

LA NECESIDAD DEL PASO TERRITORIAL NORTE (SE-35)

Solución desde el área metropolitana a problemas en el interior de la ciudad

En el norte de la ciudad se encuentran los barrios de Pino Montano y San Jerónimo. A su vez, se concentran varios kilómetros al norte de ellos municipios del área metropolitana, como La Rinconada o La Algaba, que también tienen un importante volumen de habitantes. Sin embargo, entre ellos siempre se ha mantenido un estatus rural, sin cohesión urbana, que no ha llevado a la actuación de un Urbanismo y una Ordenación del Territorio que actúan por las necesidades factuales (como ocurrió con no pocas de las grandes operaciones urbanísticas de finales del Siglo XX en la ciudad) en lugar de los que se deben a la previsión de las necesidades futuras. Sin embargo, podría decirse que ya hay problemas suficientes en el interior de la ciudad que puedan llevar a la necesidad de emplear lo ya planificado en el norte del área metropolitana, lo cual puede tener *efectos colaterales* positivos.

Si observamos a escala metropolitana la ciudad, vemos que la SE-30, único elemento vertebrador en funcionamiento del vehículo privado que, o bien pretenda ir de un punto a otro del Área Metropolitana o bien rodear y evitar la ciudad hacia otros destinos, se encuentra incompleta o, en cualquier caso, cerrada de manera muy deficiente. Este cierre es la llamada Ronda Urbana Norte, un eje que atraviesa, descosiendo la trama urbana, y perdiendo la naturaleza de autovía del resto de la SE-30.

-LA RONDA URBANA NORTE Y SU PROBLEMÁTICA.

La Ronda Urbana Norte tiene una extensión de 4.5 km, y cubre los cometidos de la SE-30 por el norte. Está embutida en el interior de la ciudad, con una sección (en su mayor parte) de tres carriles por sentido, y con una velocidad máxima de 50 km/h, que si bien no parece ser la velocidad de diseño de la vía, es sistemáticamente superada por los conductores. Podría decirse que es una avenida, pero la impresión al recorrerla es que, a pesar de los semáforos existentes, es una autovía. Este carácter se reafirma al observar que su trazado se extiende desde la Glorieta Olímpica hasta el nudo de la Gota de Leche, enlazando con la A-4, en el tramo que va hacia Córdoba y Madrid, lo cual implica que muchos de los trayectos entre el oeste y el este del Área Metropolitana tengan que usar esta falsa avenida de la ciudad, al no existir mejor alternativa rápida posible. Si bien existe la SE-20 o Ronda Supernorte, el diseño y el trazado de la misma la descartan desde el principio ya que ni siquiera en su origen fue concebida para paliar la carencia del cierre norte de la SE-30: simplemente, y con vistas a 1992, se creó para proporcionar un rápido acceso directo a la [Expo'92](#) (en la [Isla de la Cartuja](#)) desde el [Aeropuerto](#) y la carretera de Madrid sin apenas cruces; aunque con el paso del tiempo se han ido sumando para dotar de operatividad real a una infraestructura ya construida.

Podemos dividir la Ronda Urbana Norte en dos tramos diferenciados:

- ❑ Primer Tramo: Gota de Leche - Parque de Miraflores. Este tramo abarca dos polígonos industriales, pasando por zonas con nula cohesión urbana, y que jamás han pretendido alcanzarla (como la playa de vías que llega desde Santa Justa). Se observa una gran dependencia del vehículo privado, como en cualquier parque industrial viejo, y no hay grandes conexiones metropolitanas, siendo la única destacable la carretera de Valdeorras.

- ❑ Segundo Tramo: Parque de Miraflores - Glorieta Olímpica. Atraviesa barrios residenciales como Pino Montano, Los Carteros, Polígono Norte o Las Golondrinas, siendo destacable la zona de edificaciones de varias plantas volcadas a la Ronda Urbana Norte en la calle Telegrafistas o la existencia de un tanatorio y un hospital junto a la Glorieta de San Lázaro. En este tramo, desembocan en la Ronda Urbana Norte varios viales de importancia metropolitana, como los que vienen del Acceso Norte de Sevilla, la carretera de La Algaba o la carretera de Brenes, que se ven obligados a entrar varios kilómetros en la ciudad, a través de viarios de carácter y vocación urbana, para llegar a la “circunvalación de facto” que constituye la Ronda Urbana Norte.

La consecuencia es que la Ronda Urbana Norte sea el vial urbano con mayor tráfico de toda la ciudad, con Intensidades Medias Diarias que superan los 60.000 vehículos diarios en día laborable (contando ambos sentidos), según los datos del Centro de Control de Tráfico del Ayuntamiento de Sevilla en el año 2013. Son números que son inadmisibles en un tramo tan largo y que cose la ciudad por el norte. En especial, en el segundo tramo reseñado, impide que exista cohesión urbana entre los dos lados de la Ronda Urbana, lo cual se ejemplifica a la perfección con el caso de las calles Telegrafistas y Parque de Grazalema, dos calles distintas para un mismo espacio que es roto por la propia Ronda Urbana Norte. Este caso es ejemplo de que la Ronda Urbana Norte, por su propia utilidad y por seguridad ante las excesivas velocidades, se ha configurado sin apenas conexiones entre un lado y otro, entre el barrio de los Carteros y el barrio de Pino Montano, o entre el barrio de Las Golondrinas y la Bachillera. Es reseñable también que el espacio entre las alineaciones de los edificios a ambos lados de la Ronda Urbana Norte se dedica mayoritariamente a la calzada, en un espacio superior al 60% del espacio que se pone como norma el PGOU vigente de la ciudad. Además, la tipología de la sección, con edificios tan próximos a una vía de tanto uso, y con velocidades (de facto) mayores de 50 km/h, hace que los propios vecinos de la Ronda Urbana Norte tengan graves problemas de ruido, que conllevan problemas de descanso y de salud, como ya han denunciado en innumerables ocasiones, a los que la única solución que

se ha puesto ha sido el establecimiento de un nuevo semáforo así como la aplicación de un asfalto fonoabsorbente. No obstante, se reclaman pantallas acústicas que, de implantarse, redundarían aún más en los problemas de cohesión urbana entre las dos orillas de la vía.

Ese problema de cohesión urbana también existe a lo largo de la propia Ronda Urbana Norte. A pesar de existir este vial, no existen aceras ni carriles bici en el primer tramo que hemos definido: un peatón no puede ir desde Los Mares al Polígono Store, a Sevilla Este o a Santa Clara a pie o en bici con seguridad. También es destacable que ninguna línea de transporte urbano realice un uso de esta vía, siendo un caso único en la ciudad la existencia de una avenida de más de cuatro kilómetros y que sea abastecida por TUSAM de forma residual, lo que provoca una utilización aún mayor del vehículo privado en trayectos relativamente cortos.

Toda esta problemática lleva a la siguiente pregunta: ¿Cuál es la solución que necesita la Ronda Urbana Norte? Descartado un soterramiento que pueda hacer una autovía subterránea por un coste desmesurado y por no paliar el problema en zonas ya saturadas de tráfico, como la Glorieta Olímpica, se necesitan otras ideas. Y, para ello, solo hace falta mirar el PGOU vigente de la ciudad, que es consciente de la problemática existente por no cerrar la SE-30.

-SOLUCIÓN: EJECUCIÓN DEL PASO TERRITORIAL NORTE Y NUEVA RONDA URBANA NORTE.



El PGOU establece el Paso Territorial Norte, tramo de la SE-35 por el norte, que conectaría la Gota de Leche con la autovía de Mérida (A-66), en el enlace sur de Santiponce. Este vial,

metropolitano, fuera de la ciudad, con una sección prevista de autovía, sin semáforos y velocidades de diseño que, perfectamente, podrían ser de 100 km/h, supondría una variante muchísimo más rápida y funcional a la Ronda Urbana Norte. Significaría el cierre de la SE-30 por el norte y la consecución definitiva del primer anillo de circunvalación de la ciudad. Tendría conexiones directas con el Acceso Norte (Autovía de la Rinconada) y las carreteras de Brenes y de la Algaba, que podrían incorporarse a la circunvalación de Sevilla sin entrar a la ciudad, como ocurre hasta ahora. Así mismo, el tráfico rodado que quisiera evitar la ciudad por ser tráfico de paso (por ejemplo, tráfico proveniente del Aljarafe Norte que busque la autovía de Madrid o la autovía de Málaga) usaría este tramo de la SE-35 en lugar de entrar a la ciudad, tal y como prevé el propio PGOU al definir los Pasos Territoriales como una herramienta para disminuir la presión del vehículo privado en el interior de la ciudad.

Es decir, así la Ronda Urbana Norte reduciría su uso, prácticamente, a trayectos urbanos. La Ronda Urbana Norte no se convertiría en un vial insignificante a nivel de ciudad, sino en una “ronda de distribución urbana”, como la define el PGOU. Esto permitiría cambiar radicalmente su sección actual, pudiendo mutar hacia un bulevar, hacia una ampliación de las aceras, hacia una ejecución de un carril bici que recorra la Ronda Urbana Norte de un extremo al otro. Esta necesaria y consecuente reforma radical del viario para acordarlo a su nuevo uso supondría, por tanto, una imprescindible mejora de la cohesión urbana, el encaje que necesitan los barrios hoy separados por la Ronda Urbana Norte.

De cara a un planteamiento de la SE-35, es interesante conocer el tráfico que usa las vías potenciales a las que daría alternativa este nuevo tramo de cinturón, como son la ya tratada Ronda Urbana Norte y la Ronda Supernorte (SE-20). Las Intensidades Medias Diarias superan los 60.000 vehículos/día en la Ronda Urbana Norte, como ya hemos comentado, mientras que en la SE-20 se superan ampliamente los 20.000 vehículos/día, de acuerdo a los estudios de tráfico que el Ministerio de Fomento realizó en 2013. Comparando las cifras de los vehículos que emplean las rondas del norte de la ciudad con el resto de tramos de la SE-30, observamos que se encuentran en cifras muy similares (estas oscilan entre los 67575 vehículos/día del Viaducto del Alamillo y los 136385 vehículos/día de los Puentes Juan Carlos I y Reina Sofía). El hecho de que SE-20 y Ronda Urbana Norte estén mal resueltas y cumplan de manera deficiente, como ya se ha expuesto, el cometido de ser pieza de una ronda metropolitana de alta capacidad es otro punto a favor de la SE-35 por el norte de la ciudad. Todo ello hace vislumbrar que, en términos de mejora del tráfico, también sería una operación socialmente rentable.

Sin embargo, la ejecución de la SE-35 no se explica, únicamente, por la mejora de las condiciones de los barrios, de las piezas urbanas próximas a la Ronda Urbana Norte o por la mejora de las condiciones de transporte motorizado en el norte del Área Metropolitana.

Traería, además, nuevas posibilidades, nuevas oportunidades para la ciudad y el Área Metropolitana.

-LOS POSITIVOS «EFECTOS COLATERALES» DE LA SE-35.

Puede resultar evidente que, al construir un nuevo tramo de cinturón de circunvalación, el espacio en sus proximidades, y especialmente el que queda en su interior, se convierte en un área de atracción y hacia la que la ciudad está llamada a crecer. El PGOU prevé este hecho, delimitando usos entre la Ronda Supernorte y la SE-35 en el tramo que estamos tratando. Todo ello debería ir acompañado de un encauzamiento del próximo Arroyo del Tamarguillo que evite toda sombra de inundabilidad sobre los terrenos en cuestión, un proyecto que ya estuvo propuesto hace años. Si bien la zona que sería una hipotética prolongación de la Cartuja es calificada, de inicio, como suelo no urbanizable, el espacio próximo a las vías que van hacia los municipios rinconeros es clasificado como “Industrial y Almacenamiento”. Si bien es cierto que, recientemente, una zona como la cercana “Higuerón Sur” ha acabado por dar al traste con su planteamiento inicial como zona de empleo productivo para convertirse en una nueva zona comercial al por menor, podría pensarse en estos suelos para nuevas actividades generadoras de empleo que pongan un grano de arena en el inmenso mar terciario en el que la ciudad va camino de convertirse.



En concreto, el PGOU, en su Memoria de Ordenación, propone para gran parte de estos suelos usos definidos, como el Centro Regional de Transporte de Mercancías, una nueva estación de contenedores, parques logísticos de distribución y transformación o las nuevas instalaciones de Mercasevilla, entre otras. Asimismo, también se prevé en el entorno la ejecución de las cocheras y la zona técnica de la línea 3 del Metro de Sevilla. Si bien es cierto que, con la situación económica actual, muchas de estas iniciativas no parecen viables

para ejecutarlas en este momento, sí que es preciso hacer la reflexión en torno a lo que atañe a ejecutar la SE-35 y, a la par, ordenar la zona, de cara a que dentro de unos años el paso siguiente sea implantar en el norte de la ciudad estos usos, de gran inversión pública y que, en otras zonas de la ciudad, darían grandes oportunidades de desarrollo y reforma urbana. No obstante, ya que la zona es amplia y el PGOU es flexible en torno a los usos concretos, una puesta en funcionamiento de la SE-35 podría ser atractiva para que allí puedan desarrollarse proyectos industriales y productivos privados que el Ayuntamiento debería estar dispuesto a cazar para la ciudad.

En definitiva, podemos resumir las claves positivas de esta infraestructura en los siguientes puntos:

- Consecución de un anillo de circunvalación cerrado y competente por el norte del Área Metropolitana: Se incorpora a la circunvalación el tráfico que viene de los municipios al norte de Sevilla sin entrar a la ciudad, así como el tráfico de paso que quiere evitar la ciudad.
- Descenso del tráfico en el interior de la ciudad, especialmente en la Ronda Urbana Norte: Se permite la reforma de las avenidas afectadas, dando lugar a coser las divisiones urbanas, ganando en habitabilidad de los barrios.
- Desarrollo de nuevas áreas productivas: La ciudad crece hacia el norte en terrenos industriales.

En cualquier caso, la SE-35 es un proyecto que, por desgracia, no tiene la repercusión que merece en comparación con los potenciales beneficios que se observan, así como tampoco es conocido por la ciudadanía metropolitana de Sevilla ni por los vecinos de los barrios afectados por la problemática de la Ronda Urbana Norte. La ejecución de la SE-35 corresponde al Ministerio de Fomento del Gobierno de España, el cual tiene otras muchas infraestructuras pendientes para Sevilla y sus alrededores, como la ejecución de la SE-40 o la ampliación de la red de Cercanías. Siendo conscientes de la dificultad de estas empresas, el ejercicio responsable de las exigencias a los órganos administrativos competentes para con las necesidades de un territorio es un elemento clave en la ciudadanía, sea época de crisis o no. Y, con esta iniciativa, desde 'sevillasemueve' queremos poner sobre el debate un buen ejemplo de una iniciativa, sin duda, primordial para el avance de la ciudad y su área metropolitana.