



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

21 MAY. 2022 20:15:38

Entrada **216720**

Sobre la construcción de un apeadero-intermodal Guadaira en Sevilla.

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	184-Pregunta al Gobierno con respuesta escrita.

Fdo.: Pablo CAMBRONERO
PIQUERAS

Diputado

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. Pablo Cambronero Piqueras, Diputado del Grupo Parlamentario MIXTO, j al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara presenta la siguiente pregunta para la que se solicita respuesta por escrito, **sobre la solicitud ciudadana de un apeadero-intermodal de Guadaíra para permitir el transbordo entre la línea C-4 de Sevilla y la L1 del Metro.**

Congreso de los Diputados, a 21 de Mayo de 2022.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Sevilla tiene una necesidad urgente de mejorar su movilidad. *La inadecuada infraestructura viaria impide atender la creciente demanda de transporte mediante la mejora de los transportes de superficie.*

En este caso, una asociación ciudadana hispalense llamada “SEVILLA QUIERE METRO” **solicitó que se termine de construir un apeadero-intercambiador en la variante ferroviaria de la Negrilla (línea Bifurcación Tamarguillo-La Salud), a la altura de estación “Guadaíra” de la línea 1 de Metro de Sevilla, muy próxima a la universidad Pablo de Olavide de Sevilla, aprovechando una plataforma ya construida.**

La estación sigue en bruto, tal y como la dejó Metro de Sevilla, que terminó la estructura a la espera de que el Ministerio de Fomento (de aquel entonces) concluyese la construcción de un apeadero-intercambiador.

Se trata de una solución económica y muy efectiva para mejorar la movilidad de Sevilla, en línea con los objetivos de desarrollo sostenible y la agenda 2030.



Ilustración 1 Vista de satélite de la situación actual. Se propone la construcción de un apeadero-intercambiador en “Guadaíra” para facilitar el acceso a la línea 1 del Metro a la población este de Sevilla, la cual carece de Metro y actualmente tiene graves dificultades de movilidad.

UNA VEZ PRESENTADO EL PROBLEMA, SE EXPONE LO SIGUIENTE:

1. La población de Sevilla tiene graves problemas de movilidad. La construcción de este apeadero-intercambiador permitiría el trasbordo efectivo entre la línea C-4 de Cercanías y la línea 1 de metro.

Este rápido trasbordo beneficiaría a todos los vecinos del distrito de Sevilla-Este, pero también al distrito de Padre Pío y Palmete.

2. Dicho intercambiador podría ser potencialmente utilizado por los visitantes del Palacio de Congresos, lugar de encuentros y celebraciones masivas en la ciudad de Sevilla.

De esta forma, los visitantes del Palacio de Congresos podrán desplazarse utilizando la línea C-4 de Cercanías y posteriormente, transbordando en el Metro. Ello reduciría enormemente los tiempos de desplazamientos de esta infraestructura crítica para Sevilla, lugar de celebración de grandes eventos.



Ilustración 2 Situación geográfica del intercambiador propuesto. Potente mejora de la movilidad del entorno de Palacio de Congresos, por donde pasa la línea C-4 de Cercanías

3. El intercambiador propuesto estaría a muy pocos metros de la universidad Pablo de Olavide, donde acuden a diario casi 10.000 personas. La opción sería perfecta para los alumnos, profesores y demás personal que viven en Sevilla Este, Padre Pío, Bellavista o Dos Hermanas, zonas muy alejadas a las que llega el tren, pero no así el Metro.

4. **Volumen potencial de pasajeros:** La construcción de este apeadero-intercambiador permitiría tanto aumentar la demanda de la línea 1 de Metro (ya muy superior a la prevista), como aumentar la demanda de la línea C-4 de Cercanías (aspecto muy necesario)

En cuanto a números:

- ☐ 10.000 personas que se desplazan a diario a la Universidad Pablo de Olavide.
- ☐ 63.000 personas del distrito Sevilla-Este (especialmente, los barrios Puerta Este, Las Góndolas, Jardines del Edén y Avenida de las Ciencias) serían beneficiarios potenciales de esta actuación.
- ☐ 1.000.000 (un millón) de visitantes acuden anualmente al Palacio de Exposiciones y Congresos y que ahora podrían ir en Metro, gracias al trasbordo propuesto (Metro + Línea C-4 de Cercanías).
- ☐ La demanda podría ser mayor ante los 2,1 millones de pasajeros del tranvía de Alcalá (que se pondrá en servicio en el año 2023). Esta línea será un ramal-prolongación de Metro de Sevilla, con transbordo en la estación de Metro de Pablo de Olavide)
- ☐ **30.000 potenciales vecinos del futuro barrio de “El Pítamo”.** Téngase en cuenta que este populoso futuro barrio tendrá un notable déficit de movilidad, al estar justamente en medio de la línea 1 y futura línea 3, y a pesar del hecho de tener proyectado un apeadero de Cercanías. (véase Ilustración 3). Este problema es fácilmente resoluble con la finalización del apeadero-intercambiador de Guadaíra, de forma que los vecinos de este barrio de “Pítamo” podrían coger en el apeadero de su futuro barrio la línea C-4 de Cercanías para bajarse en “Guadaíra” y tener conexión directa con la Línea 1.



Ilustración 3 Situación geográfica del futuro barrio de Guadaíra, que estará aislado en materia de movilidad por encontrarse entre la existente línea 1 y la futura línea 3. Se propone que se finalice Guadaíra para también mejorar la movilidad en Pítamo, mediante el trasbordo de Cercanías y Metro. Infografía: Diario de Sevilla

5. **Ahorro en tiempo, dinero y distancia para usuarios potenciales:**

La finalización de este intercambiador-apeadero de Guadaíra acercaría el Metro de Sevilla al barrio Sevilla Este, donde viven unas 200.000 personas y donde va a tardar en llegar la proyectada línea 2 de Metro.

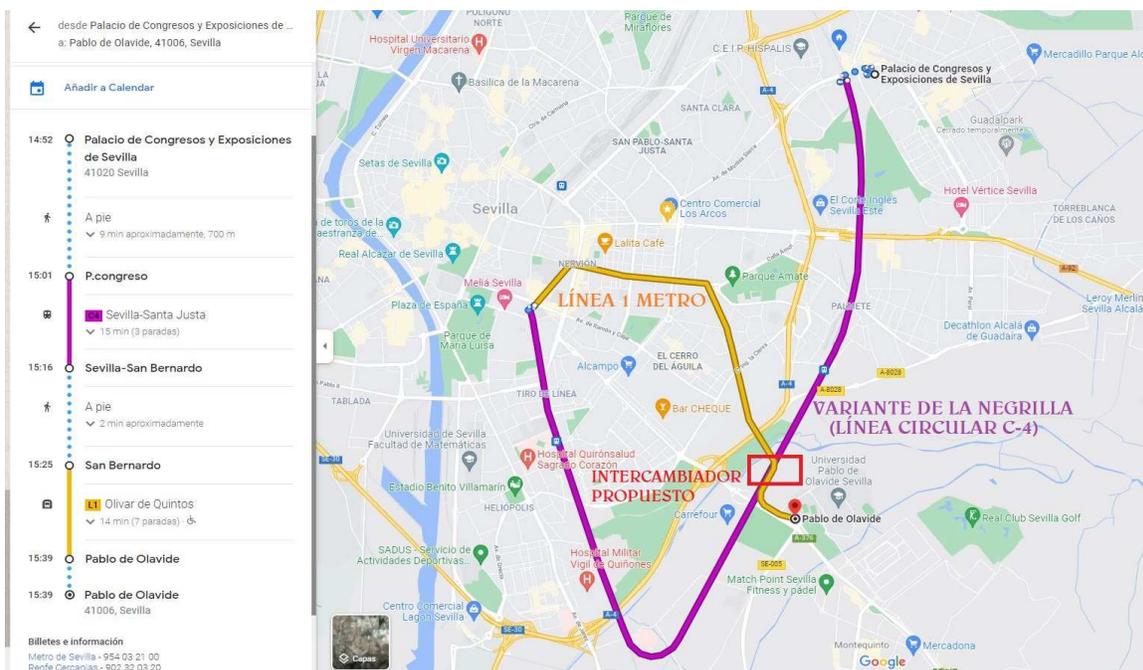


Ilustración 4 Situación descrita en el testimonio anterior. Para ir desde Palacio de Congresos hasta Guadaíra, es necesario ir hasta San Bernardo y desde ahí, coger el Metro hasta Pablo de Olavide. Observese el rodeo innecesario y la falta de eficiencia del transporte ferroviario, fácilmente resoluble con la finalización del apeadero-intercambiador de Guadaíra.

6. La construcción de este intercambiador **requeriría una mínima inversión habida cuenta de que ya está constuida la plataforma/estructura (véase Ilustración 1).**

Una vez ADIF acometa el proyecto, Metro de Sevilla sólo tendrá que realizar los acabados y terminaciones de la estación, lo que llevará "unos dos meses sólo".

7. **Es el momento y la finalización de esta apeadero-intercambiador se trata de una gran oportunidad actualmente:**

La intermodalidad y viabilidad de este apeadero-intercambiador (ya medio construido) **se vería potenciado por el hecho de que el Consorcio de Transportes de Sevilla y Renfe han llegado a un acuerdo para lograr la integración tarifaria**, de forma que se pueda hacer trasbordo entre tren y metro con un único billete.

8. **En definitiva, se trata de una solución económica para potenciar la intermodalidad en la zona este de Sevilla (la que más crece), ayudando a conseguir una ciudad de Sevilla más justa y sostenible. En base a esta argumentación, pregunto al Gobierno:**

1.-¿Tiene el Gobierno previsto llegar a un acuerdo entre el Ministerio de Transportes y la Consejería de Fomento (Dirección de Movilidad) para la finalización de este apeadero-intercambiador que potencie el uso de la línea C-4 de Cercanías, y acerque el metro a aquellas zonas donde actualmente no llega?

2.-Una vez finalizado este intercambiador-apeadero si se produjera, ¿se va a estudiar la posibilidad de restituir los dos sentidos de la línea C-4 (actualmente sólo funciona una de ellas) e incluso aumentar su frecuencia para atraer a una mayor demanda?

Pablo Emérito Cambroner Piqueras.

Grupo Parlamentario Mixto.