

A la atención del **Servicio de Licencias y Disciplina Urbanística de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Sevilla**

Exp. 548/2020

DON MARIO RODRÍGUEZ VARGAS, con DNI XXXXXX, en calidad de Director Ejecutivo y en representación de la asociación GREENPEACE ESPAÑA, con C.I.F. G28947653 y domicilio en la calle Valores, número 1, 28007 de Madrid, en relación con el *Procedimiento de Calificación Ambiental metro ligero en superficie. Tramo San Bernardo - Nervión (Exp. 548/2020)* por medio del presente escrito procedo a realizar las siguientes

ALEGACIONES

PREVIO. Justificación del interés

Desde el año 2018 el sector del transporte es el principal emisor de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en España y el segundo en la Unión Europea, empujado principalmente por el transporte privado por carretera.

Greenpeace es una organización ecologista internacional con una dilatada experiencia en la defensa de la biodiversidad y la lucha contra el cambio climático a través de la concienciación social, la investigación, la incidencia política y la acción directa.

Por este motivo, desde Greenpeace prestamos especial atención a la promoción de políticas destinadas a incentivar los modos más eficientes energéticamente -en especial los modos ferroviarios- que son clave para reducir las emisiones de GEI siguiendo los objetivos del Acuerdo de París y, además, contribuyen a mejorar la cohesión territorial, a reducir las desigualdades sociales y a rebajar los niveles de contaminación en las ciudades.

Dentro de las medidas que desde Greenpeace se han solicitado como necesarias para alcanzar estos objetivos figuran la creación de plataformas reservadas para transporte público en las grandes ciudades, objeto del presente proyecto sometido a información pública.

Por tanto, lejos de mostrar nuestra disconformidad con el objetivo del proyecto, remitimos las siguientes observaciones con el propósito de incorporar mejoras al mismo, partiendo siempre de nuestro apoyo como organización a las medidas enfocadas a promover un cambio modal en favor del transporte público.

PRIMERO. Alegaciones relativas al impacto del túnel subterráneo - Acceso a la Avenida San Francisco Javier

Dentro de la definición del trazado del proyecto de ampliación, destaca por su singularidad constructiva el tramo ubicado en la intersección de la Avenida de Ramón y Cajal con la Avenida de San Francisco Javier. En dicho punto se adopta como solución la construcción de un paso inferior, ejecutado mediante pantallas, discurriendo el trazado tranviario bajo la intersección viaria, que mantiene intacta su configuración actual.

Mediante este documento expresamos nuestro rechazo a la solución empleada en dicho punto, puesto que dicho paso inferior no se justifica por una necesidad física u orográfica que impida la ampliación del servicio, sino que responde exclusivamente a minimizar la incidencia del tranvía sobre el tráfico rodado, tal y como reconoce la propia justificación del trazado:

El giro hacia la Avenida San Francisco Javier se realizará mediante paso inferior, evitando así interferir en el tráfico rodado de la intersección existente. Se elimina así el cruce a nivel de los tranvías con los flujos vehiculares de una vía catalogada como Vía Principal Urbana de la ciudad.

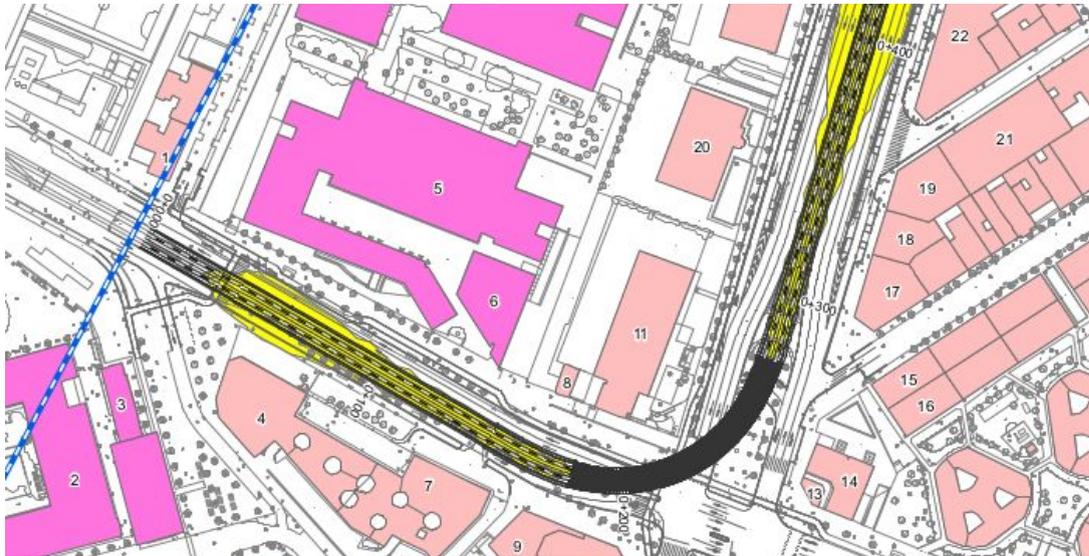
A pesar de ser una justificación centrada en mantener el volumen actual de tráfico rodado, este paso inferior supone el grueso de la inversión en obra civil, dilatando el plazo de ejecución e incrementando el impacto ambiental derivado de los trabajos: movimiento de tierras, partículas, vertidos, etc. Dichos impactos, aún siendo acotados en el tiempo, son calificados como *significativos* en el preceptivo análisis ambiental.

Igualmente, la solución adoptada genera un conjunto de problemas y externalidades que nos llevan a alegar contra la misma, y que se pueden resumir en los siguientes:

- **Efecto barrera.** Para la ejecución del paso inferior, de 96 metros de longitud, se requiere la construcción de sendas rampas a ambos lados, de 150 metros de longitud cada una. Dichas rampas generan un efecto barrera relativo al cruce transversal, pues impiden el cruce de peatones en toda su longitud. Nótese que para salvar menos de 100 metros de intersección se están generando 300 metros de barrera a lo largo del trazado, con el consiguiente perjuicio en materia de paisaje y ordenación urbana en una zona consolidada.
- **Ruido.** Del estudio acústico recogido en el análisis ambiental se desprende que los valores de ruido no cumplen en algunos puntos los objetivos de calidad acústica recogidos en el Reglamento de Protección de la Contaminación Acústica de la Junta de Andalucía (Decreto 6/2012).

Si bien el ruido adicional generado por los vehículos tranviarios se considera *despreciable* en el estudio acústico, se observa que el modelo de predicción sonora de la infraestructura ha ignorado los efectos de reverberación producidos en las rampas de acceso del túnel, a pesar de que sí que incorpora los efectos de los

paramentos verticales en los edificios del entorno, más alejados de la traza. Como resultado, los niveles de inmisión fuera de la traza aparecen como nulos en las inmediaciones de las embocaduras, algo que contradice la propia experiencia en este tipo de obras públicas.



Tradicionalmente, el problema del ruido a la entrada de los túneles no recibe demasiada atención. Sin embargo, el nivel sonoro es allí más elevado que en una vía a cielo abierto, y hay que alejarse al menos de 50 a 100 metros de la entrada del túnel para encontrar un nivel normal de ruido.¹

Igualmente, existe el agravante de que dicho tramo se localiza en una curva de reducido radio, donde el ruido causado por los tranvías es significativamente más alto debido a la fricción de las pestañas de rueda en el carril.

- **Afección de servicios:** del Documento Anejo nº 14 (Servicios Afectados) se deduce que la mayoría de servicios en los que hay que intervenir se concentran en el tramo del paso inferior, el cual de por sí es una zona de una gran concentración de servicios. Destaca la ejecución de un nuevo colector de 1200 mm de diámetro por parte de la empresa municipal EMASESA, tramitado en proyecto aparte.

La sustitución del paso inferior por una solución en superficie permitiría reducir de forma sustancial la cantidad de servicios afectados, mitigando el impacto de la obra en el entorno y reduciendo significativamente su coste final.

- **Coste presupuestario:** El Presupuesto de Ejecución Material cifra en 5.633.850 € el coste de ejecución del paso inferior, una cantidad que supone el 91% de todas las partidas de infraestructura y el 41% del total del proyecto. A dicho importe habría que imputar también gran parte de los 1.758.935 € destinados a la reposición de servicios (por el motivo descrito en el anterior punto) y los 23.835 € de obras complementarias para el bombeo del paso inferior.

¹ OCDE y MOPTMA (1995) *Reducción del ruido en el entorno de las carreteras*

Por tanto, la ejecución del paso inferior supone casi la mitad del Presupuesto de Ejecución Material, pese a tratarse de una solución destinada a no interferir en uno de los dos sentidos de circulación en cada una de las avenidas.

En base a los impactos económicos y ambientales descritos que supone la ejecución de dicho paso inferior, consideramos pertinente analizar, al menos, la opción de mantener el trazado en superficie. Todo ello sin perjuicio de estudiar soluciones de semaforización y su impacto en la intersección, considerando no obstante que la traza del tranvía no incide en los movimientos sur>norte y oeste>este en las vías afectadas.

SEGUNDO. Alegaciones relativas a la estimación de cambio modal inducido por la puesta en servicio del metro ligero

Uno de los principales objetivos que se persigue con la construcción del metro ligero es favorecer un cambio modal en favor del transporte sostenible, fundamentalmente en modos activos (peatón y bicicleta) o en transporte público colectivo, a través de la reducción del uso del vehículo automóvil. Dichos objetivos, comunes para cualquier ciudad que quiera optar a mejorar su sostenibilidad, aparecen recogidos en la mayoría de documentos de planificación estratégica de Sevilla y su área metropolitana, incluyendo el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.

Sin embargo, de la evaluación ambiental del proyecto de ampliación se desprende una falta de ambición en este sentido. Por un lado, **los criterios de diseño se han seleccionado buscando no afectar a la capacidad del tráfico**, figurando la solución del túnel en el primer punto como muestra clara de ello. Por otra parte, la sección final de la Avenida de San Francisco Javier mantiene la misma capacidad vehicular en su tronco central, con una solución que supone eliminar toda una franja de arbolado con tal de no restar espacio al automóvil particular. Como resultado, la prognosis de tráfico estima un aumento en la IMD de 2000 vehículos diarios.

Existe un consenso claro dentro del sector técnico donde se acuerda que **para lograr un cambio modal efectivo es preciso conjugar las alternativas sostenibles al mismo tiempo que se limitan los modos de mayor impacto**, estrategia comúnmente denominada 'palo y zanahoria'. La introducción de modos de plataforma reservada, como el metro ligero, son utilizados frecuentemente para modificar las secciones urbanas reduciendo la capacidad del tráfico y, por ende, mejorando la habitabilidad de la zona al reducir el ruido y la siniestralidad al mismo tiempo que se mejora la capacidad total de movimiento.

Prácticamente todas las ciudades que han introducido modos tranviarios han abordado este tipo de transformaciones: Valencia, Barcelona, Alicante, Bilbao, Vitoria, Zaragoza, Granada, Parla (Madrid), etc. Sevilla no es una excepción, puesto que la ejecución del primer tramo del Metrocentro se realizó en el contexto de una completa renovación de la calle San Fernando y la Avenida de la Constitución.

Sin embargo, en el actual proyecto de ampliación no se propone una intervención en este sentido. **Desde Greenpeace denunciaremos la falta de ambición del proyecto de cara a completar los objetivos de reducción del tráfico rodado** contemplados en el PMUS. Basta comprobar los objetivos de reducción de emisiones contemplados en la evaluación ambiental; la mayoría de dicha reducción procede de la sustitución de autobuses diésel o GNC, no de automóviles. **La demanda del metro ligero se alimentará en su mayor parte de viajeros que ya eran usuarios del transporte colectivo**, no existiendo un trasvase modal efectivo de usuarios del automóvil al no existir una voluntad de reducir su capacidad.

Por tanto, consideramos que se está desaprovechando una oportunidad de mejorar los espacios por donde circulará el metro ligero, y solicitamos que se definan nuevamente los criterios de urbanización de las citadas avenidas con el fin de generar espacios más seguros y confortables para todas las personas, reduciendo la capacidad vehicular de unas vías que actualmente son empleadas como "autopistas urbanas" y que fomentan el uso indiscriminado del automóvil.

FINAL. Resumen de solicitudes y observaciones

Sobre la base de las alegaciones anteriormente descritas, solicitamos se consideren las siguientes peticiones de modificación del proyecto:

- Que con el fin de reducir significativamente los impactos y costes del proyecto se modifique la solución empleada en la intersección de la Avenida Ramón y Cajal con la Avenida San Francisco Javier, manteniendo el trazado en superficie en dicho punto.
- Que para cumplir con los objetivos de reducción de tráfico fijados en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, la introducción de la plataforma tranviaria se realice reduciendo espacio al tráfico motorizado en consecuencia, reurbanizando para ello las avenidas por donde discurre el trazado y dotando de más espacio al peatón.

En Madrid, a 30 de junio de 2020



Mario Rodríguez Vargas
Director Ejecutivo de Greenpeace España