



ESCRITO DE ALEGACIONES | AGOSTO DE 2020

PROCEDIMIENTO DE PARTICIPACIÓN PÚBLICA
PLAN ESPECIAL DE REFORMA INTERIOR

ARI-DSP-02 SANTA JUSTA

ASOCIACIÓN SEVILLASEMUEVE

Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente

Ayuntamiento de Sevilla

Sevilla, a 8 de agosto de 2.020

En relación a la aprobación inicial del expediente 2/2017 Plan Especial de Reforma Interior ARI-DSP-02 "Santa Justa", promovido por la Gerencia de Urbanismo, la Asociación sevillasemueve, con CIF N° G91786657, representada por Manuel Fernández, con DNI [REDACTED], se persona como parte interesada en la fase de Información Pública y Periodo de Alegaciones del citado plan con objeto de realizar las alegaciones que la asociación tiene por conveniente presentar.

Exposición de motivos

La asociación sevillasemueve se constituye como una asociación con fines que en cuanto a movilidad y urbanismo giran en torno a fomentar todos los modos de transporte público (y especialmente el Metro) en Sevilla y su área de influencia, cuidando la intermodalidad entre ellos, el transporte privado y el acceso peatonal, promover la mejora del viario urbano y metropolitano y el desarrollo de la red de carriles-bici. Igualmente, la asociación también apoya las actuaciones urbanas que contribuyan a la revitalización de Sevilla y su área metropolitana, la ejecución de hitos arquitectónicos de referencia, el avance en la peatonalización y la creación de nuevos espacios de uso y disfrute ciudadano.

Al respecto del PERI planteado, entendemos que Santa Justa es una asignatura pendiente en la ciudad, postergada durante décadas, prácticamente desde su puesta en servicio a comienzos de los noventa y, no por ello, menos urgente por su carácter de centralidad urbana y de movilidad. La oportunidad que presenta el PERI, pues, es de profunda importancia no solo para repartir los suelos y la edificabilidad, sino para conseguir también construir ciudad a partir de lo que debe

ser un nodo principal de la ciudad, especialmente, a nivel de transportes, siendo este un potencial del ámbito aún por desarrollar en su totalidad. En ese sentido, en sevillasemueve abogamos por una planificación global del sistema de transportes públicos de la ciudad, poniendo en el foco principal la relación entre el urbanismo y la movilidad como elemento troncal para la consecución de los objetivos de sostenibilidad del área metropolitana.

Con voluntad de profundizar el texto y las disposiciones del PERI en dicho espíritu, y en base al PGOU vigente, formulamos las siguientes alegaciones al expediente presentado.

Desarrollo de las alegaciones al PERI

1. El papel de Santa Justa en el sistema de transportes

El vigente Plan General de Ordenación Urbana indica que Santa Justa debe ser “el principal intercambiador urbano y metropolitano de Sevilla”, dedicándole un apartado particular en el Capítulo IV de la Memoria de Ordenación del Plan (pp. IV 19-22), que citamos parcialmente a continuación:

“El Plan General considera que la Estación de Santa Justa tiene unos contenidos estructurales y funcionales de orden superior respecto a los demás intercambiadores principales del transporte público. Su posición estratégica dentro de la estructura urbana hace que su entorno represente en el nuevo centro funcional y representativo de la capital de Andalucía y por tanto, el símbolo de la ciudad moderna.

La propuesta del Plan consiste en constituir en el entorno de la Estación de Santa Justa el principal intercambiador de transporte de la ciudad, convirtiéndose en un área de centralidad urbana de primer orden, que podría estar conectada con la Red de Metro (prolongación de la Línea 1 y Línea 2), la Red Ferroviaria AVE Madrid - Sevilla y Sevilla - Málaga, los servicios ferroviarios regionales y Cercanías, y la nueva estación de autobuses interurbana para largo recorrido y líneas metropolitanas del corredor oriental, junto con el sistema de aparcamientos subterráneos en las proximidades.

La ordenación urbanística prevista en su entorno, aprovecha la disponibilidad de suelos vacantes en su entorno para constituir un contenedor de actividades urbanas donde además de sus funciones como intercambiador modal de transporte incluye usos terciarios, comerciales y residenciales constituyendo un elemento con un significado urbano de primer orden, donde la diversidad de

actividades urbanas que confluyen en su entorno le convierten en el nuevo centro funcional de la ciudad.

La importancia de las Estaciones de Alta Velocidad en las ciudades se encuentra directamente relacionada con su posición urbana y con el tamaño de la Aglomeración. Obedece más a motivos estratégicos que al número de viajeros que reciben de los trenes de alta velocidad que siempre será muy inferior al que se genera en el interior de la aglomeración urbana. Por este motivo las estaciones, y la Estación de Santa Justa en particular, constituye un área de centralidad de la ciudad futura que se convertirá en el nuevo centro funcional de la Sevilla moderna. Es en este sentido como se entiende conveniente que sea la estación de Santa Justa la que acoja la estación central de autobuses de largo recorrido (líneas nacionales, regionales y corredores metropolitanos de Córdoba y Málaga), la posible conexión del ferrocarril con las Líneas 1 y 2 de Metro, y el nuevo aparcamiento subterráneo de rotación para el intercambio transporte público transporte privado, previsto en la zona trasera de la avenida de Kansas City."

En ese sentido, en referencia al documento de PERI presentado, se observa la falta de desarrollo de lo previsto en el PGOU tanto en el aspecto de la red de metro como en el de la estación de autobuses interurbana.

En cambio, en lo referente a la relación del ámbito del Plan con el sistema de transportes de la ciudad, únicamente se hace referencia a la plataforma reservada para el tranvía (que erróneamente se identifica como "metro"), tal como quedó aprobado en el Plan Especial de Plataforma Reservada del *Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla* Tramo San Bernardo – Santa Justa. Cabe señalar, en referencia a la cita previa del PGOU, puede observarse como dicho medio de transporte no se encuentra previsto en el intercambiador principal de la estación de Santa Justa.

Entendemos, por tanto, que el desarrollo que otorga el PERI en tramitación al aspecto relativo a la movilidad es manifiestamente insuficiente en base a las directrices del PGOU, en especial con las grandes infraestructuras de transporte colectivo del área metropolitana que deben tener espacio en el ámbito.

A continuación, desarrollamos pormenorizadamente las cuestiones relativas a cada modo de transporte.

2. Red de Metro de Sevilla

El PGOU defiende diversos objetivos que relacionan el entorno del PERI en cuestión con la red de Metro (p: IV 14 de la Memoria de Ordenación)

"1. La integración del principal intercambiador metropolitano de Sevilla (estación Central de Santa Justa) en la Línea 1 del Metro.

2. Para ello se propone la interconexión entre las líneas 1 y 2 de Metro y su prolongación hasta el acceso al Centro Histórico desde el intercambiador de Puerta Osario."

En ese sentido, el Plan cita a continuación *"la posibilidad de conexión de la Línea 2 Polígono Aeropuerto-Santa Justa, con la Línea 1, sugiriendo que se realice a través del ramal Santa Justa-Nervion en subterráneo, de esta forma podría obtenerse una explotación del servicio en "Y"*.

Bien es cierto que dicha posibilidad no fue tomada en cuenta en el proceso de participación pública que tuvo lugar por parte de la entonces Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. No obstante en el contexto actual la administración competente en el desarrollo de la Red de Metro (Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía) ha optado por la revisión de los proyectos existentes, incluyendo incluso cambios de los recorridos previstos y nuevos procesos de información pública, como es el caso del tramo sur de la L3 Borbolla – Bermejales – Bellavista. Es por ello que estimamos conveniente que el PERI, además de tener en cuenta el metro, sea lo suficientemente flexible para permitir su desarrollo, en especial en aquello que se relaciona con la edificación propuesta por el Plan en el entorno.

2.1. Conexión L1-L2 de metro: propuesta

En ese sentido, desde 'sevillasemueve' ponemos sobre la mesa la debilidad de la red de Metro proyectada por la falta de conexión de sus líneas 1 y 2 proyectadas, al unir una de ellas Los Remedios con La Plata y la otra Puerta Triana con Sevilla Este, en paralelo y sin enlace.

Entendemos que esto supone un error clave en una red pequeña como la nuestra, penalizando el uso del futuro metro según qué recorrido. Eventualmente, la zona donde más cerca estarían las mencionadas líneas es a través de Luis de Morales y Kansas City, el corazón del Nervión más comercial, precisamente por donde se pretende ampliar el tranvía.

Es por ello que propusimos una corrección o ampliación al metro existente: conectar la L1 actual con Santa Justa a través de Luis de Morales y Kansas City. De este modo, tendríamos, en un

futuro, una L1 y una L2 de metro con las estaciones de cabecera cambiadas: una línea uniría Ciudad Expo con Torreblanca y otra Puerta Triana con Olivar de Quintos, encontrándose ambas en dos estaciones centrales de intercambio en Nervión y Santa Justa.



Ilustración 1. Red completa de metro resultante con la propuesta de cruce L1-L2.

En un escenario intermedio, mientras los tramos Santa Justa – Puerta Triana y Santa Justa – Torreblanca se ejecutasen, tendríamos dos líneas parciales de metro: Santa Justa – Ciudad Expo y Santa Justa – Olivar de Quintos, con los dos intercambiadores mencionados funcionando. Con esta idea, la estación central ferroviaria quedaría conectada con Puerta de Jerez de manera directa y eficiente y además estaría prácticamente a tiro de piedra de toda la ciudad con un único transbordo de metro. Daría un sentido completo y redondo a la red de metro.

Esta solución reforzaría a Santa Justa en su condición, también otorgada por el PGOU, de “principal intercambiador” de la ciudad. Santa Justa, con la red de metro mejorada que proponemos, sería directamente alcanzable en transporte público desde cualquier rincón de la ciudad y del área metropolitana.



Ilustración 2. Red provisional de metro resultante con la propuesta de cruce L1-L2.

Entendemos que esta propuesta de red de metro puede ser factible e interesante para continuar la expansión de la red de metro una vez se ejecute la Línea 3 prevista y planificada para los próximos años por la Junta de Andalucía. De este modo, Sevilla Este podría contar con metro directo con el centro y conectado con las otras líneas ya construidas sin necesidad de realizar el tramo en túnel profundo bajo el centro, que podría programarse para una fase posterior de la ejecución del metro.

3. Estación de bus interurbano

Por su parte, el PGOU propone la reorganización funcional de las estaciones de autobuses interurbanos y de carácter metropolitano para potenciar las condiciones de intermodalidad de las estaciones con los restantes modos de transporte colectivo, teniendo un especial impacto en el ámbito del PERI que, entendemos, no se ha tenido en cuenta.

En ese sentido, el PGOU (pag. IV 16 de la Memoria de Ordenación) propone *“construir junto a la Estación Ferroviaria de Santa Justa la estación de autobuses interurbanos de largo recorrido y de las líneas metropolitanas procedentes del corredor de Córdoba y Málaga. Esta posición estratégica de Santa Justa como principal intercambiador de transporte de la ciudad metropolitana, es también favorable respecto a la accesibilidad de la red viaria principal metropolitana y de la ciudad, y permite un ágil acceso desde la avda. de Kansas City evitando la congestión de los tramos urbanos interiores.*

De acuerdo con la ordenación urbanística del entorno de la estación de Santa Justa, la localización más adecuada se considera el lateral de la estación próximo a la avenida de Kansas City, donde se produce la correspondencia con la Línea 2 de metro en subterráneo, los andenes ferroviarios (Cercanías y AVE) y la conexión con los autobuses urbanos.

Sobre la base del estudio realizado para el dimensionamiento de las nuevas instalaciones, la nueva estación tendrá capacidad para 62 dárseas, con accesos rodados desde la avenida de Kansas City.

Los suelos necesarios para su construcción serán cedidos a la Consejería de O.P. y T. una vez establecido el Convenio RENFE-GMU para la ordenación del entorno de Santa Justa.

Para determinar la financiación de esta operación, y habida cuenta del marco de la distribución competencial, debe establecerse el oportuno convenio de colaboración interadministrativa en orden a garantizar la ejecución de la actuación."

Entendemos que la ordenación realizada en el PERI no cumple con la directriz del PGOU en base a este equipamiento metropolitano ya que no se compatibiliza la ordenación con la estación de buses metropolitanos. Tampoco se cita a la consejería de la Junta responsable (Consejería de Fomento y Vivienda) en el documento ni consta que se vaya a producir la cesión prevista.

Como solución en el PGOU, se definen unos suelos en el lateral de Kansas City de la estación, en color verde amarillento en la imagen siguiente (pag. IV 16 de la Memoria de Ordenación):

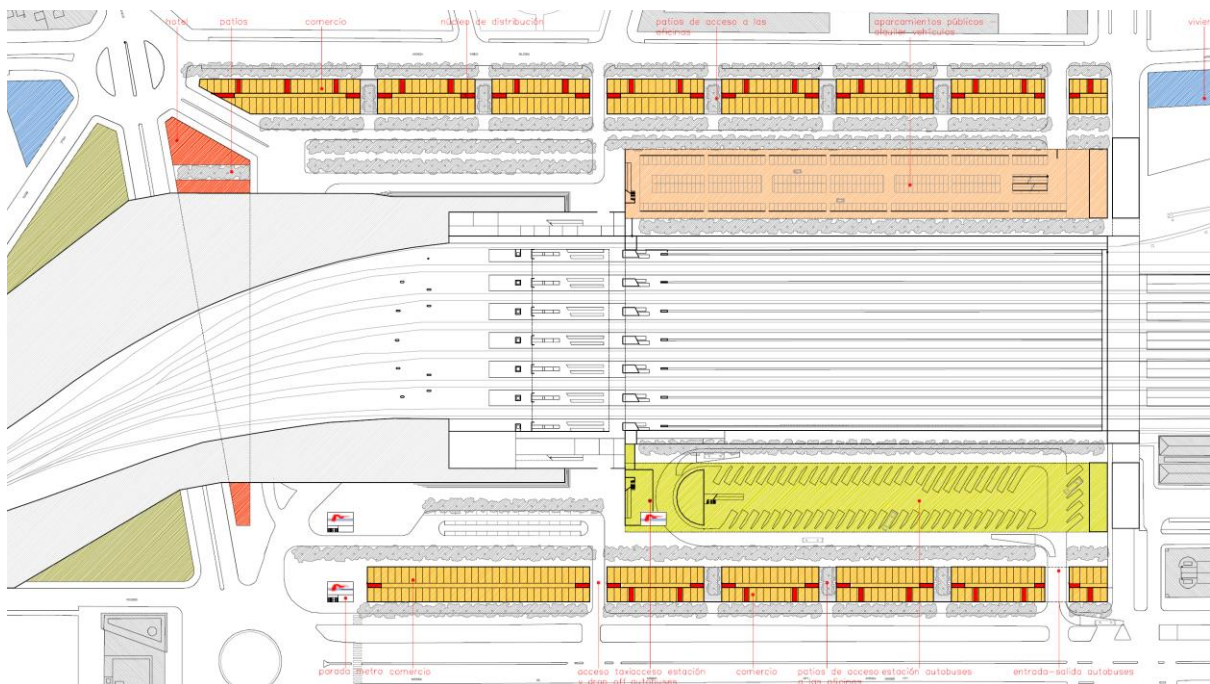


Ilustración 3. Propuesta del PGOU para la ordenación de Santa Justa.

En ese sentido, proponemos que se compatibilice el uso de la parcela definida como TF1 en el PERI, o bien el espacio dispuesto como viario, con el de estación de buses metropolitanos bajo rasante, de manera similar a lo que se hace con aparcamientos en superficie dentro de las parcelas ferroviarias en el texto aprobado preliminarmente.

4. Desarrollo del intercambiador como punto de partida del diseño

En base a lo anterior, entendemos suficientemente justificado que el PERI no desarrolla plenamente su potencial para la disposición de las infraestructuras previstas por el PGOU para el transporte en el ámbito del Plan. Creemos que este asunto es de vital importancia en un entorno que el propio Plan General define como el principal intercambiador de transportes de la ciudad.

En ese sentido, vemos pertinente realizar una reflexión en torno a la distribución del parcelario en el entorno de la estación, ya que el PERI desarrolla la distribución de los usos terciarios y de vivienda. Entendemos que la posición de estos usos en el entorno no resulta especialmente trascendente en el ámbito, habida cuenta que son elementos cuya utilidad se circunscribe al propia área de actuación. En cambio, la disposición de estos elementos en la superficie disponible en el Área de Reforma Interior puede afectar a la disposición de los distintos elementos de transporte público citados con anterioridad.

Consideramos que la función del ámbito como intercambiador debe ser la primordial del entorno. La complejidad de la estación por la cantidad de servicios de transporte público previstos (bus urbano, bus metropolitano y de largo recorrido, metro, tren de cercanías, servicios ferroviarios de media y larga distancia) hace que el rol del transbordo se antoje clave en el espacio.

En ese sentido, una de las mejores maneras de hacer eficiente un intercambiador es reduciendo al mínimo posible las distancias a recorrer a pie entre los distintos modos de transporte. Esto permite reducir el tiempo de transbordo, hacer más corto el tiempo de recorrido, dando lugar a un mejor servicio global de transporte público. Esto debe compatibilizarse con el trazado plausible de cada sistema de transporte, así como con la realidad existente.

En ese sentido, el elemento central es la estación ferroviaria, cuyos andenes están en servicio, siendo a partir de éstos a partir de los cuales, entendemos, se deben ubicar el resto de

elementos de transporte público, pretendiendo que estén lo más cerca posible de ellos. En ese sentido, aportamos una propuesta básica:



Ilustración 4. Propuesta de sevillasemueve para las estaciones de transporte público del entorno.

De este modo, aproximando las estaciones de metro y de bus lo más posible entre sí y con los andenes de la estación se conseguiría transbordos más rápidos y un mejor funcionamiento intermodal del principal intercambiador de la ciudad.

Para permitir una compatibilización de ello con la disposición de los usos edificatorios, entendemos que debería realizarse una reserva de espacio para las diversas estaciones y las paradas de bus en superficie, articulando en torno a ellas las distintas parcelas.

Solicitud

En vista de todo lo anterior, hacemos constar lo siguiente:

1. Solicitamos que la consideración de Santa Justa como “principal intercambiador de la ciudad” así como cuantas otras implicaciones en materia de movilidad se deriven del PGOU vigente se tengan en cuenta para el diseño del Plan Especial de Reforma Interior, siendo dichas soluciones de transporte el principal condicionante de diseño del entorno.

2. En particular, dotar de espacio a la estación metropolitana de buses y a la red de metro, evitando que la disposición de las parcelas puedan suponer limitaciones al desarrollo de dichos elementos, estudiando eventualmente que los promotores que desarrollen las parcelas participen en la financiación y/o la construcción de dichas infraestructuras de transporte.
3. Formular el PERI desde la coordinación con la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía para el desarrollo de las infraestructuras citadas.

En Sevilla, a 10 de agosto de 2020

Firmado,

Manuel Fernández

Presidente de sevillasemueve