

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE LA LÍNEA L2 DE METRO DE SEVILLA

Alegación 1

Entendemos que el carácter de la línea 2 debe seguir los pasos de la línea 1 que disfrutamos en la actualidad, es decir, metropolitano. Por ello parece lógico pensar que en un futuro próximo se hará imprescindible su ampliación al Aljarafe Norte sevillano. Por lo tanto se plantea que LA ESTACIÓN TORRE TRIANA DEBE PROYECTARSE Y EJECUTARSE PREVIENDO LA AMPLIACIÓN FUTURA DE LA LÍNEA HACIA CAMAS.

Alegación 2

El centro de la ciudad de Sevilla posee unas considerables dimensiones y en la alternativa seleccionada sólo aparece una estación en la Plaza del Duque. Esto conlleva que la distancia hasta la siguiente estación en José Laguillo sea excesiva con lo que no se cumple la propia filosofía del metro para que el usuario no recorra más de quinientos metros para utilizarlo. Entendemos que DEBE EXISTIR UNA SEGUNDA ESTACIÓN EN EL CENTRO, PREFERIBLEMENTE EN LA PLAZA PONCE DE LEÓN para no causar daños innecesarios en el arbolado de la Plaza de San Pedro.

Alegación 3

En el anteproyecto de la línea 2 aparece el trazado por la Ronda histórica de la línea 3 en superficie por lo que no se contempla conexión con ésta. Pero dado que ya sabemos que la línea 3 será subterránea en ese punto, se plantea que LA ESTACIÓN JOSÉ LAGUILLO (L2) DEBE ESTAR INTERCONECTADA CON LA ESTACIÓN MARÍA AUXILIADORA (L3), SIENDO UNA ÚNICA ESTACIÓN.

Alegación 4

Aparecen dos posibilidades para la Estación Santa Justa de la línea 2 en el anteproyecto. Una, la alternativa seleccionada, en Kansas City, y la segunda más próxima a la estación central de ferrocarriles. Dada la previsión que existe para construir en ese punto una nueva estación de autobuses metropolitanos entendemos que la segunda opción es la más interesante. Por lo tanto, LA ESTACIÓN SANTA JUSTA DEBE CONSTRUIRSE LO MÁS CERCA POSIBLE A LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL Y CONECTADA A ESTÁ, PREVIENDO SU INTEGRACIÓN EN LA FUTURA ESTACIÓN DE AUTOBUSES. ADEMÁS DEBE EJECUTARSE UNA BOCA EN LA ACERA DE LOS NÚMEROS PARES DE KANSAS CITY PARA FACILITAR EL TRÁNSITO SUBTERRÁNEO PEATONAL DE LOS USUARIOS.

Alegación 5

En el PGOU de la ciudad se plantea en un futuro la reordenación del nudo Montesierra/SE-30 de modo que desaparezca el puente de la autovía en ese punto, construyendo una gran rotonda en superficie para dirigir los distintos tráfico y deprimiendo la SE-30. Para que realmente sea efectiva en el tráfico toda esta reordenación, el trazado de la línea de metro debe ser subterráneo, porque no olvidemos que transita por zonas residenciales y empresariales. Planteamos que LA LÍNEA L2 DEBE SER SUBTERRÁNEA EN LA AVDA. MONTESIEERA Y A LA SUFICIENTE PROFUNDIDAD PARA QUE PERMITA EL SOTERRAMIENTO DE LA SE-30 EN ESE PUNTO.

Alegación 6

A partir de la estación Aeronáutica se plantea un trazado en superficie hasta la conexión con el tranvía de Alcalá de Guadaíra y las cocheras de la propia línea. Pero este trazado circula por nuevas zonas residenciales y empresariales por los que entendemos no deben circular los trenes si no es en subterráneo. Por consiguiente EL TRAZADO FINAL DE LA LÍNEA 2 DESDE LA ESTACIÓN AERONÁUTICA DEBE SER SUBTERRÁNEO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE SEVILLA.

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE LA LÍNEA L3 DE METRO DE SEVILLA

Alegación 1

El trazado de la línea 3 a su paso por Pino Montano se plantea acertadamente en subterráneo, pero al llegar a la Ronda Urbana Norte la alternativa seleccionada discurre en superficie y muy próxima a las viviendas de las zonas residenciales aledañas. Es conocida también la reivindicación vecinal para que, en un futuro, un importante tramo de esta avenida se soterre para la creación de un bulevar central. De este modo y para no causar molestias a los vecinos del Distrito Norte LA LÍNEA 3 DEBE CONSTRUIRSE SUBTERRÁNEA EN TODO SU TRAZADO Y A LA PROFUNDIDAD SUFICIENTE QUE PERMITA EL SOTERRAMIENTO FUTURO DE LA RONDA URBANA NORTE DE SEVILLA.

Alegación 2

A su paso por la Avenida de la Palmera, la línea 3 se cruza en su recorrido con el trazado de la línea 4, no apareciendo reflejado en el anteproyecto la interconexión de ambas líneas. Dado que existirá una estación llamada Palmera en ese punto parece lógico pensar que se debe prever la conexión entre ambas líneas mediante una única estación compartida, o bien con conexiones peatonales directas y subterráneas entre las dos futuras estaciones. Se plantea que LA LÍNEA 3 DEBE ESTAR CONECTADA CON LA LÍNEA 4 EN LA AVENIDA DE LA PALMERA MEDIANTE UNA ÚNICA ESTACIÓN O MEDIANTE DOS ESTACIONES INTERCONECTADAS SUBTERRÁNEAMENTE PARA FACILITAR EL TRASBORDO DE LOS USUARIOS.

Alegación 3

En la zona Sur de la ciudad se plantean diferentes alternativas para el trazado de la línea 3 a través de los Bermejales o por la Avenida de Jerez y tanto en superficie como en subterráneo. Entendemos que para un mejor servicio el trazado debe acercarse a las zonas más pobladas por lo que se plantea que EL TRAZADO DE LA LÍNEA 3 DEBE INTERNARSE EN EL BARRIO DE LOS BERMEJALES SIEMPRE SUBTERRÁNEO Y PREVIENDO EN LA ESTACIÓN BERMEJALES DE LA AVENIDA DE EUROPA LA FUTURA AMPLIACIÓN SUBTERRÁNEA HACIA BELLAVISTA.

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE LA LÍNEA L4 DE METRO DE SEVILLA

Alegación 1

A su paso por la Avenida de la Palmera, la línea 4 se cruza en su recorrido con el trazado de la línea 3, no apareciendo reflejado en el anteproyecto la interconexión de ambas líneas. Dado que existirá una estación llamada Palmera (L3) en ese punto parece lógico pensar que se debe prever la conexión entre ambas líneas mediante una única estación compartida, o bien con conexiones peatonales directas y subterráneas entre las dos futuras estaciones. Se plantea que LA LÍNEA 4 DEBE ESTAR CONECTADA CON LA LÍNEA 3 EN LA AVENIDA DE LA PALMERA MEDIANTE UNA ÚNICA ESTACIÓN O MEDIANTE DOS ESTACIONES INTERCONECTADAS SUBTERRÁNEAMENTE PARA FACILITAR EL TRASBORDO DE LOS USUARIOS.

Alegación 2

La línea 4 a su paso por la Ronda del Tamarguillo dispondrá de diferentes estaciones. Ésta es una de las avenidas más anchas de la ciudad y supera los cien metros en todo el tramo comprendido entre las estaciones previstas en el Parque Celestino Mutis y en la calle Tesalónica. Es indudable que para facilitar el acceso de los usuarios de toda esta zona a las diferentes estaciones, éstas deben ser accesibles tanto para los barrios interiores de la Ronda como para los exteriores. Por lo tanto, TODAS LAS ESTACIONES DE LA LÍNEA 4 A SU PASO POR LA RONDA DEL TAMARGUILLO DEBEN DISPONER DE AL MENOS DOS ACCESOS SITUADOS A AMBOS MÁRGENES DE LA VÍA.

Alegación 3

El túnel poco profundo diseñado atraviesa por el centro del Parque Celestino Mutis e incluso contempla una estación dentro de esta valiosa zona verde. Ello puede suponer la destrucción de su valioso contenido botánico y la imposibilidad de recuperarlo en su estado actual. Proponemos que LA ESTACIÓN CELESTINO MUTIS TRASLADE MÍNIMAMENTE SU TRAZADO Y LOCALIZACIÓN PARA EVITAR LAS POSIBLES AFECCIONES AL PARQUE.

Alegación 4

Se plantea una estación en superficie en la calle José Díaz y un puente para cruzar la dársena del Guadalquivir en dirección a la Isla de la Cartuja. Partiendo de la base de que la mejor opción será siempre que el trazado del metro sea siempre subterráneo entendemos que al menos, éste no debe resultar perjudicial para los diferentes tráficos superficiales, tanto públicos como privados. Planteamos que LA LÍNEA 4 DEBE DISCURRIR EN SUBTERRÁNEO PARA CRUZAR LA DÁRSENA DEL GUADALQUIVIR DIRECCIÓN CARTUJA. DE NO SER ASÍ, ES IMPRESCINDIBLE EL SOTERRAMIENTO DEL TRÁFICO DE LA AVENIDA ALBERTO JIMÉNEZ BECERRIL.

Alegación 5

La Isla de la Cartuja no dispone de amplios viarios y además está saturada de complejos científicos, empresariales, universitarios y lúdicos, que no deben verse afectados por las molestias de un tranvía en superficie. Además la opción prevista por la Avenida Américo Vespucio está excesivamente alejada de las zonas aledañas a la Avenida de los Descubrimientos. Entendemos que EL TRAZADO DE LA LÍNEA 4 POR LA ISLA DE LA CARTUJA DEBE DISCURRIR POR LA CALLE CENTRAL LEONARDO DA VINCI Y SIEMPRE SUBTERRÁNEO.

Alegación 6

En el anteproyecto de la línea 4 encontramos tres diferentes propuestas para la ubicación de las cocheras de la línea, todas ellas junto al viaducto del Alamillo. En dos de ellas la destrucción de los naranjales consolidados es inaceptable y en la tercera se ocupa un espacio que bien podría ser en un futuro parte del Parque del Alamillo. Por todo ello entendemos que se debe buscar otra ubicación o bien, compartir el edificio de la línea 3 que se sitúa en zonas de expansión del norte de la ciudad compartiendo ambas líneas ramales que permitiesen el acceso de los trenes. Se plantea que BAJO NINGÚN CONCEPTO SE DEBEN USURPAR SUELOS DE LAS FUTURAS AMPLIACIONES DEL PARQUE DEL ALAMILLO PARA LA UBICACIÓN DE LAS COCHERAS, SITUÁNDOSE ÉSTAS EN OTRO LUGAR O UTILIZANDO LAS DE LA LÍNEA 3.