

INFORME DE MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD URBANA

**INNOVACIÓN POR MODIFICACIÓN DE LAS N.N.S.S. DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE
ADAPTADAS A LA L.O.U.A. RELATIVA A LA UNIFICACIÓN EN UN SOLO SECTOR DE SUELO
URBANO NO CONSOLIDADO DEL SECTOR 4.2 Y UNIDADES DE ACTUACIÓN UA-5.2 Y UA-7.**

Promotor: Instituto Hispánico del Arroz SA
Herba Ricemills, S.L.U.

Arquitecto: Fernando Vázquez Marín

INDICE

ANTECEDENTES.

MEMORIA.

1.- MODELO DE MOVILIDAD

2.- PROBLEMÁTICA ACTUAL EN EL ENTORNO DEL SECTOR R1

3.- OBJETIVOS GENERALES DEL MODELO DE MOVILIDAD

4.- LÍNEAS DE ACTUACIÓN

ANTECEDENTES

OBJETO DEL DOCUMENTO

De acuerdo con lo establecido en el artículo 40.2.b) de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo, la Innovación por Modificación de las NN.SS. de San Juan de Aznalfarache adaptadas parcialmente a la LOUA relativa a la unificación en un solo sector de Suelo Urbano No Consolidado del Sector 4.2 y Unidades de Actuación UA-5.2 y UA-7, se encuentra sometida al trámite de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

Con fecha 4 de febrero de 2020 tuvo entrada en la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible solicitud de inicio y documentación para Evaluación Ambiental Estratégica de la “Modificación NN.SS. de la LOUA Sector 4 Unid. UA-5,2 y UA-7”, conforme a lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Posteriormente y tras analizar la citada documentación aportada, con fecha 3 de marzo de 2020 se requiere su subsanación para adaptarla al artículo 38 de la Ley 7/2007 de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y contemplar un estudio de alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables así como un borrador del plan que cumpla con el contenido mínimo estipulado en el artículo 40.7 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.

En fecha 21 de abril de 2020 tuvo entrada en la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, la documentación requerida, la cual se considera suficiente.

Con fecha 4 de mayo de 2020 se emitió la Resolución de la Delegación Territorial por la que se acuerda la admisión a trámite de la solicitud de inicio, conforme a lo recogido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo.

Tras admisión a trámite de la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica se procedió a someter el Documento Inicial Estratégico y el Borrador del Plan a consultas de las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

Concluido el plazo de consultas, con fecha 16 de abril de 2021 se elaboró el Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico, de acuerdo con el artículo 40.5.d) Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el Estudio Ambiental Estratégico.

El documento de alcance en su apartado 3.17 prescribe que el EAE deberá incluir la identificación y valoración de impactos prestando especial atención al modelo movilidad/accesibilidad funcional respecto a la demanda prevista, y estableciendo medidas específicas relacionadas con el mismo. Tanto en el EAE como el propio documento de Modificación se incluyen las determinaciones y líneas de actuación que se establecen en el presente informe.

Por lo que el presente documento constituye el INFORME DE MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD URBANA de la INNOVACIÓN POR MODIFICACIÓN DE LAS NN.SS. DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE ADAPTADAS A LA L.O.U.A. RELATIVA A LA UNIFICACIÓN EN UN SOLO SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO DEL SECTOR 4.2 Y UNIDADES DE ACTUACIÓN UA-5.2 Y UA-7.

AGENTES QUE INTERVIENEN EN EL PROCESO

ÓRGANOS PROMOTORES: Instituto Hispánico del Arroz SA y Herba Ricemills, S.L.U.

ÓRGANO AMBIENTAL: Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

REDACTOR: Fernando Vázquez Marín. Arquitecto colegiado 4169 del Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla.

AMBITO DE LA ACTUACIÓN DEL PLANEAMIENTO

Los terrenos a los que atañe la presente Modificación tienen una extensión de 167.660,72 metros cuadrados y se sitúan al este del núcleo poblacional de San Juan de Aznalfarache, al margen del Río Guadalquivir. Tienen como vía principal la Avenida de Coria, que comunica el denominado barrio bajo con la autovía A-8058 (SE-660).

El ámbito, debido a la magnitud de su superficie, tiene escala de ciudad y potencial para configurar un nuevo espacio y área urbana de referencia en San Juan de Aznalfarache. Además, tras la materialización del Sector 4, situado bajo la cornisa del Aljarafe y en el entorno de la Hacienda Valparaíso, se puede decir que es la última gran área de oportunidad urbana del municipio por consolidar.

San Juan de Aznalfarache está en la actualidad dividido en cuatro áreas por autovías tanto de circunvalación de la ciudad como de acceso al Aljarafe.

En una de estas áreas, en la que se sitúa el núcleo original de San Juan sobre una de las primeras estribaciones y el denominado barrio bajo, donde se sitúa el ámbito objeto de este estudio.

A nivel estructural el principal elemento de carácter vertebrador del ámbito es la Avenida de Coria.

El ámbito tiene unos límites muy marcados:

- El límite suroccidental, que lo constituye la autovía A-8058. Se trata de una frontera que, por un lado ofrece una muy buena conexión del ámbito, pero a la vez es un elemento agresivo en cuanto a ruidos y contaminación.

- El límite oriental es el río Guadalquivir. Junto al río Guadalquivir, nuestra pieza se inserta en el espacio que existe entre el mismo y la A-8058, donde se ha organizado un sistema lineal en el que se alternan distintos episodios terciarios y residenciales. La conexión entre estos episodios es inexistente, siendo la única forma posible de registrarlos a través de la autovía. Este sistema de marcada configuración longitudinal conurba San Juan de Aznalfarache con Gelves. El área anexa al río Guadalquivir del ámbito de estudio es el último episodio antes de llegar al núcleo urbano de San Juan de Aznalfarache. El cual se encuentra contemplado en el POTAUS como una zona verde lineal del Guadalquivir.

- El límite sur es, precisamente, el sistema lineal antes mencionado, en concreto unas naves, terciarias con uso de oficina, que desde el punto de vista de la estructura urbana constituyen una isla funcional solo accesible desde la A-8058, y más concretamente desde la rotonda de enlace de la Avenida de Coria con dicha autovía. Cabe destacar del límite sur la reciente implantación de grandes superficies comerciales. Estas superficies se sitúan en esta franja por la gran accesibilidad que posee el ámbito desde la autovía, denominándose el complejo Parque Comercial Alavera. Toda la superficie comercial disponible ha sido ocupada y ofrece en la actualidad una amplia variedad de servicios. La conclusión que se puede extraer es que en este entorno las superficies comerciales vinculadas a las grandes infraestructuras de transporte son demandadas.

- El límite norte y noroccidental es un límite bastante claro, aunque ligeramente más difuso que los anteriores, dado que el área objeto de este estudio linda con el núcleo urbano de San Juan y ofrece un área de transición degradada. En este límite naves y almacenes de la pieza lindan con un tejido

residencial de viviendas unifamiliares adosadas y bloques plurifamiliares de baja calidad. Además, dentro del ámbito de Modificación, se incluye parte de este sistema urbano.

EXPOSICION DE LOS OBJETIVOS DEL PLANEAMIENTO

El estado actual del ámbito es resultado de la evolución de las Normas Subsidiarias de San Juan de Aznalfarache, la obsolescencia de sus determinaciones y de la fragmentación y división de su propuesta hasta llegar a la actualidad a un compendio de planes parciales y modificaciones varias que afectan al área.

El ámbito está constituido sintéticamente y desde un punto de vista urbanístico por:

- El sector 4.2: un residuo urbanístico producto de la segregación del sector 4 una vez fue ejecutada la autovía, situando en el ámbito un fragmento del mismo que fue destinado a zona verde sistema general y sin aprovechamiento urbanístico. El cual no se ha ejecutado y que no ha computado a efectos de consideración del estándar de espacios libres de planeamiento general vigente. Sin que por otra parte se haya gestionado revertiendo el correspondiente aprovechamiento urbanístico a sus propietarios.

- La U.A.7: Pieza de grandes dimensiones de suelo industrial ocupada parcialmente por las instalaciones arroceras. El resto es un gran vacío urbano.

- La U.A.5.2: Área de transición donde se entremezclan viviendas degradadas y naves y que es calificada como terciaria.

El área total del ámbito es de 167.660,72 metros cuadrados, es decir, constituye una gran superficie de terreno, casi un tercio del área de San Juan Bajo, por lo que suceda en este ámbito tendrá una gran repercusión sobre el barrio y el conjunto de la ciudad.

Además, es resultado de numerosas modificaciones y divisiones del planeamiento que han dado como lugar un ámbito en el que se yuxtaponen tres piezas distintas sin conexión aparente y que no ofrecen un proyecto de ciudad de calidad.

Esta área constituye una oportunidad histórica para ofrecer un proyecto urbano de calidad a un núcleo urbano tan desestructurado y fragmentado como el de San Juan de Aznalfarache.

Por lo tanto y tras lo anterior, el documento se redacta con objeto de Innovar, mediante Modificación, las Normas Subsidiarias de Planeamiento de San Juan de Aznalfarache Adaptadas Parcialmente a la LOUA, respecto a las determinaciones de Planeamiento General que el mismo hace sobre el Sector 4.2 y las Unidades de Actuación 5.2 y 7 de suelo urbano no consolidado, siendo los objetivos del planeamiento los siguientes:

- Unificar el Sector 4.2 y las Unidades de Actuación 5.2 y 7 en un único sector clasificado como suelo urbano no consolidado.

- Establecer para este sector de suelo urbano no consolidado un Plan Especial de Reforma Interior (PERI), como instrumento de desarrollo más adecuado para adquirir las condiciones necesarias para su consolidación futura como suelo urbano, dado que un PERI fija la ordenación detallada de áreas urbanas sujetas a actuaciones u operaciones integradas de reforma interior, para la renovación, mejora, rehabilitación o colmatación de las mismas.

- Extraer el uso Industrial presente.

- Reorganizar los usos propuestos en el interior del nuevo sector para generar una estructura urbana coherente, ordenando como uso global el residencial, como base para la creación de ciudad.

MEMORIA

INFORME DE MOVILIDAD Y SOSTENIBILIDAD URBANA

INNOVACIÓN POR MODIFICACIÓN DE LAS N.N.S.S. DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE ADAPTADAS A LA L.O.U.A. RELATIVA A LA UNIFICACIÓN EN UN SOLO SECTOR DE SUELO URBANO NO CONSOLIDADO DEL SECTOR 4.2 Y UNIDADES DE ACTUACIÓN UA-5.2 Y UA-7.

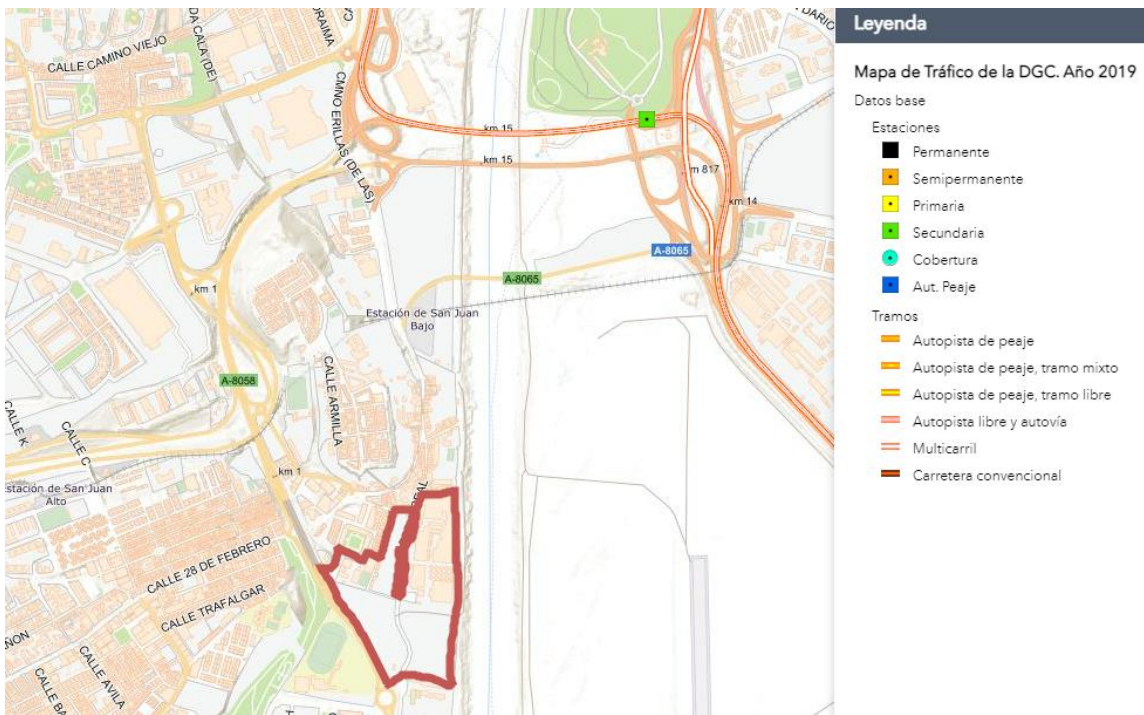
Promotor: Instituto Hispánico del Arroz SA
Herba Ricemills, S.L.U.

Arquitecto: Fernando Vázquez Marín

1.- MODELO DE MOVILIDAD

En la presente Modificación, los espacios libres se entienden como zonas verdes que actúan como colchón entre la autovía A-8058 (SE-660) y como nexo de unión con el Río Guadalquivir y se establece como viario estructurante para el futuro desarrollo del nuevo Sector R1, la Avda. de Coria y otra perpendicular a ésta que conectará con la actual calle Minas de Cala.

La transformación del Sector R1 objeto de estudio, se prevé que provoque una incidencia lógica en la movilidad del entorno en que se encuentra. Dada la intención de hacer un Plan de Movilidad Urbana que incorpore no sólo el tráfico rodado, sino también el peatonal y el de vehículos no motorizados, así como el transporte público, se analizará de manera desglosada y pormenorizada la situación actual y problemática de la movilidad en el entorno del Sector R1 objeto de Modificación.



Mapa de Tráfico de la DGC. Año 2019 (Sector R1 San Juan de Aznalfarache)

2.- PROBLEMÁTICA ACTUAL EN EL ENTORNO DEL SECTOR R1

Los principales problemas diagnosticados en el municipio de San Juan de Aznalfarache y que, por extensión, atañen a la movilidad del Sector R1, y que deben ser atendidos en el Plan de Movilidad son los siguientes:

2.1.- Estructura metropolitana. Problemas comunes al Aljarafe

- Generación de gran cantidad de desplazamientos Aljarafe-Sevilla que motivan grandes concentraciones de tráfico en el nudo de incorporación hacia la SE-30.
- Muy escaso uso del transporte público respecto al privado.
- El desarrollo masivo en profundidad del Aljarafe no se ha visto acompañado de construcción de

infraestructuras necesarias de transporte metropolitano: público y/o privado. Colapso de la red viaria.

- La línea 1 de metro no es suficiente hasta que se complete una malla con más líneas, para hacer una alternativa efectiva al transporte privado.

2.2.- Estructura metropolitana. Problemas específicos de San Juan de Aznalfarache

- Problemática específica de San Juan como cabeza de puente del paso territorial meridional de la SE-30.
- Concentración de viario metropolitano hacia el puente Juan Carlos-Reina Sofía. El puente concentra tres circulaciones: circular SE-30, Radial Mairena y Radial Coria-La Puebla.
- Concentración de viario metropolitano que genera gran ocupación del suelo y, por tanto, barreras infranqueables entre los barrios; degradación espacial de los bordes urbanos a las autovías; fragmentación espacial y social entre barriadas; dificultad de la movilidad interna peatonal y rodada; dispersión de equipamientos y peor rendimiento y gestión de los mismos, etc.
- Situación de cabecera territorial que ha generado un desarrollo más antiguo que el resto de municipios del Aljarafe, con generación de áreas de servicio y comerciales metropolitanas.

2.3.- Estructura metropolitana. Red viaria y transportes

- Saturación e incapacidad de la red viaria metropolitana para absorber las demandas de movilidad que produce la comunicación de Sevilla en un área metropolitana. La SE-30 desempeña doble función de distribuidor de los flujos radiales de acceso a Sevilla y los tránsitos de circunvalación de largo recorrido (interregionales) y los de ámbito metropolitano (entre sectores periféricos metropolitanos).
- La red de transporte público en autobús interurbano no es competitiva por falta de frecuencia y por falta de interrelación con el transporte público de Sevilla. La Línea 1 de metro no será efectiva hasta que se complete una red más extensa y completa de transporte público.

2.4.- Estructura urbana. Sectores urbanos. Usos globales

- Desarrollo en núcleos autónomos y separados por la fracción de barreras por la red viaria metropolitana.
- Deficiente articulación de la ciudad con las infraestructuras metropolitanas.
- Problemas de degradación ambiental y paisajística, déficit de movilidad interna y deficiente funcionalidad de los servicios.

2.5.- Estructura urbana. Red viaria y movilidad interna

- Escasez de ejes viarios urbanos con capacidad de articulación entre los distintos barrios.
- Imposibilidad de circulación peatonal entre los distintos sectores urbanos.
- La red viaria interna tiene muy mala articulación y conexión con la red viaria metropolitana. No existe transición entre ambas. En muchos casos es necesario salir a la red metropolitana para desplazamientos entre barrios. Paradoja exceso de viario metropolitano y defecto de viario urbano.
- Viario del Barrio Bajo de San Juan muy fragmentado en tramos urbanos-carreteras.

2.6.- Estructura urbana. Problemática de los distintos sectores urbanos

- Barrio Bajo de San Juan: Área histórica pequeña muy alterada con procesos de transformación sucesivos y superponiendo distintas tipologías y estructuras urbanas.

3.- OBJETIVOS GENERALES DEL MODELO DE MOVILIDAD

La propuesta de ordenación del futuro Sector R1 tiene como objetivo aumentar el uso del espacio público, apostando por un modelo de ciudad que cree proximidad y genere mezcla de usos y funciones y que garantice la disminución de la necesidad de la movilidad de las personas, asegurando con ello, la calidad urbana.

Se propone un modelo de movilidad que estimule los patrones de desplazamiento más sostenibles y que priorice el acceso peatonal, el transporte no motorizado y el transporte público, mediante las siguientes medidas:

- Crear un modelo de ciudad que integren el espacio residencial, el de esparcimiento y ocio y el dotacional como estrategia para reducir la necesidad del desplazamiento mecanizado.
- Vincular el desarrollo urbano a la disponibilidad o viabilidad de las redes de transporte colectivo y no motorizado.
- Desarrollo y mejora de la oferta de los diferentes modos de transporte colectivo.
- Fomento de la movilidad a pie y en bicicleta, mediante la construcción y/o reserva de estos espacios libres, que favorecerán la movilidad mediante redes peatonales y ciclistas de carácter metropolitano que complementan a las redes de transporte colectivo.
- Continuidad física de los distintos elementos (aceras continuas, coexistencia ciclista en calzada, pavimentos especiales, restricción de la sección viaria para la circulación motorizada, protección física de la infraestructura ante el estacionamiento ilegal, etc.).

4.- LÍNEAS DE ACTUACIÓN

Para evitar la expansión de los espacios urbanos dependientes del automóvil, poniendo en valor la proximidad y recreando unas condiciones agradables para realizar la vida cotidiana, considerando el transporte público como servicio básico en los nuevos desarrollos urbanísticos, se elaboran las siguientes propuestas:

- Mejorar las condiciones de las zonas habilitadas para el tránsito peatonal, convirtiendo dicho modo de transporte en un medio más competitivo frente al vehículo privado en los desplazamientos internos del Sector R1, así como en su conexión con el municipio.
- Mantener las glorietas como construcción vial destinada a facilitar los cruces de caminos y reducir el peligro de accidentes, pero otorgándoles un carácter más urbano, que no suponga una barrera para el tránsito de peatones.
- Aumentar la seguridad vial de los peatones obligando al tráfico rodado a disminuir la velocidad en el paso por las calles.
- Fomentar el uso de la bicicleta, motocicletas y ciclomotores en la realización de desplazamientos

entre el núcleo urbano de San Juan de Aznalfarache y el nuevo desarrollo y facilitando el estacionamiento de las mismas en la calle.

- Eliminar el efecto disuasorio que provoca el hecho de existir coches aparcados en el carril bici, obstaculizando parcial o totalmente el tránsito de ciclistas, haciendo que éstos circulen por las calzadas, con el consiguiente aumento de inseguridad vial que este hecho conlleva.
- Aumentar la seguridad de los usuarios de la bicicleta al circular por el viario del núcleo urbano, haciendo más atractivo este modo de transporte para el ciudadano.
- Mejora de las paradas de autobuses (marquesinas, bancos y espacio propio). Se pretende mejorar la accesibilidad y confortabilidad de las paradas de transporte público.
- Fomentar la intermodalidad bicicleta-autobús en los desplazamientos entre el núcleo urbano de San Juan de Aznalfarache y Sevilla haciendo que la conexión con Sevilla sea más atractiva para todos aquellos usuarios que puedan utilizar la bicicleta.
- Disponer en cada parada de autobús de toda la información necesaria sobre el desplazamiento en transporte público, facilitando la planificación del mismo.
- Disponer de un servicio de autobús urbano sin necesidad de crear líneas nuevas para desplazamientos por el interior del nuevo Sector.
- Diseñar un viario estructurante importante, reforzando su capacidad y continuidad de trazado con carácter urbano, articulando y conectando la red viaria interna del municipio con la red viaria metropolitana, consiguiendo un eje bien diseñado de transición entre ellas y capaz de enlazar los sectores urbanos entre sí.



Fernando Vazquez Marin
Arquitecto