

AL SR. GERENTE
GERENCIA DE URBANISMO
Ayuntamiento de Sevilla
Avda. Carlos III. Isla de la Cartuja
41092 Sevilla

Sevilla, a 24 de Mayo de 2018.

**ASUNTO: ALEGACIONES Y SUGERENCIAS 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, PROMOVIDO POR EL ÁREA DE MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO
DE SEVILLA.**

Alejandro Cuetos Menéndez, con domicilio a efectos de notificaciones en el Centro de Ecología Social (C.E.S.) "Germinal", sito en el Parque de San Jerónimo s/n de Sevilla (C.P. 41015), y teléfonos de contacto 954904241-639719690, en nombre y representación de Ecologistas en Acción-Ciudad de Sevilla, asociación registrada en la Consejería de Justicia y Administración Pública con el número de registro 13377 de la Sección Primera (13377/1ª) y con CIF G-91868695, asociación que forma parte del ecologismo social y que trabaja por la defensa del medio ambiente, realizando campañas de sensibilización, denuncias públicas y legales contra aquellas actuaciones que dañan el medio ambiente, entidad de la cual es su Coordinador, en relación al ESTUDIO ARRIBA INDICADO, hacemos las siguientes CONSIDERACIONES, SUGERENCIAS Y ALEGACIONES:

Alegación 1.- El documento no estudia las alternativas reales a un sistemas tranviario.

El proyecto que se alega debería entenderse como el de establecer un medio de transporte eficiente y de calidad que una la estación de Santa Justa con el actual sistema intercambiador que se ubica en San Bernardo (parada de tranvía, tren de cercanías y autobuses), dando servicio a los habitantes y usuarios del barrio de Nervión. Desde Ecologistas en Acción apoyamos que se mejore el sistema de transporte público en este eje, limitando de esta forma el uso del vehículo privado. Lo que dudamos es que el modo elegido sea el más apropiado. Queremos remarcar que es así porque no se han explorado otras posibles.

Efectivamente, aunque en el proyecto que alegamos se estudia una denominada Alternativa 0 (no ejecutar ninguna actuación), realmente no se exploran alternativas que no sea el establecimiento de una línea de tranvía, siendo la denominada Alternativa 0 una referencia para tasar los impactos del proyecto. Desde Ecologistas en Acción entendemos que existen alternativas que implican actuaciones (no son una alternativa 0), y que no implican la construcción de una línea tranviaria.

Estas alternativas pasarían por establecer una línea de autobús de tránsito rápido (BTR), en plataforma segregada y con prioridad semafórica en los cruces. Es decir, urbanísticamente sería una obra muy similar a la del tranvía, pero se ahorraría el tendido de vías, y el material móvil sería más económico. Se prestaría el mismo servicio a un menor precio.

No debe confundirse esta propuesta con una línea de autobús en carril reservado. Además de que debería tratarse de una plataforma reservada con prioridad semafórica, debe tener un número de paradas reducido (las mismas que se preverían para el tranvía), el acceso y abandono del autobús debería ser por todas las puertas, y el conductor no debería hacer funciones de cobrador.

Esta es una solución que ya se ha implementado en ciudades como Buenos Aires, Brasilia, Calgary, Montreal, Ottawa, Nueva York, Chicago, Houston, México, Granada, Barcelona, Las Plamas Las fotos que siguen son ejemplos de algunas de estas ciudades



Entendemos que el estudio carece de una evaluación de esta alternativa, que parece más adecuada para el recorrido y cantidad de viajeros previstos a transportar.

Por ello solicitamos que la alternativa de sistemas BTR se evalúe y se decida la solución a adoptar en función de esta evaluación.

Alegación 2.- EL proyecto no contempla la re-ordenación de las calles por las que pasa la línea.

Independientemente de la solución que se adoptará, este proyecto debe entenderse como una oportunidad de re-ordenar y reorganizar las calles por las que transcurre. Las avenidas por las que circularía la línea (San Francisco Javier, Luis de Morales y Kansas City) están destinadas principalmente al tráfico rodado y a plazas de aparcamiento. Son avenidas inhóspitas para el peatón, con poca permeabilidad transversal, poca sombra, y muy poca dotación de servicios al viandante, como bancos. En definitiva, son calles que se han convertido en no-lugares, destinados al tránsito (preferentemente en coche), que expulsan la vida vecinal de los barrios circundantes y donde no se desarrolla vida vecinal. Únicamente señalar como excepción las personas que atraen los grandes comercios presentes en Luis de Morales, que de nuevo es una presencia de paso.

Este proyecto debe ser la oportunidad para proceder a una re-urbanización que corrija esta situación. Esta re-urbanización debe pasar por reducir el número de carriles de calzada dedicados al vehículo privado. Debe ampliar la zona dedicada al peatón, con un diseño de itinerarios peatonales y servicios para el viandante y el vecindario, como bancos, arbolado para sombra, zonas de juegos, etc. Y, desde luego, reservando espacio para el carril bici y el transporte público.

Nada de esto aparece en el proyecto, que se dedica a apretar un poco los carriles, pero manteniendo el mismo número de carriles en ambos sentidos para el tráfico motorizado en ambas direcciones. El proyecto no aumenta la superficie destinada al peatón, ni se preocupa de aumentar la permeabilidad transversal que, de hecho, empeora. Incluso, en su afán por garantizar el espacio para los vehículos motorizados, se pierda gran parte del arbolado existente como explicamos más adelante. De hecho, parece que una de las claves con las que se han elaborado los proyectos de las distintas alternativas y, especialmente, la elegida es salvaguardar el uso de la calzada para el vehículo a motor. De este aspecto hablaremos en la siguiente alegación.

Pedimos, por tanto, que se replantee completamente el proyecto, estableciendo como principios directores del nuevo proyecto la re-ordenación de las avenidas con una disminución de los carriles dedicados al vehículo motorizado, y el aumento del espacio dedicado al peatón. Este espacio deberá aumentar su potencialidad de uso por el vecindario, incluyendo el equipamiento necesario.

Y, además, garantizando la continuidad del arbolado existente.

Alegación 3.- Rechazamos de plano la intención de eliminar el arbolado de las medianas en las avenidas San Francisco Javier y Luis de Morales

En los alcorques de las aceras y medianas de las avenidas San Francisco Javier y Luis de Morales existe un número importante de árboles de gran porte. Este arbolado y la vegetación arbustiva principalmente proporcionan sombra, oxígeno, refugio a la fauna, permeabilizan el suelo y mejoran la estética de estas avenidas. La cubierta vegetal de estas zonas verdes se debería mantener y defender, siendo integrado en las zonas peatonales por la nueva re-ordenación.

Pero va más allá, según un estudio publicado por especialistas de la Universidad de Sevilla dirigido por el catedrático Enrique Figueroa, el 90% de los árboles que se eliminarán con esta nueva obra, pertenecen a la especie *Melia azedarach*, un especie que se encuentra entre los sumideros naturales de CO₂ más eficientes. Con el mantenimiento de los carriles dedicados al tráfico motorizado y la desaparición de esta cubierta vegetal, se va a empeorar la calidad del aire en una ciudad donde se repiten constantemente episodios de contaminación atmosférica en los que se sobrepasan los límites legales permitidos. Esto se debe, por un lado, a la cantidad de vehículos motorizados existentes en el parque móvil de la ciudad y por otro, al incremento de las temperaturas medias y de las situaciones meteorológicas extremas. Sevilla debería propiciar el uso del transporte público y limitar, en la medida de lo posible, el transporte privado y motorizado sin destruir el arbolado y las zonas verdes ya existentes. Entendemos que reducir el número de carriles de calzada dedicados a los vehículos motorizados, utilizando herramientas para el apaciguamiento del tráfico, y respetar la vegetación de las medianas y los árboles de la acera iría en esta dirección.

Está ampliamente demostrado que disponer de vías amplias para los vehículos motorizados provoca un aumento en el número de desplazamientos que tiene un efecto negativo sobre la calidad del aire de las ciudades y, por ende, en la calidad de vida de sus habitantes. Las principales agencias encargadas de la protección de la salud y del medio ambiente, Organización Mundial de la Salud (OMS), Agencia Europea de Medio Ambiente o Agencia de Protección Ambiental de los EEUU (EPA), reconocen que la inhalación de contaminantes representa un aumento de riesgo de defunción prematura. Según los datos del Centro de Investigación de Epidemiología Ambiental (CREAL), la exposición continuada se asocia a problemas en el crecimiento durante las primeras etapas de vida con efectos neurotóxicos, inmunotóxicos y obesogénicos que contribuyen al deterioro del bienestar psíquico. El último informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente calcula que en el año 2012 se registraron en España 25.500 muertes prematuras por exposición a las partículas (PM 2,5), 5.900

atribuidas al dióxido de nitrógeno y 1.800 los fallecimientos producidos como consecuencia de la exposición a niveles de ozono dañinos para la salud.

El incremento del transporte motorizado provoca un impacto negativo que sigue aumentando desproporcionadamente para la aglomeración urbana de Sevilla. Las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero, como SO₂, NO₂, PM₁₀, CO y O₃ provocado por el aumento del parque móvil de la ciudad, contribuyen a aumentar los efectos del calentamiento global.

La mala calidad del aire en Sevilla se incrementa principalmente en época estival a causa del ozono troposférico (O₃), un contaminante secundario producido principalmente por la combustión de automóviles. Según el último informe sobre la calidad del aire los niveles de ozono troposférico vienen aumentando en los últimos años y afectan de manera estructural al 95% del territorio estatal, siendo el contaminante que presenta mayor tendencia al alza en los últimos años. Las concentraciones de ozono troposférico han superado más de 100 veces los límites permitidos en la ciudad, cuando los acuerdos internacionales nos obligan a una reducción de las emisiones de este tipo de gases producidos, principalmente por el transporte motorizado, y así se recoge en los documentos que el mismo consistorio está elaborando actualmente (PACES).

Según los datos de la última versión de la Climate Research Unit (University of East Anglia, Reino Unido), que registra valores de temperaturas medias, máximas, mínimas y precipitaciones a nivel mensual en el transcurso del último siglo, Sevilla se caracteriza por unos valores totales anuales con una enorme variabilidad intermensual y una tendencia a la disminución en la frecuencia de las precipitaciones a lo largo de la serie histórica, unido a un incremento muy significativo de los valores térmicos medios (Figura 1), a un ritmo que supone un aumento de más de 1° C.

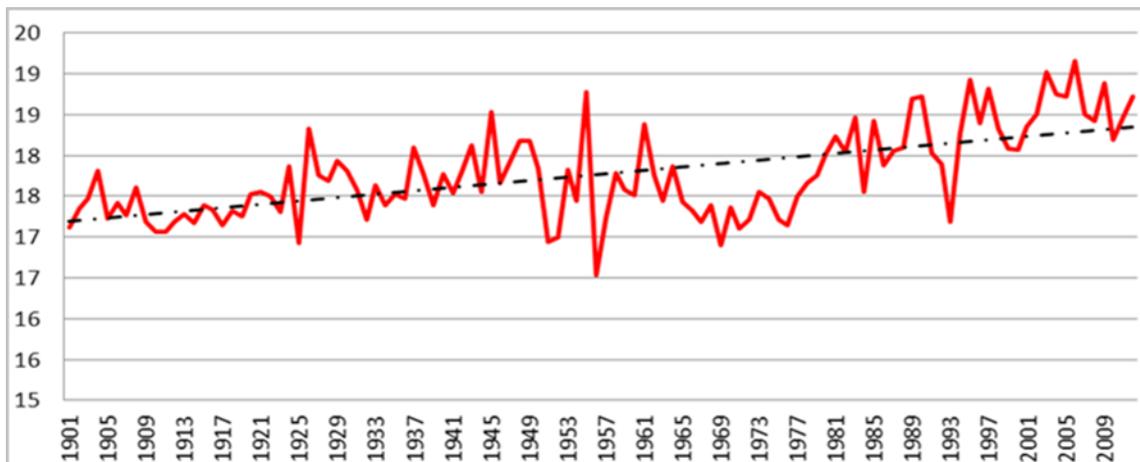


Figura 1. Representación de las temperaturas promedio anuales en Sevilla (°C) a lo largo de la serie histórica disponible en los últimos cien años (1901- 2012).

Durante el año 2016 en el dilatado verano sevillano, que abarca desde junio a septiembre donde las medias de las máximas oscilan desde los 30 °C a los 35 °C, los niveles de ozono de Sevilla aumentaron más que en otras ciudades de manera que, en base a los datos de las estaciones meteorológicas (recogidos en los informes diarios de la calidad del aire <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/site/rediam/>), es decir, **la mayor parte de la población ha estado expuesta a concentraciones de ozono perjudiciales para la salud humana, superando los niveles legalmente admitidos.**

En un contexto de crisis sistémica como la actual, el derecho a vivir en un medioambiente equilibrado, saludable y sostenible, así como a disfrutar de los recursos del entorno urbano y el paisaje en condiciones de igualdad, es un derecho fundamental de la ciudadanía, como el propio Estatuto de Autonomía de Andalucía recoge. El Estado en el cumplimiento de sus obligaciones, a

través de las diferentes administraciones competentes, debería asegurar un aprovechamiento de los recursos capaz de generar una economía limpia y asequible, con niveles de contaminación mínimos o, en cualquier caso, admisibles para asegurar el bienestar de las personas y conseguir, en la medida de sus posibilidades, disminuir los riesgos para la salud pública. Por todo ello, entendemos que cualquier propuesta que empeore la gravedad y la expansión de la contaminación atmosférica y contribuya al cambio climático, considerada ésta una cuestión de salud pública, será dañino para la calidad de vida de las personas de esta ciudad y que está en manos de esta administración encontrar soluciones que permitan dar respuesta a la necesidad de proporcionar un entorno saludable al conjunto de habitantes.

Ninguno de estos supuestos se recoge el proyecto. Más bien todo lo contrario. En el proyecto figura la eliminación completa de la vegetación de las medianas y de parte de las aceras sin reducir el número de carriles de calzada dedicados al transporte motorizado. Aunque habla de trasplantes en la medida de lo posible, la misma memoria señala que este trasplante será imposible en la mayor parte de los casos, entre otros casos debido al estado fisiológico de los mismos. Esto tiene como consecuencia que, aunque se plantaran árboles nuevos, estos tardarán muchos años en alcanzar un porte y una función medioambiental similar.

La única razón que justifica esta tala masiva es facilitar el mantenimiento de todos los carriles para el tráfico. Pero como apuntábamos anteriormente, precisamente sería en dirección contraria en la que habría que apuntar. Es indefendible que un proyecto que pretende implementar un medio de transporte público arrase un número importante de árboles para mantener el espacio para el vehículo motorizado.

Por todo ello, exigimos que se replantee el proyecto, garantizando la continuidad del arbolado existente, integrándolo en las zonas peatonales que se articulen.

Alegación 4.- El túnel bajo el cruce de las Avenidas Ramón y Cajal y San Francisco Javier no tiene sentido.

El proyecto plantea que cuando el tranvía tenga que girar de la Avenida Ramón y Cajal a San Francisco Javier lo haga en un paso subterráneo. Esto nos parece un sinsentido y un gasto inútil del presupuesto destinado a movilidad urbana.

El argumento que se plantea es para que el tranvía no interfiera con el tráfico rodado de la avenida Ramón y Cajal. Pero es que se trata precisamente de eso, que el transporte público le reste espacio al vehículo privado, disuadiendo de su uso.

Y en todo caso, esta posible interferencia se podría manejar con un cruce semafórico con prioridad para el tranvía y el autobús, como ya se hace en la pasarela.

Entendemos que este túnel será un gasto de dinero que no se justifica por su necesidad, sino por mantener el mito de que al vehículo motorizado no se le puede molestar, que su espacio es sagrado.

Por todo ello SOLICITO:

Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, mandándolo unir al expediente de su razón; tenga a este compareciente por personado e interesado en el procedimiento, en su propio nombre y en la representación que ostenta, 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, sirviéndose estimarlas, desistiendo de la tramitación y aprobación del PLAN ALEGADO en los términos previstos en el mismo respecto a las cuestiones en este escrito planteadas.

Fdo. D. Alejandro Cuetos Menéndez

**AL SR. GERENTE DE LA GERENCIA DE URBANISMO DEL AYUNTAMIENTO DE
SEVILLA**