo del trayecto.

Por último para justificar la ampliación, el Plan Especial cuantifica dos supuestos "beneficios" como el ahorro de tiempo de viaje de los usuarios por la mayor velocidad comercial del tranvía (que evalúa en 245.176.199,40 euros) y la reducción de gases contaminantes (10.462.870,89 euros), conceptos genéricos, indeterminados e intangibles que además no repercuten en los resultados de Tussam.

El ahorro del tiempo de viaje se estima en 3,85 minutos para una evolución de la demanda creciente durante el periodo 2017-2052, si bien se omite como se ha obtenido dicha reducción, los cálculos efectuados y sin tener en cuenta la actual evolución negativa de la demanda. El cálculo de esta partida debería estar justificado exhaustivamente dada su alcance e importancia, porque su importe supera el total de los costes de inversión y de operación y mantenimiento del Proyecto para todo el periodo.

También se omiten los cálculos efectuados para cuantificar la reducción por gases contaminantes, por lo tanto, es imposible determinar la estimación de emisiones contempladas, ni identificar si en dicho cálculo se han tenido en cuenta la estimación de las emisiones debidas a la energía eléctrica que consumirá el tranvía en el mismo periodo de tiempo, así como la comercializadora a la que se comprará la energía eléctrica, dado que el origen de ésta puede incrementar las emisiones de gases contaminantes (carbón, por ejemplo). Asimismo, es cuestionable la reducción de las emisiones contaminantes generadas por la utilización de vehículos privados, cuando el Plan Especial mantiene el mismo número de carriles para la circulación de dichos vehículos.

Dada las omisiones y falta de información, la evaluación económica-financiera del Plan Especial es incompleta, no estando suficientemente justificada la viabilidad del Proyecto.

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con el trámite del Estudio Ambiental Estratégico y el Plan Especial, se aclaran las anteriores cuestiones y se actualice la evaluación económica-financiera y el Informe de Sostenibilidad retomando de nuevo el procedimiento desde la aprobación inicial por la Junta de Gobierno.

VI. Sobre la financiación

El apartado 5 del Apéndice I "Informe Sostenibilidad Económica" del Plan Especial recoge que "La inversión será sufragada íntegramente por el Ayuntamiento de Sevilla, bien a través del propio Ayuntamiento bien a través de la Empresa Pública TUSSAM para la adquisición de material móvil. La inversión prevista en el periodo 2018-2022 será de 49 millones de euros aproximadamente, resultando el año de mayor inversión el 2020 con un coste de 17 millones de euros. Estas inversiones deberán ser incluidas en los presupuestos del Ayuntamiento de forma que se garantice la suficiencia de crédito para su gasto. Teniendo en cuenta el Proyecto de Presupuesto para 2018, prevé una partida para inversiones de 79 millones de euros, la previsión de inversiones representará una media del 10% adicional a dicho presupuesto de referencia. En cualquier caso, deberá garantizarse el cumplimiento de la Ley Orgánica 2/2012 de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera."

Estos 49 millones de euros, previstos para el periodo de 2017 a 2022, solo contemplan los costes de la puesta en funcionamiento de la ampliación del tranvía, concretamente los costes de inversión generados por los servicios de Consultoría y

Asistencia Técnica en fase de Proyecto y Obra, los propios de la construcción de la infraestructura, superestructura e instalaciones, así como la adquisición del material móvil necesario.

No obstante, en la partida de gastos del Plan Especial nada se dice sobre la repercusión de los costes financieros e intereses que pudieran generar la ampliación del tranvía por la obtención de fuentes de financiación externas y ajenas al Ayuntamiento, Públicas o Privadas, no los contabiliza como costes del Proyecto y, por lo tanto, el estudio de viabilidad económica-financiera es incompleto.

En julio de 2016, nuestro Grupo Municipal preguntó sobre las fuentes de financiación para la ampliación del Metrocentro. En la respuesta del Teniente de Alcalde, Delegado de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores, se hace referencia al Plan Junker y al Banco Europeo de Inversiones, afirmando que *“ya se están teniendo conversaciones al respecto”*.

Además, en dicha respuesta escrita se recoge también que *“no se descarta otras vías de financiación lógicamente en función de las condiciones que puedan ofrecernos las entidades financieras existentes”*.

En el Pleno celebrado el 4 de abril de 2018, volvimos a preguntar al respecto. La cuestión concreta fue la siguiente: *“¿Cómo se va a financiar la construcción de dicha ampliación? ¿Existe ya el compromiso cierto de contar con fondos europeos, tal y como se empezó a negociar en marzo de 2016?”*. En este caso, **el gobierno municipal sigue sin dar ningún tipo de respuesta concreta y sin aclarar cómo piensa financiar la ampliación.**

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con el trámite del Estudio Ambiental Estratégico y el Plan Especial, se aclaran las fuentes de financiación previstas para la ampliación proyectada, se incorpore los costes financieros e intereses y se actualice el Informe de Sostenibilidad Económica retomando de nuevo el procedimiento desde la aprobación inicial por la Junta de Gobierno.

VII. Supuesta imprecisión del Estudio Ambiental Estratégico, sobre datos erróneos en el arbolado existente

El gobierno municipal ha vendido que la ampliación del tranvía por la Avda. San Francisco Javier supondría la construcción de una especie de “oasis urbano” en Nervión, que alcanzaría una reducción de temperaturas hasta 15 grados centígrados,

basándose en juicios de valor de forma inexplicable, y sin aportar de donde sale esta afirmación, contradiciendo los principios elementales de la seriedad científica.

En este sentido, el gobierno municipal (y los expertos de los que se rodea) evitan hablar de talas y siempre hablan de trasplante. Por el contrario, los datos recogidos en el Documento Ambiental Estratégico dicen claramente lo contrario: sólo sería trasplantable el 7,14% del arbolado afectado.

Ante esto, el gobierno municipal argumentó que los datos sobre la situación del arbolado, incluidos en el Documento Ambiental Estratégico, corresponden a un informe de 2008, que está sin actualizar. Sin embargo, el documento dice claramente que los datos del impacto del arbolado “se han puesto al día”, de modo que, al contrario de lo que sostiene el gobierno municipal, sí estarían actualizados.

De tratarse de datos no actualizados, el gobierno municipal estaría asumiendo que el análisis y selección de alternativas se ha realizado sobre datos erróneos. Y es que, dentro de los aspectos medio ambientales y patrimoniales, se ha tenido en cuenta la afección al arbolado para optar por una u otra alternativa.

En concreto, en el Plan Especial se afirma que el criterio “A-3 Afección a arbolado” se determina computando el número de árboles afectados por la construcción de las obras, ponderados de acuerdo con su valor específico y susceptibilidad de ser trasplantados, aplicando el esquema de valoración de la Norma “Granada” (empleada por el Servicio de Parques y Jardines a efectos de catalogación del arbolado ornamental de la ciudad).

Si se ha partido de datos erróneos, la elección de la alternativa elegida habría que recalcularla por pura lógica.

En conclusión, se exige que se tramite de nuevo la aprobación inicial del Plan Especial, por incluir datos erróneos y contradictorios, que resultan claves para la elección de las alternativas planteadas.

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con el trámite, se aclaren si los datos recogidos en el apartado “4.2.12. Impactos sobre la jardinería y el arbolado urbano” del Documento Ambiental Estratégico están actualizados o no y, en su caso, se realicen los cambios pertinentes en el apartado “4. Análisis y selección de alternativas” del Plan Especial, retomando de nuevo el procedimiento desde la aprobación inicial por la Junta de Gobierno.

VIII. Sobre el Impacto sobre la calidad atmosférica recogido en el Estudio Ambiental Estratégico

El Informe sobre Calidad del Aire 2001 de Sevilla, recogía que la estación de vigilancia ambiental y medición de calidad del aire de la "Enramadilla" (ubicada en la Avda. San Francisco Javier en su confluencia con Avda. Ramón y Cajal) superaba los límites de contaminación admitidos por la U.E. debido al tráfico. El 11 de marzo de 2002 fue desmantelada y suprimida.

Para determinar el estado actual de contaminación atmosférica en la zona, el Estudio Ambiental Estratégico ha consultado la Red de Vigilancia y Control de la Calidad del Aire de Andalucía, de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, recogiendo los datos de los informes mensuales del año 2017 de la estación Centro de Sevilla. Realizadas las comprobaciones oportunas la estación más próxima a la zona de actuación es la ubicada en "Ranilla" y no la indicada en el estudio. Según la información disponible en la Agencia de la Energía y para la Sostenibilidad de Sevilla, Servicio Especializado del Ayuntamiento de Sevilla, la Estación "Centro" está ubicada en la calle Pajaritos, nº 14, situada en la azotea de un edificio de uso municipal, en zona monumental con calles peatonales y escaso tráfico rodado.

En consecuencia, no es comparable la situación de tráfico y contaminación atmosférica de las Avenidas afectadas por la ampliación del tranvía, con la situación de la estación de vigilancia ambiental y medición de calidad del aire "Centro", utilizada en el Documento Ambiental Estratégico.

Por otra parte, el Estudio Ambiental Estratégico indica *"atendiendo a la previsible disminución de contaminantes en el ámbito de influencia del Metro-Ligero que se producirá tras su puesta en marcha, se considera que el presente Plan Especial tendrá con carácter general un efecto positivo en relación a la calidad del aire"*. Si bien dicha afirmación **no está respaldada por un análisis detallado** y sobre todo teniendo en consideración que el Plan Especial suprime el arbolado de las medianas y las Zonas Verdes de varias Avenidas del Distrito de Nervión, manteniendo el mismo número de carriles para la circulación de vehículos privados sin ampliar los acerados, ni eliminar las vías de servicio ni tampoco contempla nuevo arbolado de sombra en los acerados.

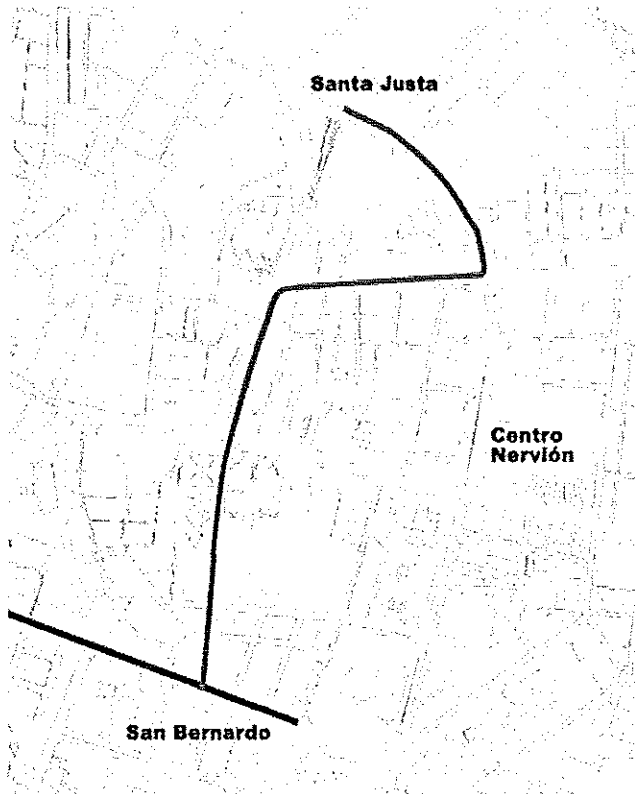
Por todo ello, tal y como determina el protocolo de actuación, proponemos que se destine (por el periodo de un año completo, ciclo completo o serie anual) una Unidad Móvil de Vigilancia Ambiental y de Medición de Calidad del Aire para la obtención de



datos reales y fiables, en especial de las partículas PM10 y PM2,5 antes de continuar con cualquier trámite.

Bloque II. Propuesta de trazado alternativo

IX. Trazado alternativo: Buhaira - Luis Montoto - Kansas City



Proponemos un trazado alternativo basado en la Alternativa 2 del Plan Especial, por la Avenida de la Buhaira, Luis Montoto y Kansas City, conectando los equipamientos administrativos de la Buhaira, y el eje comercial de la calle Luis Montoto y el tramo adyacente de la avenida Luis de Morales, según esquema adjunto.

Esta alternativa tendría menos afección al arbolado de San Francisco Javier, a los aparcamientos con una demanda muy similar.

Asimismo, esta alternativa serviría también para la unión de los Jardines de la Buhaira en un único Parque, eliminando el tráfico motorizado, manteniendo el tranvía y el carril bici.

Atendiendo a los criterios que se recogen en el Plan Especial para analizar y seleccionar las diferentes alternativas, habría que tener en cuenta las siguientes cuestiones:

1. Reducir la afección al BIC Buhaira-Huerta del Rey: eliminación de catenarias en su entorno

Según el informe de la Consejería de Cultura, esta alternativa no afectaría a los restos arqueológicos al coincidir con la proyección de la línea soterrada del Cercanías, el problema de esta alternativa es que *“las catenarias suponen un impacto visual moderado para el BIC”*. Por este motivo, la Consejería se decanta por la Alternativa 1.

En el actual trazado del tranvía ya existen tramos sin catenarias... ¿por qué no plantear que durante el paso por los Jardines de la Buhaira no las haya? El Plan Especial ni plantea esta posibilidad, se habla de un diseño que se

integre en el medio urbano... pero no que (para salvar la posible negativa de la Consejería de Cultura) se eliminen donde sea indispensable.

El factor P1 (Afección a BIC) mejoraría con esta propuesta de mejora.

2. Restringir el tráfico privado en la Avenida de la Buhaira a la altura de los Jardines

Se plantea la peatonalización de la Avenida de la Buhaira en el entorno de los Jardines, dejando únicamente paso al tranvía con doble sentido y a las bicicletas por carril bici.

Esta actuación conllevaría la creación de una única unidad y los Jardines ya no estarían divididos en dos por el tráfico motorizado.

Con esta propuesta, y teniendo en cuenta que el BTR proyectado sólo llega hasta Nervión, el factor F1 (Velocidad comercial del tramo) mejoraría al aumentar la distancia en plataforma segregada en 386 metros y reducirse en plataforma compartida.

Ya no sería la peor alternativa en cuanto a velocidad comercial.

	Plataforma exclusiva 24 km/h	Plataforma segregada 21 km/h	Plataforma compartida 17 km/h	Velocidad comercial
Alternativa 2	0 m	820,27 m	830 m	18,99 km/h
Alternativa IU	0 m	1.206,27 m	444 m	19,75 km/h

En el factor F8 (Continuidad de itinerario) se daría una mejora directa, al aumentar la velocidad comercial el tiempo de viaje se reduce.

Por todo ello, proponemos que, antes de continuar con el trámite del Estudio Ambiental Estratégico y el Plan Especial, se analice la propuesta recogida en la presente alegación según los criterios del apartado "4. Análisis y selección de alternativas" del Plan Especial,

Bloque III. Alegaciones para el trazado de la Alternativa 1b. San Francisco Javier - Luis de Morales - Kansas City (con paso inferior)

X. Sobre la necesidad de mantener y conservar las Zonas Verdes

El Distrito de Nervión es claramente deficitario en Zonas Verdes y se encuentra muy alejado de la media de la ciudad. Asimismo, Nervión sufre de manera muy especial una mayor contaminación e incremento de las temperaturas generadas por su sector servicios y terciario, por un tráfico rodado excesivo, por la concentración de grandes superficies, centros comerciales y de ocio, edificios de oficinas y despachos profesionales, entidades bancarias, sedes de distintas Administraciones Públicas o por el estadio de fútbol del Sevilla F.C., etc., generando una intensa huella y deuda ecológica. Toda esta contaminación y polución añadida debe ser ecológicamente compensada.

El Distrito Nervión es una de las áreas más consolidadas de la ciudad y no dispone de grandes espacios que se puedan destinar a zonas verdes. Dado el grado de consolidación, solo cabe mantener y cuidar las zonas verdes existentes y añadir piezas menores incrustadas en el tejido urbano (árboles individuales, micro-parques, jardines de bolsillo). La pérdida de cualquier zona verde es un ataque contra la calidad y condiciones de vida de la ciudadanía de Nervión.

El Pleno de la Junta Municipal del Distrito de Nervión, en sesión ordinaria celebrada el 18 de enero de 2018, aprobó por mayoría absoluta sin ningún voto en contra, adoptar el siguiente Acuerdo: "Poner en marcha la planificación de sendos **corredores verdes urbanos**, un Eje-Corredor Verde (Oeste/Este) que discurriría desde el Puente de Juan Talavera y Avenida de Eduardo Dato, hasta su encuentro con la Ronda del Tamarguillo, conectando los Jardines de Murillo, los Jardines de la Buhaira, los Jardines de la Avenida Eduardo Dato y Gran Plaza con el espacio verde de Ronda del Tamarguillo. Y un segundo Eje-Corredor Verde (Sur/Norte) discurriría desde la Avenida Ramón y Cajal hasta Santa Justa, aprovechando la remodelación y reurbanización del nuevo proyecto de ampliación de la línea del Tranvía, conectando el Bulevar de Avenida Diego Martínez Barrio y el Parque de la Pirotecnia con los espacios verdes de Santa Justa".

1. La protección del arbolado en el PGOU vigente

Existe una manifiesta contradicción entre lo expuesto en la Memoria del vigente Plan General de Sevilla, que apuesta por la sostenibilidad en el desenvolvimiento de la ciudad y con lo previsto en el Plan Especial que suprime el arbolado de las medianas y las Zonas Verdes de varias Avenidas del Distrito de Nervión, manteniendo el mismo número de carriles para la

circulación de vehículos sin ampliar los acerados, ni eliminar las vías de servicio ni tampoco contemplar nuevo arbolado de sombra en los acerados. Es más, se reconoce explícitamente el objetivo “de dotar de mayor capacidad a las vías de servicio existentes”.

Además, el PGOU de Sevilla recoge la protección del arbolado en numerosos artículos, entre ellos, el Artículo 7.4.19. Protección del arbolado, que dispone “2. El arbolado existente en el espacio público, aunque no haya sido calificado zona verde, deberá ser protegido y conservado. Cuando sea necesario eliminar algunos ejemplares por causa de fuerza mayor imponderable, se procurará que afecten a los ejemplares de menor edad y porte. 3. Toda pérdida de arbolado en la vía pública deberá ser repuesto de forma inmediata...”

2. Previsiones Constitucionales

La protección de las Zonas Verdes encuentra amparo en las previsiones constitucionales, en el artículo 45, en cuanto reconoce el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado. La doctrina del Tribunal Constitucional, ha destacado el concepto amplio del medio ambiente adoptado por la Constitución Española. El medio ambiente que todos tenemos derecho a disfrutar y deber de conservar y sobre el que pesa un mandato de protección encomendado a los poderes públicos (art. 45 de la CE) ha de calificarse como concepto jurídico indeterminado con un carácter pluridimensional e interdisciplinar (STC 64/1982).

Obviamente, parte esencial de ese medio ambiente urbano son las Zonas Verdes, consideradas por el dictamen 57/1995 del Consejo Consultivo de Andalucía como “enclaves fundamentales ya que contribuyen a conseguir el uso racional del suelo, impidiendo la masificación, favorecen un adecuado desarrollo de la vida ciudadana, facilitando un más cercano contacto con la naturaleza ... y favorecen la corrección de los factores contaminantes que invaden las ciudades”.

3. Cláusula stand still

Las leyes urbanísticas españolas y andaluzas han establecido la cláusula “stand still”, propia del derecho comunitario, el mínimo de no retorno, manifestación del principio de progresividad o no regresión ambiental. Gracias a ella, para mantener la proporción y calidad de las zonas verdes existentes – los llamados “estándares legales urbanísticos”–, **no se permite**

que los Planes de Urbanismo supriman o modifiquen sustancialmente estos espacios.

La cláusula “stand still” del “mínimo sin retorno” se configura como una regla del sistema y no como una excepción, la defensa de las zonas verdes como algo especialmentepreciado en cuanto relacionado con la salud y con un ideal de calidad de vida.

La legislación española lo llama “huella ecológica” del urbanismo, siendo **jurídicamente vinculante y obligatoria**, un verdadero límite infranqueable de la potestad de planificación urbanística, con la necesidad de crear ciudades sostenibles, ponderando especialmente el impacto medioambiental de su crecimiento y la necesidad de velar por la calidad de vida de sus habitantes y evitar o mitigar los daños medioambientales.

Las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 25 junio 2009 y de 3 mayo 2012, confirmadas por el Tribunal Supremo, SSTS de 13 junio 2011 y de 14 de octubre de 2014, insisten en este extremo “una vez establecida la zona verde, ésta se constituye en un mínimo sin retorno, una suerte de cláusula stand still propia del derecho comunitario...”

La jurisprudencia, tanto el Tribunal Constitucional como el Tribunal Supremo, viene recordando en distintas sentencias la existencia de límites al «ius variandi» de la Administración cuando las modificaciones efectuadas suponen una alteración de los espacios destinados a zonas verdes, ya sean previstas en el plan o ejecutadas en su día. Tal limitación actuaría incluso en supuestos en los que se invoca un interés público o general para llevarlas a cabo.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 13 de junio de 2011, analiza la doctrina del “ius variandi” y la cuestión de la intangibilidad de las zonas verdes como límite a la potestad de innovación del planeamiento urbanístico, recordando que la discrecionalidad de la Administración conlleva como límite “la proscripción de la arbitrariedad, pues la decisión ha de ser discrecional, no arbitraria (artículo 9.3 de la CE) y estar al servicio del interés general”. Es más, la amplia discrecionalidad que ostenta la Administración al planificar el diseño de la ciudad “se torna más estrecha cuando se trata de actuar sobre zonas verdes”. El Tribunal Supremo reconoce expresamente la trascendencia de las zonas verdes señalando que “no debemos olvidar que estamos ante zonas especialmente sensibles dentro de la ciudad que nacen con una clara vocación de permanencia, que han de ser respetadas en alteraciones del planeamiento posteriores”; resaltando “su importancia para la vida en la

ciudad y el bienestar de sus vecinos”.

Continua la Sentencia remitiendo a la “jurisprudencia de esta Sala” que *“tampoco ha sido ajena a esta sensibilidad colectiva por las zonas verdes. Y viene destacando su especial relevancia para el desarrollo de la vida urbana, por todas, Sentencia de 2 de febrero de 2000 (RJ 2000, 589) (recurso de casación 3160/1994), cuando resume la jurisprudencia al respecto y destaca que <<Sobre este punto la jurisprudencia de esta Sala es uniforme (sentencias de 23 de junio de 1998 (RJ 1998, 5862) y 12 de abril de 1991 (RJ 1991, 3298), entre otras muchas) en el sentido de resaltar la trascendental importancia de las zonas verdes para un adecuado desarrollo de la vida ciudadana, así como los peligros que sobre ellas se ciernen, lo que ha dado lugar a que las modificaciones del planeamiento que lleguen a afectarlas estén sometidas a un régimen jurídico de especial rigor para su mejor protección, hasta el punto de que tales modificaciones se llevan a las más altas cumbres de la Administración, tanto activa como consultiva, según establece el artículo 50 TRLS (RCL 1976, 1192), precepto vigente en la fecha en que se produjo el acto que da lugar al presente proceso, con las modificaciones que derivan del nuevo reparto territorial del poder que representa el sistema autónomo>>”.*

La sentencia aplica la doctrina del mantenimiento de las zonas verdes sosteniendo que “una vez establecida una zona verde ésta constituye un mínimo sin retorno, una suerte de cláusula stand still propia del derecho comunitario, que debe ser respetado, salvo la concurrencia de un interés público prevalente”. A este respecto, la sentencia se remite a la doctrina del Consejo de Estado.

La doctrina consolidada del **Consejo de Estado**, seguida por sentencias del Tribunal Supremo y por Tribunales Superiores de Justicia, incorporada a Dictámenes como el 924/2002, 3721/2001, 2292/2002, de 17 de octubre y 3297/2002, de 19 de diciembre, considera:

“la potestad de la Administración no es omnímoda cuando recae sobre zonas verdes. Debe respetar siempre el arquetipo (standard) mínimo legal en cuanto a su superficie... Pero además este Consejo de Estado ha sentado el criterio de que aunque se supere dicho arquetipo (standard), la modificación no puede comportar disminución de las superficies totales destinadas a zonas verdes, salvo existencia acreditada de un interés público prevalente. En otros términos, la superficie de zona verde en un municipio se configura como un mínimo sin retorno, a modo de cláusula stand still propia del Derecho comunitario, que debe respetar la Administración. Sólo es dable minorar dicha superficie cuando existe un interés público especialmente prevalente, acreditado y general; no

cabe cuando dicho interés es particular o privado, por gran relevancia social que tenga”.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía de 4 de junio de 2009 incorpora una afirmación esencial, la existencia de una zona verde se justifica por sí misma, sin que sirva de motivación para su alteración la situación de atonía, de espacio inacabado y desconectado de su entorno. A este respecto, el TSJA declara que esas connotaciones negativas no justifican la reducción de la zona verde, pues, en todo caso, sólo pueden imputarse a la gestión administrativa, y no a la ciudadanía. Asimismo, afirma que las zonas verdes como tales no pueden ser “objeto de limitación, disminución, cercenación, debilitamiento, empequeñecimiento”.

También se encuentra presente en la jurisprudencia del Tribunal Supremo y en la doctrina de los Órganos Consultivos el principio de que el valor de estos espacios no es sólo cuantitativo, sino cualitativo.

En esta línea, se ha reiterado que en el ámbito de las zonas verdes –en razón de la función que éstas cumplen– no sólo tiene relevancia la extensión, sino también la situación (SSTS de 9 de julio de 1980, 13 de marzo de 1981, 7 de junio de 1989 y 23 de septiembre de 1992).

La jurisprudencia del Tribunal Supremo y la doctrina del Consejo de Estado sobre la tutela de las Zonas Verdes considera improcedente aceptar la supresión de una zona verde cuando el argumento que se esgrime para ello es simplemente que el espacio en cuestión es inútil como zona verde, pues no puede presumirse que el planeamiento que así la calificó fue irracional, ni es aceptable que la modificación del planeamiento pueda servir para reparar decisiones irregulares o anómalas; con independencia de que la superficie objeto de la alteración aumente o disminuya; o en los casos de permuta; o aunque se trate de modificaciones reducidas o insignificantes.

Por su parte, el Consejo Consultivo de Andalucía, siguiendo al Tribunal Supremo y al Consejo de Estado, ha declarado la improcedencia de admitir modificaciones, aunque signifique la reubicación en otro lugar con mayor tamaño, pues “el concepto de zona verde no es simplemente cuantitativo, sino cualitativo, y no debe tenerse sólo en cuenta su extensión superficial sino también el resto de las circunstancias que concurren en cada caso”.

4. Noción de interés público especialmente prevalente, acreditado y general: la sentencia de la biblioteca del Prado

En cuanto a la noción de interés público prevalente, es ilustrativa la sentencia del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 2000, en la que se llega al inequívoco convencimiento de haberse ejercido potestades administrativas en defensa de conveniencias y necesidades privadas en vez de perseguirse los requerimientos del interés público.

Interés público que debe ser entendido en términos estrictos. **La regulación legal no consiente la afectación de estos espacios públicos por intereses que formalmente se suelen presentar como mejoras técnicas de la ordenación o como intereses económicos que repercutirán favorablemente para el conjunto de la ciudadanía.**

Además, basta que el Planeamiento haya calificado y clasificado un terreno como zona verde para que se aplique el límite stand still, aunque no se haya ejecutado de forma efectiva.

La Sentencia de Tribunal Supremo de 13 junio 2011, recaída en el recurso contencioso-administrativo contra la aprobación definitiva de la revisión del Plan General de Ordenación Urbanística de Sevilla que calificaban el frente oriental del Parque o Jardines del Prado de San Sebastián como equipamiento de uso educativo, habilitando la construcción de la nueva Biblioteca General de la Universidad de Sevilla, dejó bien claro que “el cambio de la calificación de unos terrenos para poder edificar sobre lo que era una zona verde, aunque se mantenga el uso público de la misma porque la construcción sea una biblioteca, sólo puede hacerse exponiendo las razones por las que ningún otro emplazamiento, que no liquide una zona verde, es posible”, continúa la sentencia indicando “la Administración reconoce que había otras ubicaciones adecuadas, por lo que debía haberse razonado en qué medida tal ubicación impedía cumplir los objetivos que se alcanzan con su emplazamiento sobre esa zona verde”. Finalmente consideró que la decisión de la eliminación parcial de la zona verde y ubicación de una Biblioteca en dicho lugar no estaba suficientemente motivada.

Las sentencias reseñadas no menoscaban las competencias y potestades de las Administraciones Públicas, se limitan a la aplicación de la legislación y la jurisprudencia para efectuar el control del ejercicio de potestades discrecionales por la Administración. Control especialmente intenso y riguroso cuando se pretende eliminar parte de una zona verde, decisión de gran relevancia para el bienestar de la población y que afecte sensiblemente al desarrollo urbano sostenible. Lo cuestionado por las sentencias analizadas no es la realización o no del proyecto de la nueva Biblioteca Central

Universitaria, ni la utilidad o interés de dicha infraestructura, "sino su concreta ubicación" (fundamento jurídico primero in fine), que sacrifica 4.000 m² de zona verde pese a la existencia de otras localizaciones posibles o alternativas.

Trasponiendo dicha interpretación al Plan Especial sometido a alegaciones, la cuestión no es la utilidad o interés público de dicha infraestructura, sino la alternativa elegida que supone la máxima afección al arbolado y zonas verdes, pese a la existencia de otras alternativas con nula o mínima afección, por lo que entendemos que no está suficientemente motivada.

Por todo ello, en cumplimiento del vigente PGOU, proponemos que se proteja y conserve el mayor número de ejemplares de arbolado. Atendiendo al trazado alternativo propuesto anteriormente o, al menos, a las diferentes propuestas de secciones alternativas que se recogen en las siguientes alegaciones.

XI. El paso inferior es innecesario, muy costoso, y demorará las obras con la modificación de servicios

¿Es necesario un paso inferior cuando hay posibilidad de integrarlo con el tráfico como en la Pasarela o la Borbolla? Se plantea para no afectar al vehículo privado en ese cruce. ¿Pero uno de los objetivos de priorizar un modo de transporte público colectivo no es reducir el tráfico, y desviarlo a otras rondas exteriores?

Cualquier alternativa de tranvía que no suponga una reducción del espacio del vehículo privado y un aumento del espacio público del peatón, no será una alternativa sostenible.

El coste de la construcción del paso inferior es muy elevado (tres millones de euros sin valorar todos los servicios afectados) no es lógico para **una reducción de tiempo de viaje de sólo 12 segundos**: según el análisis realizado en el Plan Especial, de 18 minutos de tiempo de viaje se pasa a 17'8 minutos.

Al coste de la inversión hay que añadir los riesgos que supone para explotación del túnel, derivados de las filtraciones del acuífero, posibles inundaciones en caso de lluvia, fallos del sistema de bombeo de extracción del agua de lluvia, etc.

Sobre la supuesta problemática de la convivencia entre el tráfico motorizado y el tranvía, basta con mirar a los proyectos de integración urbana del transporte en

ciudades europeas como Burdeos o Bolonia, donde el tranvía ha servido para desviar los tráficos hacia las rondas exteriores. En el caso de Sevilla, con una configuración urbana llana y muy similar a estas ciudades, ambos sistemas conviven sin mayor problema. La experiencia del caso de Sevilla con los cruces a nivel del Metrocentro con el tráfico debe servir de punto de partida que muestra que es posible, pues el tranvía convive con el tráfico urbano principal de la ciudad, como ya sucede en vías tan importantes como la avenida de la Borbolla y en el cruce del tranvía con la avenida de Menéndez Pelayo con la Pasarela. En este último caso, el tranvía se integra con la circulación de forma fluida y con incidencia mínima, y no es necesario hacer un túnel. Se comprueba que las intensidades de circulación IMD son bastante similares al caso de San Francisco Javier.

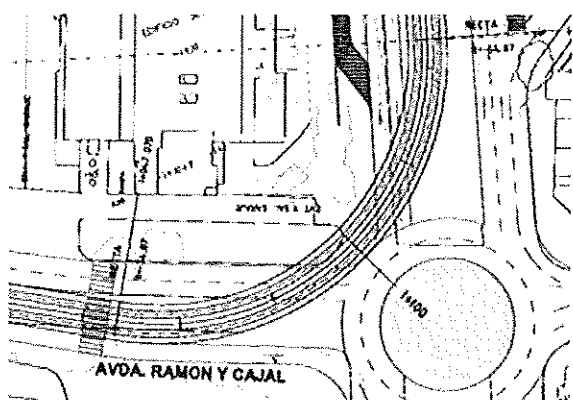
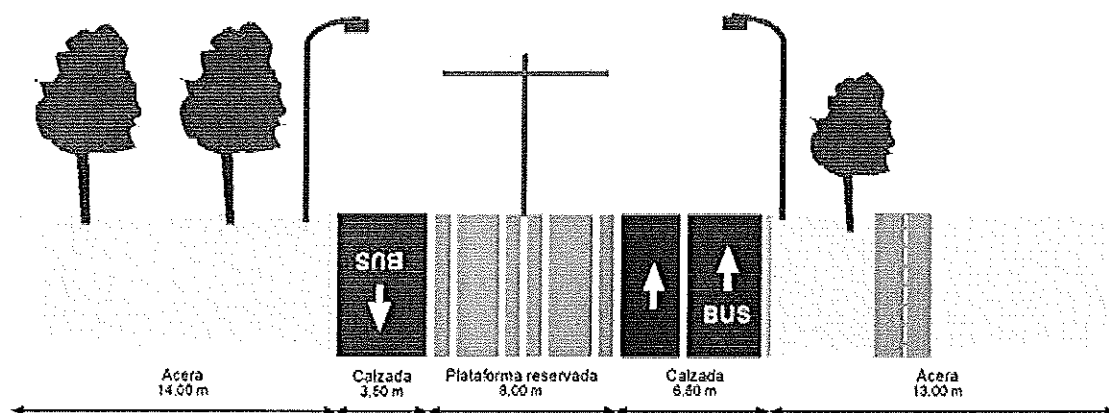
La herida que provoca el túnel es muy elevada en el paisaje urbano, y no está muy bien descrita técnicamente en el Plan Especial. Las circulaciones de los peatones quedan muy comprometidas con la solución del túnel. En concreto, la herida en los recorridos andando y bicicleta van a penalizar al peatón en los cruces, además de reducir la superficie de sombra verde, que está actualmente favoreciendo el paseo andando desde los barrios periféricos de Nervión. Estas cuestiones no están recogidas ni valoradas en el Plan Especial, donde los recorridos peatonales no se han estudiado.

Los costes económicos que implica realizar los desvíos de servicios urbanos serán muy elevados por la complejidad de instalaciones existentes, en un lugar muy concentrado de las infraestructuras de Sevilla. Este hecho obligará a costosas modificaciones de servicios, que encarecerán con toda probabilidad las obras, y lo peor, retrasaran los plazos de ejecución del proyecto.

Por otro lado, recordamos aquí que uno de los principios de la ingeniería del transporte consiste en no apostar por dos modos de desplazamiento en el mismo corredor, pues al hacerlo ninguno de los dos funcionará bien, o el transporte público se verá resentido. Si Sevilla apuesta por el transporte público, debe hacerse penalizando a los recorridos de los coches, que deberán trasladarse hacia otras rondas exteriores de mayor capacidad (Tamarguillo, SE-30), de forma que la avenida San Francisco Javier se priorice en el Paseo-Bulevar de Nervión, que sea amable con el peatón y liberado de los elevados niveles de ruido, que soporta actualmente. Estos aspectos no están tampoco recogidos en el Plan Especial.

Para mejorar el radio de giro desde Ramón y Cajal hacia San Francisco Javier, se propone que los dos carriles de la plataforma reservada se ubiquen en la acera sur, suprimiendo la circulación motorizada entre Viapol y San Francisco Javier,

remodelando todo el espacio desde la prioridad peatonal. En la siguiente imagen podemos ver la sección propuesta para Ramón y Cajal:



En la imagen de la izquierda se aprecia la solución a este giro elaborada por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, D. Miguel Vidal Sanz, artífice de la modernización del transporte de Sevilla con el Metrocentro y Medalla de Honor de la ciudad 2016 a título póstumo, en su Propuesta de Red Tranviaria recogida en un estudio de 2013 titulado "El Tranvía del Centro de Sevilla: Metrocentro". Por tanto, es posible realizar el giro en superficie.

Por todo ello, proponemos que no se construya el paso inferior en Ramón y Cajal, por ser innecesario para la funcionalidad del tranvía, y no recomendable por el elevado coste que supone (numerosos servicios afectados no valorados suficientemente en el Plan Especial en su repercusión económica), frente a las graves problemas y dificultades que implica su construcción para la mejora del tránsito peatonal y ciclista.

XII. Sección alternativa para San Francisco Javier

La ventaja de un tranvía en plataforma reservada es la capacidad de integración con todos los modos de desplazamiento, reasignando las secciones transversales de las avenidas con nuevos criterios de reurbanización. Esta cuestión es clave cuando se trata de redactar un Plan Especial, cuyo ámbito de trabajo y de ordenación incluye a la totalidad del espacio público de las avenidas.

Pues bien, el Plan Especial no ha ordenado el espacio público de las avenidas

afectadas, limitándose a dibujar el tranvía, olvidándose de cómo quedan los restantes modos.

Además, la sección propuesta en el Plan Especial incumple la medida de adaptación del viario a los nuevos criterios de accesibilidad urbana prevista en el PGOU, en concreto la MUV-DN-08 AVENIDA DE SAN FRANCISCO JAVIER, que establece que al actuar sobre dicha avenida deben **ampliarse los acerados laterales eliminando las vías de servicio**, reordenando los aparcamientos, carril-bici, y disponiendo **nuevo arbolado de sombra en los acerados**.

El Plan Especial debe incluir estas determinaciones, con independencia que se trate o no de una reurbanización al uso de la avenida, o se vaya a incluir las obras de la nueva sección en los presupuestos del tranvía, o no.

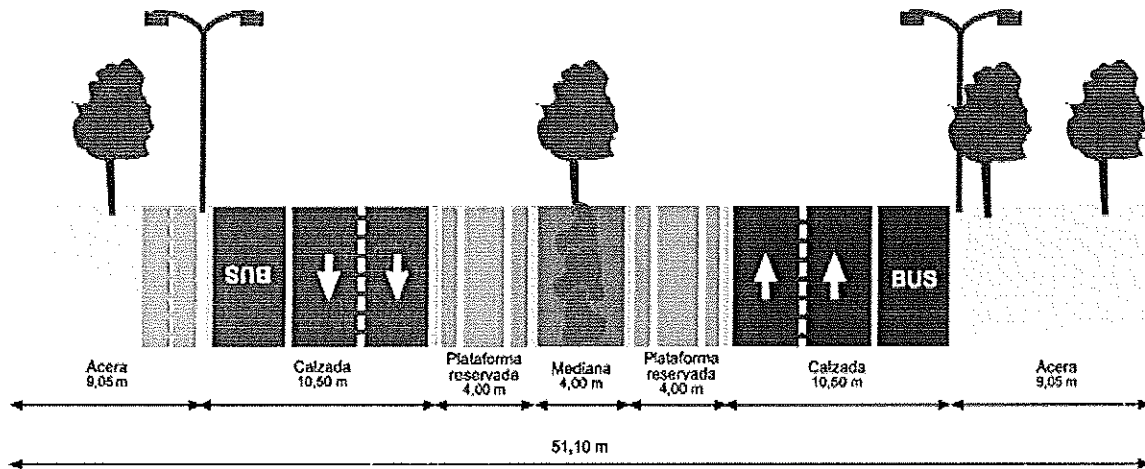
No se amplían los acerados, ni se eliminan las vías de servicio ni se contempla nuevo arbolado de sombra en los acerados. Es más, se reconoce explícitamente el objetivo "de dotar de mayor capacidad a las vías de servicio existentes" y para ello se plantea una reconfiguración del aparcamiento.

Como sección alternativa, proponemos que se salvaguarde la mediana central, que se disponga un andén central para la plataforma reservada tranviaria que integre los árboles existentes, se mantengan solo dos carriles de circulación motorizada, que se dibuje en el Plan Especial la sección completa modificada, se supriman las vías de servicio y el estacionamiento por ser innecesario y de forma contraria para la captación de viajes del tranvía, y se amplíen las aceras peatonales sobre las vías de servicio.

Nuestra alternativa (que sigue lo recogido en el MUV-DN-08 del PGOU vigente), permitiría ganar espacio para el peatón con la plantación de nueva arboleda de sombra y mantener los aparcamientos que sean exclusivamente necesarios para carga y descarga y reservas para personas con movilidad reducida.

Las paradas del tranvía se realizarán sobre el andén central, al igual que está instalado frente al Archivo de Indias, mientras el uso de catenarias se reduciría al mínimo imprescindible.

En la siguiente imagen, podemos ver la sección propuesta en nuestra alternativa:



Por todo ello, se observa el incumplimiento del PGOU por el Plan Especial, y por tanto, el Plan Especial va en contra de las normas del PGOU, de forma incomprensible, siendo motivo de denuncia judicial para hacer cumplir las propias normas municipales.

Proponemos que se asuma la sección alternativa adjunta para la Avenida San Francisco Javier, en cumplimiento de los criterios de accesibilidad urbana previstos en el PGOU vigente.

XIII. Mantenimiento de la mediana en la Avenida Luis de Morales

El vigente PGOU (en el apartado VIII de la Memoria de Información) recoge la relación de los **espacios verdes inventariados en cada distrito de la ciudad**, entre las cuales se contempla la "Mediana Avda. Luis de Morales", con una superficie de 600 m², calificado como "Zonas Verdes-Otros" inventariado en el Distrito Nervión-San Pablo. La sección propuesta en el Plan Especial elimina dicha mediana.

La confusión terminológica reinante en el Plan General de Sevilla, hace necesario esclarecer en primer lugar los conceptos "Espacios Libres" y "Zonas Verdes". La perspectiva más adecuada es la de considerar el "espacio libre" de titularidad pública como un género, y las "zonas verdes" como una especie de aquéllos. Existen un concepto amplio de "espacio libre" donde se incardina la categoría de las Zonas Verdes; y otro concepto estricto que hace referencia a espacios diversos pero que no son verdes.

Los espacios libres y, por tanto, las Zonas Verdes, para tener la condición de tales,

han de estar así previstos por el Plan. Su condición deriva, pues, de su afectación formal a tales destinos.

Esta distinción se puede inferir de la propia Ley 7/2002, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA). El artículo 10.1.A.c.1 de la LOUA prevé, entre las determinaciones estructurales del Plan General, deben respetarse unos estándares legales mínimos "de entre 5 y 10 metros cuadrados por habitante", para "parques, jardines y espacios libres públicos".

Por tanto, la LOUA establece una doble definición para el conjunto de los "espacios libres", y otro para las Zonas Verdes. Ello impide que estas Zonas Verdes puedan ser confundidas con los demás espacios libres y, por supuesto, con el resto de las dotaciones.

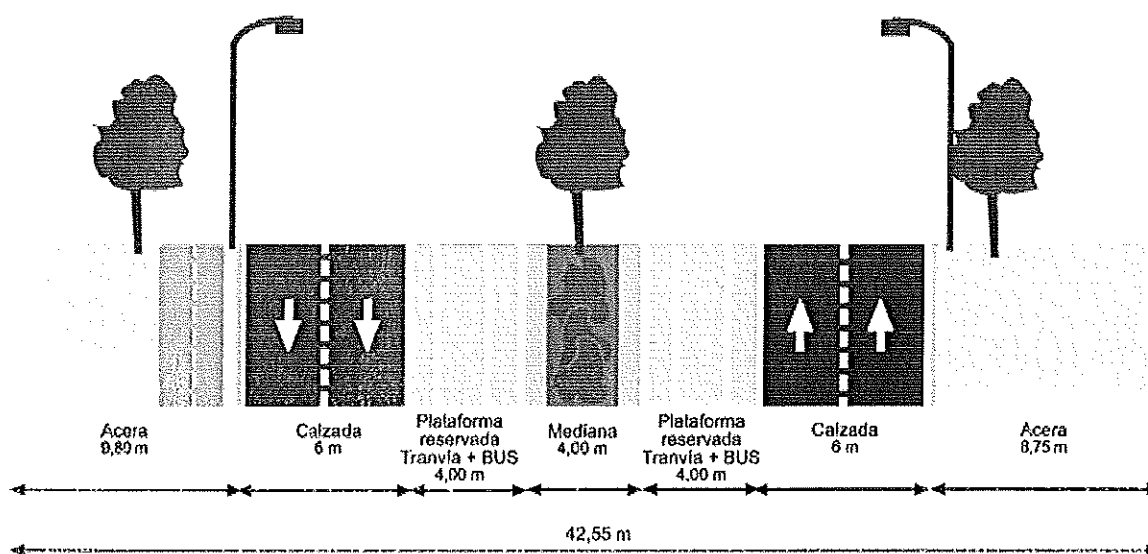
Por otra parte, tal como recoge la **Resolución del Defensor del Pueblo Andaluz recaída en el expediente de queja 16/1863**, el Ayuntamiento de Sevilla tiene el *"deber legal de respetar lo establecido en el PGOU de Sevilla, en cuanto al modelo de ordenación establecido para la zona objeto de esta queja y la vocación de sus zonas verdes y espacios libres, así como del deber legal de tener en cuenta el principio de confianza legítima introducido en su momento en el artículo 3 de la derogada Ley 30/1992, previsto actualmente en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público."*

Además, el principio de **"Inintercambiabilidad"** considera que las Zonas Verdes no son convertibles en otros espacios libres "no verdes" ni en otros equipamientos o dotaciones, no pueden ser sustituidas o suplantadas por éstos.

Por tanto, aunque ambas categorías pertenezcan al mismo género no son libremente intercambiables entre sí, puesto que sirven a finalidades diferentes; en este sentido se expresan las sentencias del Tribunal Supremo de 11 de noviembre de 1985 y 29 de diciembre de 1986. Ambas categorías constituyen el "sistema general de espacios libres" pero la pertenencia a un mismo sistema no debe suponer la intercambiabilidad de sus elementos, lo que predica una **infungibilidad** entre los mismos a la hora de las modificaciones, no siendo posible realizarlas cuando se basan en criterios de absoluta intercambiabilidad, ni siquiera en función de criterios cualitativos.

En base a las sentencias mencionadas, la **"Mediana de Avda. Luis de Morales"** calificada como **"Zona Verde"** no es intercambiable con otro espacio libre distinto, puesto que sirven a finalidades diferentes. Tampoco es intercambiable con los espacios destinados a la libre circulación de personas o destinados a Viario Público o Transporte.

En la siguiente imagen, podemos ver la sección propuesta en nuestra alternativa:



Por todo ello, proponemos que se mantenga la mediana de la Avda. Luis de Morales (como espacio verde reconocido en el PGOU que es) y se asuma la sección alternativa propuesta.

XIV. Imprecisiones del Plan Especial sobre los cambios de movilidad en el Distrito

La construcción de la plataforma reservada a lo largo de San Francisco Javier y Luis de Morales provocará cambios en la movilidad del distrito, que no están resueltos ni abordados en el Plan Especial. El documento reconoce varios lugares de conflictos, sin entrar a definir las soluciones.

Por ejemplo, sobre los giros que se permiten actualmente para acceder a los aparcamientos de El Corte Inglés y Nervión Plaza, no se plantea ninguna propuesta concreta, aunque se sigue dando prioridad al vehículo privado:

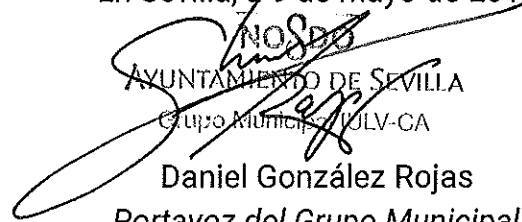
“se reconfigurarán tanto la citada intersección con Eduardo Dato como la intersección con Luis Montoto, permitiendo flexibilizar la movilidad actual de la zona y evitando giros a nivel sobre la plataforma reservada. De igual manera se establecerán medidas destinadas a mejorar la movilidad en las avenidas y calles colindantes con objeto de dotar de mayor fluidez a la avenida”.

¿Se establecerán medidas destinadas a mejorar la movilidad en las avenidas y calles colindantes con objeto de dotar de mayor fluidez a la avenida? ¿Qué medidas?

Por todo ello, proponemos que se dé solución a los problemas de la movilidad del distrito Nervión, y se realice un estudio en profundidad de los cambios necesarios en materia de movilidad. Se propone sean incluidos en el nuevo documento.

Por todo lo expuesto, **SOLICITO** que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, mandándolo unir al expediente de su razón; me tenga por personado e interesado en el procedimiento para la aprobación, en mi propio nombre y en la representación que ostento, teniéndome por parte en el mismo, y notificándome las sucesivas diligencias que se produzcan en dicho procedimiento; tenga asimismo por formuladas, en tiempo y forma, las ALEGACIONES que en este escrito se contienen y estimándolas por ser de justicia.

En Sevilla, a 9 de mayo de 2018


NOS DO
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
Grupo Municipal IULV-CA
Daniel González Rojas
Portavoz del Grupo Municipal
IULV-CA