



A Contramano - Asamblea Ciclista
Animas 4, 1º-Dcha Sevilla
e-mail: info@acontramano.org
www.acontramano.org

Asociación miembro de:



ALEGACIONES AL PLAN RESPIRA

El pasado 18 de Septiembre se publicó en el BOP de Sevilla la resolución municipal para iniciar el proceso de restricciones al tráfico conocido como “Plan Respira”, estableciéndose asimismo un plazo de 20 días hábiles para recibir alegaciones y sugerencias a través del portal web del Ayuntamiento de Sevilla.

En el marco de dicho proceso, la Asociación “A Contramano: Asamblea Ciclista de Sevilla” formula las siguientes alegaciones y sugerencias.

1.- A LA TERMINOLOGÍA: A lo largo de todo el documento publicado en el BOP se utiliza de forma sistemática el eufemismo “vehículo privado” para referirse al automóvil privado. Sin embargo, el automóvil no es el único vehículo privado que circula por Sevilla. Hay otros muchos, entre ellos la bicicleta, cuya circulación por las zonas afectadas podría entenderse (caso que se mantuviera el uso del citado eufemismo) que se pretende restringir igualmente, cuando es evidente por la propia redacción del documento que no es así: por el contrario uno de los objetivos explícitos del documento es fomentar el uso de la bicicleta.

En consecuencia proponemos **suprimir el uso del eufemismo “vehículo privado” para referirse al automóvil privado a lo largo de todo el documento, sustituyéndolo por el término explícito: “automóvil privado”.**

2.- AL ÁMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN DEL PLAN: El ámbito geográfico de aplicación del Plan Respira es por un lado el Casco Antiguo de la ciudad y, por otro, el arrabal de Triana. El documento define precisamente estos ámbitos del siguiente modo:

Casco Antiguo: El área encerrada en el perímetro formado por por Paseo de las Delicias, Paseo de Colón, Reyes Católicos, Marqués de Paradas, San Laureano, Torneo, Resolana, Parlamento Andaluz, Muñoz León, Ronda de Capuchinos, María Auxiliadora, Recaredo, Menéndez y Pelayo, Avenida del Cid, Palos de la Frontera y Avenida de Roma.

Triana: el área delimitada por Plaza del Altozano, Betis, Plaza de Cuba, Génova, Pagés del Corro, Procurador, Castilla, San Jorge.

En lo referente al Casco Antiguo entendemos que la propia Ronda Histórica, desde la Barqueta hasta la Universidad, debería de algún modo integrarse en el Plan no solo como viario perimetral, sino como parte esencial del mismo, en la perspectiva de dotar al Centro Histórico de una fachada digna, mediante un proceso de peatonalización en el que el tráfico de la Ronda quedara restringido al transporte público y a los modos de transporte activos, como la bicicleta o el caminar, respetándose en lo que fuera necesario los accesos al Casco Antiguo de los residentes. La ciudad dispone ya, por su parte oriental, de numerosas rondas perimetrales capaces de vehicular el tráfico de automóviles privados en dirección norte-sur sin que sea necesario mantener la Ronda Histórica como un viario de paso lo que permitiría convertirla en un bulevar peatonal con carriles-bici y transporte público.

En el caso del Casco Antiguo entendemos asimismo que el perímetro del Plan debería incluir también el área entre las calles Arjona y Marqués de Paradas. La morfología urbana de esta zona es muy próxima al área objeto del Plan y la Calle Arjona es además la continuación natural del Paseo de Colon, no así la Calle Reyes Católicos, **que podría convertirse en el futuro en una avenida peatonal de penetración al Casco Antiguo, similar a la Avenida de la Constitución.**

Igualmente, en el caso del Casco Antiguo se debería incluir también la zona entre la Avda. de María Luisa y el Paseo de las Delicias, que incluye importantes elementos de la ciudad verde y monumental, como los Jardines de Cristina y el entorno de los pabellones de la Exposición del 29. La Avda. de María Luisa es la continuación natural de la Avenida del Cid, mientras que utilizar como límite el eje Palos – Roma no solo sería perjudicial para la fluidez del tráfico, sino que excluiría de la zona de tráfico pacificado las zonas verdes y monumentales antes citadas, generando el riesgo de que se conviertan en un gigantesco aparcamiento perimetral y creando una barrera entre ellas y el Casco Antiguo de la ciudad, perjudicial para la población de éste (muy necesitada de zonas verdes) y para la imagen turística de la ciudad.

En el caso de Triana se debería extender el área regulada a toda la zona entre las calles Castilla y Betis) y la propia dársena del Río. Esa zona tiene un morfología muy similar al resto de Triana e incluye elementos tan importantes de la ciudad como el Castillo de San Jorge o el Mercado de Triana. No tiene por otro lado ningún sentido mantener el eje Castilla-Betis como viario perimetral sin restricciones de tráfico cuando está prevista la peatonalización de la Calle Betis a corto plazo ¿Por donde evacuará entonces el tráfico perimetral que entre por Castilla?

Asimismo, en el caso de Triana se debería incluir también el área comprendida entre la Avda. de la República Argentina y las calles Génova y Pagés del Corro. Una vez peatonalizada la Calle Betis, no tiene sentido mantener la Calle Génova como viario perimetral de la zona regulada, siendo la Avda. de la República Argentina y la Calle Pagés del Corro el perímetro natural de dicha zona.

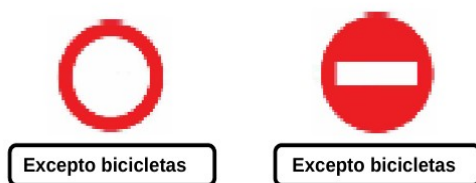
Finalmente, también en el caso de Triana, se debería incluir la zona entre las calles Clara de Jesús Montero, Alvarado y Castilla, ya que mantener la Calle Procurador como viario perimetral carecería de sentido una vez eliminada la Calle Castilla del mismo.

3.- A LA REGULACIÓN

3.1.- **Medidas para favorecer el tráfico ciclista:** Uno de los objetivos explícitos del Plan es el fomento de la bicicleta como modo de transporte en sustitución del automóvil privado, no obstante no se incluye en el Plan ninguna medida en ese sentido. **Por tanto es necesario incluir en el Plan medidas que fomenten el uso de la bicicleta y cumplan con lo establecido en el PGOU relativo a la permeabilidad del Casco Antiguo para la misma y en concreto la creación de ejes ciclo-peatonales en dirección norte-sur y este oeste, transitables en ambos sentidos.** Para ello sugerimos que se incluyan en el Plan las medidas propuestas por “A Contramano” en su documento “CRITERIOS Y PROPUESTAS PARA UN PLAN ESPECÍFICO DE MOVILIDAD CICLISTA EN EL CASCO HISTÓRICO DE SEVILLA”, que se puede descargar en nuestra web, en el enlace: http://www.acontramano.org/index.php?option=com_joomdoc&task=document.download&path=propuestas-denuncias-sugerencias%2F20160130-plan-movilidad-centro-webpdf&Itemid=62

Entre estas medidas destaca la de **permitir (salvo en casos excepcionales en que la densidad del tráfico motorizado esperado aconseje lo contrario) el tráfico en ambas direcciones de los ciclistas en las calles de plataforma única, prioridad peatonal y ciclista y limitación de velocidad a 20 km/h.** Entendemos que la reducción del tráfico derivada de la aplicación del Plan favorecería aún más esta medida, que viene siendo reclamada desde hace tiempo por la comunidad ciclista y que es común a muchas ciudades europeas.

La citada medida se implantaría mediante la instalación, cuando fuera aconsejable, en las señales de dirección prohibida, prohibición de circular y similares de la señal complementaria S-860 con la leyenda “EXCEPTO BICICLETAS”, tal y como se muestra en la imagen:



3.2.- **Acceso a centros educativos:** Si bien entendemos que esta debe ser una de las excepciones a las restricciones de tráfico, tal y como está redactada se puede convertir una auténtica “barra libre” para acceder al Casco Antiguo. **Falta, en primer lugar, un límite temporal que establezca los horarios en los que se puede acceder con esta cobertura. Falta igualmente un requisito que establezca que no es posible acceder por otro medio más sostenible, como los itinerarios peatonales o ciclistas, o el transporte público (incluido el escolar) y, sobre todo, faltan medidas complementarias para favorecer el acceso a pie, en bicicleta o en transporte público a los centros escolares.**

Para favorecer los accesos a pie y en bicicleta, proponemos que, como ya se hace en otras ciudades, se regule – salvo imposibilidad física - un perímetro mínimo de tráfico pacificado

(limitación a 20 km/h y prioridad peatonal) en los accesos a todos los centros de enseñanza, prohibición de aparcar o estacionar dentro de tal perímetro (los padres que lleven sus hijos al colegio en automóvil deben aparcar fuera del perímetro señalado, realizando los hijos la última etapa del mismo a pie excepto en caso de discapacidad física) e instalación de aparcabicis para los padres en el interior del perímetro.

3.3.- **Carga y descarga:** La ciclo-logística, es decir el uso de vehículos de movilidad activa para el reparto de mercancías de último kilómetro es una alternativa ampliamente utilizada en numerosas ciudades europeas y de todo el mundo por sus evidentes ventajas medioambientales en todo lo referente a contaminación del aire, ruido y ocupación de espacio. **En este sentido, se echan de menos en el Plan Respira, uno de cuyos objetivos es el fomento de la movilidad en bicicleta, medidas para el fomento de la ciclo-logística dentro de las áreas reguladas.**

Dichas medidas podrían incluir: eliminación de las restricciones horarias impuestas a otros vehículos de carga, eliminación de las restricciones para circular por zonas peatonales a determinadas horas, reserva de zonas de aparcamiento específicas, etc.

3.4.- **Aparcamientos:** Si bien el Plan regula la posibilidad de acceder en automóvil a los aparcamientos públicos en el interior de las zonas reguladas, no contiene ninguna medida referente a la regulación del aparcamiento de automóviles en la vía pública, cuando, de cumplirse los objetivos del Plan, es de suponer que la demanda de éste tipo de aparcamiento se reducirá notablemente, aumentando en cambio la demanda de aparcamiento para los vehículos alternativos al automóvil privado, como es la bicicleta. **Proponemos por tanto que se proceda, en el marco del Plan, a desarrollar una política de reducción del número de aparcamientos para automóviles en la vía pública (reservando en todo caso un número suficiente de plazas para residentes) y simultáneamente se proceda a un aumento de las zonas peatonales y de las plazas de aparcamiento para bicicletas en el espacio así liberado.**