

PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA PARA LA DELIMITACIÓN, Y DEFINICIÓN DEL RÉGIMEN DE APLICACIÓN DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES A IMPLANTAR EN LA ISLA DE LA CARTUJA

Antecedentes

El Ayuntamiento de Sevilla suscribió en el año 2015 el acuerdo de París y, en consecuencia, está comprometido con el desarrollo reglamentario de Katowice y la Agenda 2030 que fijan como medidas prioritarias la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y la descarbonización para luchar contra el cambio climático. En el año 2019 además el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla aprobó la declaración de emergencia climática que fue posteriormente declarada también por el Gobierno de España el 20 de enero de 2020. Recientemente, además, Sevilla ha sido seleccionada por la Comisión Europea como una de las cien ciudades que deben alcanzar el objetivo de ser climáticamente neutras en el año 2020 para lo que se deben promover medidas que favorezcan un transporte limpio, eficiencia energética y un urbanismo verde.

En este contexto, la Ley 7/2021, de 20 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética establece una serie de obligaciones legales a los municipios de más de 50.000 habitantes que deben tener aprobados antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible (obligación que ya se cumplió en 2021 en Sevilla) que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, asimismo, la obligación de establecer al menos una zona de bajas emisiones antes de 2023.

Por este motivo, en febrero de 2022 la Junta de Gobierno Local aprobó inicialmente la modificación de la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla que introduciendo la posible limitación en la circulación en las zonas declaradas como zonas de bajas emisiones, atendiendo al potencial contaminante de los vehículos, y adaptando la regulación existente en materia de áreas de tráfico restringido a la normativa estatal.

Una vez finalizado el periodo de exposición pública, sin que se haya recibido ninguna alegación, dicha modificación puntual ha sido elevada a definitiva, habiendo resultado aprobada por el Pleno del Ayuntamiento en su sesión de mayo de 2022.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03	
Observaciones		Página	1/25	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==			

Justificación de la medida

La Isla de la Cartuja, y en su interior el PCT Cartuja, se erige como uno de los principales espacios de innovación de Sevilla, en el que confluyen más de 500 empresas y startups, centros formativos y de investigación, además de espacios destinados a la oferta cultural y de ocio.

El Ayuntamiento, la Junta de Andalucía, el Parque Científico y Tecnológico Cartuja y Endesa tienen en marcha el proyecto eCity cuyo eje fundamental fomentar la movilidad sostenible, la eficiencia y el uso de energías renovables favoreciendo que una zona del parque empresarial quede completamente sostenible y climáticamente neutra para el año 2025.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030 que se aprobó en el pleno municipal de 12 de mayo de 2021 asumió dicho reto e incluyó dentro de sus previsiones el establecimiento de la primera zona de bajas emisiones de la Ciudad de Sevilla en la Cartuja.

La zona cuenta con diversas oportunidades de movilidad, con una oferta de transporte público que va a ser mejorada en el corto plazo mediante la implementación de proyectos concretos y muy definidos, con una red de estacionamientos disuasorios en las inmediaciones, además de aparcamientos públicos interiores para gestiones puntuales, y una infraestructura ciclista mallada y bien interconectada.

Se trata de una zona 100% atractora de viajes, en la que cualquier acción en materia de movilidad tiene una repercusión directa que permite llevar a cabo un análisis puro del impacto de las medidas sobre la movilidad obligada (por motivo de trabajo y estudios) no contaminado por otros factores propios de zonas donde los ratios de viajes generados y atraídos se encuentran más equilibrados, y por tanto con una elevada efectividad de las medidas.

En este contexto, en cumplimiento de lo establecido en la la Ley 7/2021, de 20 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética, una vez aprobada definitivamente la modificación de la Ordenanza de Circulación de Sevilla que introduce la posibilidad de limitar el acceso a determinadas zonas de la ciudad atendiendo al potencial

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03	
Observaciones		Página	2/25	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==			

Expte 781/22

contaminante de los vehículos, el Ayuntamiento inicia formalmente el expediente para la determinación, previo proceso de consulta pública, de la delimitación de la zona de bajas emisiones de la Cartuja, así como el régimen que regulará los accesos a la misma, en consonancia con las previsiones establecidas en el PMUS Sevilla 2030 aprobado por pleno municipal de 12 de mayo de 2021, y el proyecto eCity.

El presente documento pretende recoger todos aquellos datos contrastados que se han considerado de interés para que las personas interesadas en participar en el procedimiento indicado puedan disponer de toda la información necesaria para la conformación de su postura u opinión en relación con las cuestiones que al final del presente documento se plantean.

Motivo, origen y modo de transporte predominante de los viajes

De acuerdo con los datos recogidos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030, la Isla de la Cartuja atrae diariamente unos 27.887 viajes, a los que hay que añadir los viajes procedentes del área metropolitana. En este punto, es necesario aclarar que la obtención de estos datos es anterior a la puesta en carga de la Torre Sevilla, por lo que se refieren al resto de la Isla y sus usos. No obstante, la posición periférica de la Torre respecto del resto de la Isla y la existencia de un aparcamiento propio hace que a los efectos del presente documento los datos no se vean desvirtuados desde el enfoque de la medida que se pretende en esta fase inicial. De hecho, la propuesta que de forma orientativa recogía el propio PMUS se extiende desde la calle Francisco Montesinos hacia el Norte, dejando fuera de los límites indicados el complejo de Torre Sevilla, el World Trade Center, el Edificio de la Prensa, Torre Triana, las instalaciones de Red Eléctrica Española, el Pabellón de la Navegación y el Parque Magallanes, así como el solar de las Banderas y el ubicado entre Francisco de Montesinos y Camino de los Descubrimientos.

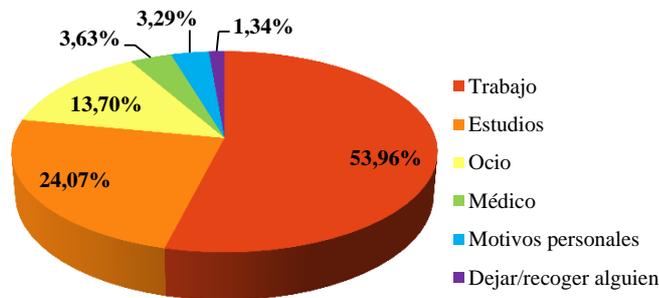
De los 27.887 viajes indicados, 15.048 viajes se llevan a cabo por motivos de Trabajo (14.953 viajes) o Gestiones de Trabajo (95 viajes), frente a 6.711 viajes por motivo de Estudios, 3.821 viajes por motivos de Ocio, 1.013 viajes por motivos de Médico, 918 viajes por Motivos Personales, y 375 viajes diarios para llevar o recoger a alguien.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	3/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



La siguiente gráfica representa los datos anteriores y permite apreciar de forma intuitiva cómo los viajes por motivo de trabajo y estudios representan por sí solos más de un 78% de los viajes en un día laborable ordinario:

VIAJES SEGÚN MOTIVO PCT CARTUJA



El análisis de los datos que se extraen de la matriz de viajes permite además analizar la procedencia de los mismos:

MACROZONA DE GENERACIÓN	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	37.240	4.848	9.677	2.639	5.925	3.368	3.212	4.141	2.681	4.059	3.946	4.144	13.729	99.609
2 Macarena	30.967	21.661	7.847	2.425	6.185	3.215	9.732	10.638	4.270	3.688	3.486	2.904	11.334	118.351
3 Nervión	19.220	3.273	26.032	2.682	9.991	2.114	2.432	4.645	6.670	6.269	3.563	2.521	11.461	96.874
4 Cerro - Amate	15.316	3.239	25.541	29.678	7.903	2.812	5.008	6.824	7.457	4.823	4.390	2.410	14.659	130.099
5 Sur	18.839	2.236	14.466	3.467	9.736	3.664	1.211	6.656	2.707	2.202	3.587	2.342	10.863	111.768
6 Triana	14.798	1.221	8.932	1.254	5.214	16.351	1.387	1.151	2.088	3.776	7.556	1.956	11.495	77.674
7 Norte	20.514	11.804	4.924	4.417	6.201	1.736	32.418	10.119	5.034	2.963	1.168	2.658	13.491	117.747
8 San Pablo - Santa Justa	17.863	6.883	16.716	1.765	7.894	1.703	4.673	18.644	4.818	3.867	785	2.635	11.976	99.717
9 Este - Alcosa - Torreblanca	19.031	4.882	39.053	6.332	9.353	1.284	3.760	13.383	64.567	5.420	3.000	4.109	23.474	166.991
10 Palmera - Bellavista	11.098	2.263	3.911	1.237	7.938	1.796	2.185	2.556	1.367	23.367	2.466	668	11.647	72.492
11 Los Remedios	10.196	469	4.198	436	1.265	4.220	524	617	2.693	5.524	6.565	1.540	6.053	43.298
12 PCT Cartuja	0	189	174	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2.427	363
99 Exterior	140	129	81	156	143	0	362	0	891	466	185	0	4.227	4.979
Total General	215.222	62.494	142.493	58.429	99.665	41.759	66.903	77.818	90.279	73.413	40.995	27.887	142.608	1.139.964

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas

Es igualmente diferenciador, conforme a lo que se muestra en las tablas siguientes, la procedencia de las personas en función de los motivos principales de viaje por movilidad obligada (trabajo y estudios) por ser los de mayor peso en el conjunto de motivos, y los que mayores retos plantean desde la perspectiva de la movilidad como consecuencia de las exigencias en cuanto a cumplimiento de horarios:

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	4/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

- a) Viajes diarios por motivo de Trabajo: se aprecia claramente cómo la principal macrozona generadora de viajes hacia el PCT Cartuja es la zona Este-Alcosa-Torreblanca, seguida a distancia por Casco Antiguo, Sur, Macarena, San Pablo-Santa Justa y Norte.

MACROZONA DE GENERACIÓN	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	9.649	1.697	2.423	743	2.813	1.344	1.371	1.131	1.368	886	1.447	1.740	8.311	34.923
2 Macarena	6.412	2.736	2.607	1.478	3.199	521	2.827	3.200	1.628	495	2.214	1.419	5.305	34.040
3 Nervión	5.790	904	5.066	1.393	2.187	717	1.297	1.198	788	2.486	1.842	1.028	7.021	31.714
4 Cerro - Amate	4.565	1.086	4.967	3.764	2.760	837	2.056	2.415	3.189	2.179	2.313	1.052	6.192	37.377
5 Sur	5.999	877	3.545	1.560	6.943	267	416	3.478	152	2.482	494	1.463	4.960	32.637
6 Triana	3.769	685	2.641	739	1.252	2.704	291	305	678	2.505	1.814	1.135	5.135	23.653
7 Norte	5.285	2.359	1.062	2.261	2.019	426	4.365	3.321	2.445	1.192	1.409	1.367	6.359	33.871
8 San Pablo - Santa Justa	5.208	1.546	3.467	806	2.087	0	1.418	3.415	1.688	2.138	484	1.397	5.208	28.864
9 Este - Alcosa - Torreblanca	6.575	1.246	6.306	2.138	3.497	893	2.237	5.327	10.808	2.372	2.282	3.111	13.158	59.951
10 Palmera - Bellavista	4.379	758	1.185	549	2.888	484	921	453	708	4.487	1.112	481	5.497	23.901
11 Los Remedios	1.855	0	1.496	0	321	709	269	396	900	1.950	886	760	2.688	12.231
12 PCT Cartuja	0	189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	189
99 Exterior	0	0	81	0	143	0	205	0	369	191	0	0	1.010	1.998
Total General	59.486	14.085	34.846	15.432	30.108	8.902	17.673	24.638	24.723	23.361	16.297	14.953	70.843	355.349

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas. Motivo Trabajo

- b) Viajes diarios por motivo de Estudios: por este motivo, las principales macrozonas generadoras de viaje son sin embargo el Casco Antiguo y Macarena, seguidas de San Pablo Santa Justa, y a más distancia de Nervión de Cerro-Amate.

MACROZONA DE GENERACIÓN	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	2.140	770	803	623	929	216	0	185	136	1.233	300	1.287	309	8.931
2 Macarena	1.532	859	663	0	1.376	0	768	411	0	827	297	1.173	573	8.479
3 Nervión	1.870	165	758	0	1.142	378	276	192	109	1.394	0	722	583	7.588
4 Cerro - Amate	1.739	519	3.754	1.774	883	195	468	569	171	879	651	676	1.789	14.066
5 Sur	966	0	1.782	99	2.611	705	0	0	0	1.619	0	520	1.576	9.877
6 Triana	952	0	1.190	0	1.114	1.244	0	0	158	188	890	194	323	6.254
7 Norte	2.196	962	487	0	1.946	0	1.291	653	0	359	0	0	2.061	9.956
8 San Pablo - Santa Justa	1.152	265	2.006	0	472	265	0	1.063	0	165	163	965	803	7.318
9 Este - Alcosa - Torreblanca	1.497	697	2.835	549	2.017	0	331	497	4.001	707	0	562	2.182	15.873
10 Palmera - Bellavista	1.676	457	936	0	180	0	378	0	0	1.465	63	88	917	6.160
11 Los Remedios	1.537	0	553	0	561	102	0	0	0	1.383	0	525	0	4.661
12 PCT Cartuja	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
99 Exterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	246	246
Total General	17.256	4.694	15.856	3.044	13.232	3.105	3.512	3.570	4.574	10.220	2.366	6.711	11.361	99.498

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas. Motivo Estudios

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	5/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

Por último, resulta igualmente interesante disponer de los datos relativos al modo de transporte empleado en los viajes con destino a PCT Cartuja desde las distintas zonas de la ciudad.

En las tablas siguientes se representan los datos correspondientes a los modos Transporte Público, A Pie, y el de mayor interés para conocer la incidencia de la medida que se plantea, en Vehículo Privado:

MACROZONA DE GENERACIÓN	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	3.395	833	3.825	576	1.971	1.148	1.329	1.114	903	1.074	1.197	749	1.713	19.821
2 Macarena	14.425	2.568	2.208	408	2.536	594	1.256	2.129	701	1.574	807	442	1.552	31.198
3 Nervión	5.611	825	1.005	959	1.779	763	76	300	266	1.754	1.038	693	1.059	16.127
4 Cerro - Amate	9.711	1.271	10.118	2.041	3.014	1.669	307	1.823	1.284	944	2.708	477	1.835	37.201
5 Sur	10.257	510	3.398	1.264	5.179	1.597	192	1.150	494	157	709	324	1.445	26.674
6 Triana	5.169	1.197	5.620	493	2.037	1.099	295	362	436	1.283	691	360	1.043	20.086
7 Norte	10.801	3.206	1.579	719	2.086	327	2.864	1.461	432	1.022	63	700	1.131	26.391
8 San Pablo - Santa Justa	7.459	2.052	3.563	498	2.506	854	731	1.831	1.234	1.547	378	733	1.211	24.598
9 Este - Alcosa - Torreblanca	11.771	1.632	9.091	758	3.573	238	0	3.019	1.906	1.182	432	339	812	34.752
10 Palmera - Bellavista	5.385	691	1.726	247	967	461	482	640	65	1.636	261	0	1.112	13.673
11 Los Remedios	3.618	170	2.967	0	471	304	255	325	61	1.430	723	419	277	11.020
12 PCT Cartuja	0	0	88	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	88
99 Exterior	0	0	0	0	0	0	93	0	0	0	0	0	0	93
Total general	87.602	14.954	45.187	7.965	26.118	9.053	7.879	14.154	7.782	13.603	9.007	5.234	13.189	261.723

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas. Viajes en Transporte público

MACROZONA DE GENERACIÓN	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	28.781	2.367	2.806	390	1.179	1.719	612	1.348	83	742	1.070	686	0	41.782
2 Macarena	10.616	16.082	1.666	223	669	519	3.357	4.663	355	377	537	534	0	39.597
3 Nervión	8.539	762	19.775	330	4.131	663	377	2.723	400	578	838	0	0	39.116
4 Cerro - Amate	2.197	132	6.861	17.983	1.354	147	660	1.349	179	345	0	0	0	31.207
5 Sur	2.248	472	5.357	1.948	18.887	257	259	1.324	203	3.125	679	0	0	34.758
6 Triana	5.893	329	722	403	369	13.488	224	445	256	382	4.399	463	0	27.373
7 Norte	2.361	3.764	49	122	579	401	16.814	1.309	393	314	0	220	0	26.326
8 San Pablo - Santa Justa	6.058	2.242	5.559	478	1.201	304	1.246	10.512	604	0	80	0	0	28.283
9 Este - Alcosa - Torreblanca	367	300	772	802	0	0	153	820	25.529	0	0	209	0	28.952
10 Palmera - Bellavista	626	39	0	237	1.743	0	322	114	146	11.566	229	0	20	15.141
11 Los Remedios	3.703	0	239	0	336	3.038	0	130	602	85	5.084	525	0	13.744
12 PCT Cartuja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
99 Exterior	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total general	71.389	26.488	43.807	22.915	30.448	20.537	24.021	24.737	28.749	17.513	12.917	2.637	20	326.279

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas. Viajes A pie

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	6/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



	MACROZONA DE ATRACCIÓN												99	Total general
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
MACROZONA DE GENERACIÓN	Casco Antiguo	Macarena	Nervión	Cerro - Amate	Sur	Triana	Norte	San Pablo - Santa Justa	Este - Alcosa - Torreblanca	Palmera - Bellavista	Los Remedios	PCT Cartuja	Exterior	
1 Casco Antiguo	1.645	742	1.507	1.141	982	92	960	1.249	1.424	1.389	668	1.863	11.117	24.779
2 Macarena	3.905	2.610	2.079	1.794	2.233	1.433	4.551	3.154	2.690	1.444	1.427	889	9.582	37.788
3 Nervión	1.041	1.435	3.078	1.144	2.652	688	1.979	1.463	1.889	3.264	1.146	1.011	9.998	30.788
4 Cerro - Amate	2.221	1.629	6.568	8.803	3.535	898	3.333	3.332	5.717	3.113	1.275	1.660	12.090	54.173
5 Sur	3.636	349	4.731	2.256	5.991	1.045	761	3.391	1.902	4.893	2.199	1.712	8.259	41.124
6 Triana	1.341	195	1.275	268	2.296	948	777	194	1.126	1.622	1.474	562	10.180	22.256
7 Norte	5.058	4.354	3.296	2.884	3.122	1.008	11.016	7.260	3.985	1.413	1.235	1.738	12.360	58.729
8 San Pablo - Santa Justa	1.679	2.090	5.477	788	3.784	280	2.289	5.765	2.720	1.546	327	1.391	9.981	38.116
9 Este - Alcosa - Torreblanca	5.404	2.350	9.731	4.347	5.251	1.146	3.332	8.344	25.905	4.238	2.383	3.263	22.193	97.887
10 Palmera - Bellavista	2.071	1.292	2.028	481	3.938	1.013	1.382	1.570	1.064	9.011	1.738	426	10.115	36.128
11 Los Remedios	1.753	121	800	436	175	460	269	71	1.030	3.444	492	596	5.340	14.988
12 PCT Cartuja	0	189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	189
99 Exterior	140	129	81	156	143	0	269	0	891	466	185	0	2.427	4.887
Total general	29.893	17.485	40.651	24.497	34.100	9.011	30.917	35.794	50.343	35.844	14.548	15.110	123.641	461.833

Matriz de viajes Generados-Atraídos según macrozonas. Viajes en Vehículo Privado

Los datos recogidos en las tablas anteriores ponen de manifiesto que en la zona Este-Alcosa-Torreblanca el 79,4% de los viajes diarios con destino al PCT Cartuja se llevan a cabo en vehículo privado, más competitivo que el transporte público actualmente.

Las zonas Norte y Sur, con un peso del vehículo privado de un 65% y 73% de los viajes respectivamente, también aportan un importante número de viajes en vehículo privado con más de 1.700 viajes generados al día.

Sin embargo, resulta llamativo el caso de Casco Antiguo, que a pesar de su relativa cercanía con el PCT Cartuja, genera más de 1.800 viajes en vehículo privado diariamente (45% de los viajes). Se trata de un dato que requiere de un análisis sosegado, dado que al tratarse de una macrozona muy amplia no puede analizarse en su conjunto dando el mismo tratamiento a la mitad Este que a la mitad Oeste. Así pues, la mitad Este cuenta con una oferta de transporte público que resulta competitiva con el vehículo privado con tiempos de viaje totales origen-destino relativamente similares. La zona Oeste sin embargo, a pesar de su cercanía presenta mayores dificultades debido a la ruptura que el río Guadalquivir supone en la continuidad de la trama urbana. Si al tiempo de viaje en vehículo privado se le añade el tiempo de búsqueda de aparcamiento, los tiempos se igualan, o incluso resultan ligeramente más competitivos en transporte público, cuya media se sitúa dentro de los 20-25 min de media establecidos por el PMUS Sevilla 2030 entre sus objetivos. En cualquiera de los casos, el modo más

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	7/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



competitivo con diferencia resulta la bicicleta con tiempos de viaje que no llegan al tercio de los tiempos de viaje en coche o en transporte público desde la zona Este, y muy similares a los del vehículo privado en la zona Oeste sin tener en cuenta la búsqueda de aparcamiento.

El resto de zonas con mayor aporte de viajes en vehículo privado son Cerro Amate (69%), San Pablo Santa Justa (53%) y Nervión (40%), con 1.660 viajes, 1.391 y 1.011 viajes respectivamente, mientras que las zonas restantes de la ciudad no suponen cifras significativas bien en valores absolutos, o bien por la participación del vehículo privado en el conjunto de viajes diarios de forma porcentual. Los datos se encuentran recogidos de todos modos en las tablas anteriores para su consulta.

La posibilidad y facilidad del estacionamiento en destino y el tiempo total del viaje (en movimiento, más búsqueda de estacionamiento, y trayecto caminando desde punto de aparcamiento al destino) son dos factores de peso a la hora de la elección del modo de transporte. En caso de tiempos similares, la comodidad se trata del factor determinante.

Demanda de aparcamientos y distintivo ambiental del Parque de Vehículos

Una vez tenidos en cuenta los motivos, zonas de generación de los viajes, y el modo de transporte predominante de cada una de las zonas generadoras de viajes con destino al PCT Cartuja, se hace necesario obtener el número de vehículos. Para ello, es necesario aclarar que los datos anteriores se tratan de viajes, no de personas ni de vehículos. A modo de ejemplo, una persona que se traslada a su trabajo y vuelve al final de su jornada laboral en vehículo privado realiza 2 viajes (el de ida y el de vuelta). Si lo hace acompañado de otra persona con la que comparte vehículo, en total se producen 4 viajes, pero sólo 1 vehículo. Por lo tanto, el número de vehículos dependerá de los ratios de viajes por persona y del grado de ocupación de los mismos.

Para obtener un resultado más preciso, el PMUS Sevilla 2030 llevó a cabo diversos tipos de trabajos de campo para la recopilación de información. Entre ellos, unos denominados encuestas de interceptación en cordón o encuestas pantalla, donde se contabilizaron específicamente datos de vehículos en los principales accesos y vías de la ciudad, así como el origen y el destino de los mismos. Estos datos, junto con los

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	8/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

aportados por las encuestas realizadas para elaborar las matrices de viajes anteriores permiten obtener información fiable basada en la realidad y no en ratios y cifras medias de la ciudad, del número de vehículos que diariamente acceden a una determinada zona.

En el caso que nos ocupa, considerando en conjunto los datos procedentes de los viajes internos, como los obtenidos de las “encuestas pantalla” del PMUS Sevilla 2030 para vehículos procedentes del área metropolitana, se obtiene que diariamente la Isla atrae unos 11.576 vehículos (8.1.3.2. Documento Estratégico. Diagnóstico PMUS), de los cuales 9.645 vehículos proceden del interior de Sevilla, y los 1.931 vehículos restantes del área metropolitana. Es necesario aclarar en este punto que estos datos son representativos de un día laborable tipo, y por tanto no recogen la afluencia de vehículos al Parque Temático de Isla Mágica, o a los distintos auditorios (Rocío Jurado y Cartuja Center) u otros centros de ocio existentes en el interior de la Isla cuya actividad no es permanente durante el año, dado que a efectos de Movilidad no resultan significativos.

Igualmente, los cambios que se han venido produciendo a lo largo de la evolución de la pandemia declarada por la enfermedad COVID-19 han adelantado la implantación de sistemas de Teletrabajo en muchas empresas, que una vez superadas las fases más duras de la pandemia y retornado a la normalidad, han permanecido, suponiendo actualmente un porcentaje estable del entorno del 30% de las jornadas en modalidad no presencial de acuerdo con los datos facilitados por el propio Círculo de Empresarios del PCT Cartuja. Este dato supone por lo tanto una reducción significativa respecto al número de vehículos pre-COVID atraídos diariamente por la Isla.

Por último, antes de entrar en el campo de los distintivos ambientales del Parque de Vehículos, es necesario analizar las características en los usos de las edificaciones e instalaciones de la Isla y en particular del PCT Cartuja por cuanto la influencia que los mismos tienen claramente en la distribución horaria de los viajes atraídos. De este modo, atendiendo a la composición y usos de las edificaciones existentes en el interior de la Isla, con predominio del uso terciario de oficinas, junto con la existencia de equipamientos educativos universitarios con horario repartido a lo largo de la mañana y la tarde, así como en menor medida de equipamientos hospitalarios entre otros usos, el acceso y estacionamiento de los vehículos se produce fundamentalmente en horario

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	9/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

diurno, de forma repartida en horario de mañana y tarde, con mayor carga en horario de mañana, siendo la afluencia nocturna muy reducida. De forma estimada, se puede establecer un reparto del entorno del 70-75% de los vehículos en horario de mañana, y un 25-30% en horario de tarde.

En lo que respecta a los distintivos ambientales, antes que nada resulta necesario explicar convenientemente el significado de los mismos. Así pues, según la propia Dirección General de Tráfico recoge en su página web:

“El distintivo ambiental es una manera de clasificar los vehículos en función de su eficiencia energética, teniendo en cuenta el impacto medioambiental de los mismos.

La clasificación del parque de vehículos tiene como objetivo discriminar positivamente a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente y ser un instrumento eficaz al servicio de las políticas municipales, tanto restrictivas de tráfico en episodios de alta contaminación, como de promoción de nuevas tecnologías a través de beneficios fiscales o relativos a la movilidad y el medio ambiente”

La clasificación vigente actualmente distingue los siguientes distintivos de mayor a menor eficiencia:



Etiqueta 0 emisiones, Azul: Identifica a los vehículos más eficientes. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos de batería (BEV), eléctricos de autonomía extendida (REEV), eléctricos híbridos enchufables (PHEV) con una autonomía de 40 km o vehículos de pila de combustible.



Etiqueta Eco: Los siguientes en el escalón de eficiencia, se trata en su mayoría de vehículos híbridos, gas o ambos. Tendrán derecho a esta etiqueta eléctricos enchufables con autonomía inferior a 40 km, híbridos no enchufables (HEV), vehículos propulsados por gas natural y gas (GNC y GNL) o gas licuado del petróleo (GLP). Deben cumplir los criterios de la etiqueta C.



Etiqueta C, Verde: Vehículos de combustión interna que cumplen con las últimas emisiones EURO. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas a partir de enero de 2006 y diésel a partir de septiembre de 2015. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2014.



Etiqueta B, Amarilla: Vehículos de combustión interna que si bien no cumplen con las últimas especificaciones de las emisiones EURO, si que lo hacen con anteriores. Tendrán derecho a esta etiqueta turismos y furgonetas ligeras de gasolina matriculadas desde el 1 de enero de 2001 y diésel a partir de 2006. Vehículos de más de 8 plazas y pesados tanto de gasolina como diésel, matriculados desde 2006.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	10/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

Los datos relativos a la composición del parque de turismos para la provincia de Sevilla en 2020 son los que se recogen a continuación:

Parque de turismos por distintivo medioambiental. Año 2020.														
Provincia	Tipo Vehículos	CERO		B		C		ECO		Sin distintivo		Se desconoce		TOTAL
SEVILLA	Turismos	1.013	0,11%	358.254	37,19%	287.358	29,83%	15.647	1,62%	235.913	24,49%	65.008	6,75%	963.193
	Motocicletas	375	0,26%	24.640	16,84%	78.202	53,45%	25	0,02%	30.533	20,87%	12.532	8,57%	146.307

La aplicación de los datos y premisas expuestas a lo largo de este apartado permite alcanzar las siguientes conclusiones:

- El número actual de vehículos que accede en un día laboral tipo al PCT Cartuja, con las actuales cuotas de trabajo no presencial (30%), es de aproximadamente unos 8.103 vehículos.
- De estos, entre 5.672/6.077 vehículos (70-75%) acceden en horario de mañana, mientras que el resto, entre 2.431/2.026 vehículos (30-25%), lo hacen en horario de tarde.
- Extrapolando los % de vehículos turismo por distintivo ambiental recogidos para la provincia de Sevilla a las estimaciones diarias de vehículos que acceden un día laboral tipo al PCT Cartuja, distribuidos en turno de mañana y tarde conforme a la distribución indicada en el punto anterior, se obtendrían los siguientes datos:

ZONA	Turno - Distintivo	CERO	B	C	ECO	Sin distintivo	Se desconoce	TOTAL
Cartuja	Mañana 75%	6	2.260	1.813	99	1.488	410	6.077
	Tarde 25%	2	753	604	33	496	137	2.026

ZONA	Turno - Distintivo	CERO	B	C	ECO	Sin distintivo	Se desconoce	TOTAL
Cartuja	Mañana 70%	6	2.110	1.692	92	1.389	383	5.672
	Tarde 30%	3	904	725	39	595	164	2.431

Estos datos deben de entenderse como aproximados, dado que no es posible conocer de forma exacta el número de vehículos y composición de los distintivos ambientales concretos que acceden al PCT Cartuja.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	11/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Oferta de aparcamientos

Además de la oferta de estacionamiento en vía pública en interior del PCT, la zona cuenta en su banda Oeste con 4 grandes solares propiedad de la Junta de Andalucía, habilitados como bolsas de estacionamiento gratuito gestionadas por el propio PCT Cartuja repartidas a lo largo de toda la extensión del PCT gracias al acuerdo alcanzado en el año 2016 entre el Ayuntamiento de Sevilla y el PCT con la administración autonómica. Dichos estacionamientos tienen carácter “temporal” hasta que la Junta de Andalucía solicite la puesta a disposición de los terrenos.

Estas bolsas de aparcamiento, con rápido acceso y comunicación desde la SE-30 a través del Puente de Patrocinio, y de la SE-020 y SE-30 desde el Puente del Alamillo a través de la avenida de Carlos III, disponen de capacidad para unas 2.900 plazas.

Además existen otras 2 grandes ubicaciones empleadas habitualmente como estacionamiento en la zona Norte, entre las instalaciones de la Universidad de Sevilla y el viaducto de la SE-30, que vienen siendo empleadas habitualmente por los estudiantes de la Universidad de Sevilla. Estas bolsas y las de la banda Oeste se representan en color verde en la Figura 1. La oferta total de aparcamientos libres en vía pública teniendo en cuenta tanto los interiores del PCT Cartuja, como las bolsas exteriores ubicadas en el perímetro exterior del PCT, asciende de acuerdo con los datos obtenidos en los estudios de campo del PMUS a las 7.667 plazas de aparcamiento.

Existen igualmente 2 estacionamientos públicos de rotación en el interior del PCT Cartuja con capacidad entre ambos para unos 695 vehículos (Parking INSUR y Cartuja Center), así como otros estacionamientos en sus extremos Norte y Sur, correspondientes a la Universidad de Sevilla el primero de ellos, y bajo el complejo de Torre Sevilla el segundo con 2.670 plazas de aparcamiento. Son los representados en verde en la Fig. 1.

Ello sin perjuicio de los aparcamientos de carácter privado vinculados a las distintas edificaciones, cuyo uso está reservado a los titulares de los mismos, o de aparcamientos vinculados a actividades específicas como Isla Mágica, u otros equipamientos culturales existentes en la zona, que no se tienen en consideración de cara a este documento.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03	
Observaciones		Página	12/25	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==			



Figura 1. Red de estacionamientos de uso público en el entorno del PCT

Por último, está previsto dentro del marco del proyecto eCity, la habilitación de la banqueta de aparcamientos de la Expo como estacionamiento mixto de carácter disuasorio metropolitano, y al servicio del PCT Cartuja (representados en rojo en la figura 1), dotado con pérgolas solares para la generación de electricidad, y de un servicio de transporte público que recorrería el interior de la Isla y el aparcamiento, con capacidad para hasta unas 6.500 plazas de aparcamiento. La disponibilidad de este espacio sería en cualquier caso a medio plazo, una vez que los estudios que se están llevando a cabo para su habilitación establezcan las opciones disponibles para dicha parcela.

En resumen, actualmente existen unas 7.667 plazas de aparcamiento libre, de las cuales aproximadamente un 50% de ellas se encuentran en el perímetro exterior del PCT Cartuja (2.900 plazas en la banda Oeste y el resto en la zona Norte junto a la Universidad de Sevilla), mientras que el 50% restante se encuentran en el interior del PCT Cartuja. A ello hay que añadir cerca de 700 plazas en rotación en el interior del PCT, y las 2.670 plazas de Torre Sevilla, así como las plazas de aparcamiento privadas vinculadas a las edificaciones.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	13/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Oferta de Transporte Público

El PCT cuenta actualmente con servicio de transporte público urbano que atraviesa el interior del recinto prestado por las líneas C1 y C2 de TUSSAM.

Se encuentra igualmente prevista la remodelación de la actual línea 2 de TUSSAM que pasaría a disponer de un trazado de Circular Exterior cerrando su recorrido por la isla de La Cartuja, Los Remedios y Triana, recogida dentro la FASE 3 del diseño de Red de Media y Alta Capacidad de Transporte Público del Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030, cuyo recorrido sería similar al que en su día deba de prestar la futura línea 4 de Metro. La figura 2 recoge el trazado de la misma.

Esta modificación de la línea 2, además de dotarse con carriles segregados y prioridad semafórica en un futuro, permitirá prestar servicio directo con el PCT Cartuja, sin trasbordo, a zonas que actualmente no cuentan con dicha posibilidad, mejorando considerablemente tanto la comodidad, como los tiempos de viaje. De este modo, se verán directamente beneficiadas las personas residentes en el Distrito Macarena en el entorno del eje Dr. Leal Castaño, Sor Francisca Dorotea, Ronda de Pio XII, y Av de Llanes a lo largo de la segunda Ronda; en el Distrito San Pablo-Santa Justa en el entorno de la confluencia de Av. De Llanes con Carretera de Carmona y Alcalde Manuel del Valle, y en el eje de Ada y Éfeso hasta el Centro Comercial Los Arcos; en los Distritos Nervión y Distrito Cerro-Amate a lo largo de toda la zona de influencia desde el Centro Comercial Los Arcos y la Ronda del Tamarguillo hasta la Av. de La Paz (Candelarias, Nervión Antiguo, Marqués de Pickman y Federico Mayo Gyarre, Ciudad Jardín, Cerro del Águila y zona Ramón y Cajal-Alberche; Distrito Sur en el entorno de Poeta Manuel Benítez Carrasco (Tiro de Línea y La Oliva), Bami en todo el entorno de Torcuato Luca de Tena; y Distrito Palmera-Bellavista en la zona de Heliópolis en el entorno de Padre García Tejero, y de Reina Mercedes.

La modificación prevista permite por tanto ofrecer a las personas usuarias del PCT residentes en la mayor parte de los distritos donde la participación del vehículo privado es relevante bien en valores absolutos, o bien por el porcentaje que los mismos representan sobre los viajes totales, una alternativa nueva de viaje en transporte público de forma directa, sin trasbordos.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	14/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

En lo que respecta a la zona Norte, ya se encuentra ejecutada la nueva Línea Express Norte que tendría conexión con la futura línea 2. Las remodelaciones en los recorridos de las líneas 1 y 3 llevadas a cabo, si bien no responden a las previsiones inicialmente planteadas en la red de líneas de media y alta capacidad del PMUS, no desdibujan la esencia de los nodos de intercambio modal con la futura línea 2, ni la cobertura de las líneas a la población de las zonas a las que las mismas debían prestar servicio. En este sentido, la puesta en funcionamiento de la futura línea 2 supondrá una nueva alternativa de acceso a la Isla adicional a las existentes a través de las líneas 3, 10, y 13 permitiendo la conexión con la Isla mediante 2 etapas de viaje (1 trasbordo). La cercanía de estas zonas en vehículo privado y la relativamente buena calidad del tráfico de los viarios que conectan con la misma hacen no obstante que el uso del transporte público no resulte competitivo para este trayecto sin medidas de penalización del vehículo privado.

Por último, está previsto en los próximos meses el inicio de las obras para la construcción de la infraestructura necesaria para la puesta en servicio de la línea de Tranvibus Torreblanca - Sevilla Este – Alcosa - Santa Justa, que circulará en carril segregado del resto del tráfico, con paradas cada 600 metros aproximadamente, y dotada de prioridad semafórica en los cruces. El trazado de esta línea es coincidente con el de la futura línea 2 de Metro y está diseñada para poder llevar a cabo la mejora de las conexiones de la zona Este de la ciudad de forma inmediata dado el importante retraso que la ejecución de la red de Metro acumula en su ejecución. Esta nueva línea, combinada con la nueva línea 2 de TUSSAM articularían una conexión mejorada con sistemas de media capacidad entre la zona Este y el PCT Cartuja, además de permitir la conexión con las líneas circulares interiores y exteriores de la ciudad en el nuevo intercambiador de Santa Justa.

Tanto el futuro trazado de la línea 2 de TUSSAM, como el de la línea de Tranvibus se han diseñado siguiendo el trazado de las futuras líneas 4 y 2 de Metro respectivamente, como anticipo de dichas líneas de Metro, asumiendo el Ayuntamiento la prestación anticipada del servicio hasta que la Junta de Andalucía lleve a cabo la ejecución de las mismas.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	15/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



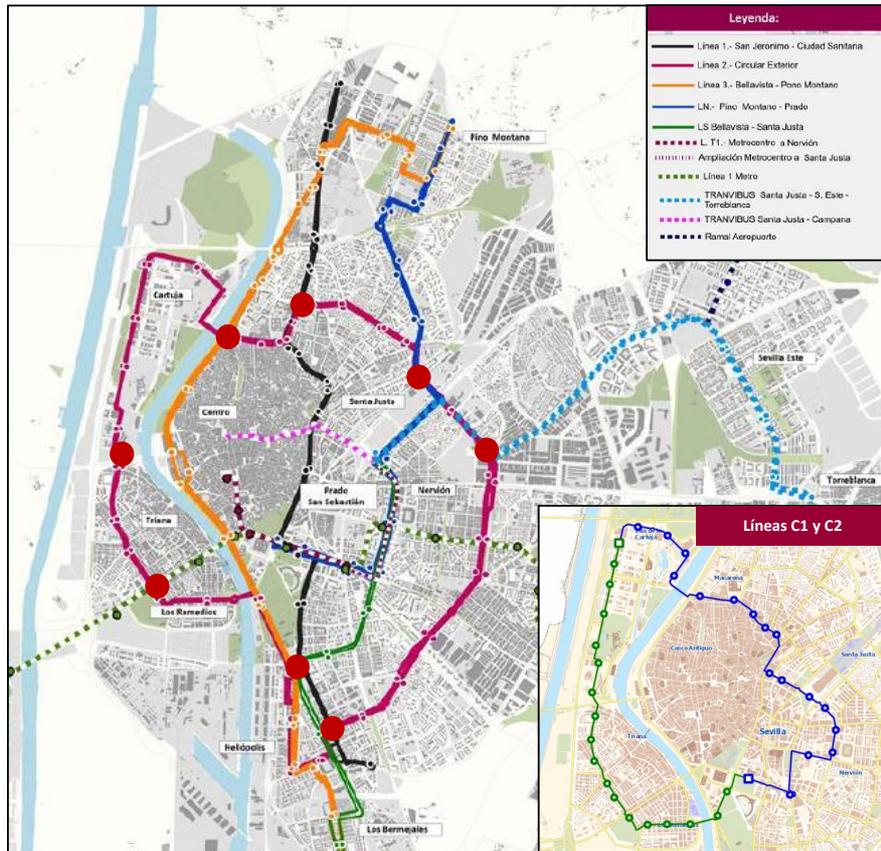


Figura 2. Red de líneas de Media y Alta Capacidad y nodos de intercambio, y trazado de C1 y C2 TUSAM

Además de lo anterior, el PCT Cartuja también cuenta con el intercambiador metropolitano de transporte público diseñado y construido en paralelo con la puesta en funcionamiento de la Torre Sevilla donde tienen parada y oportunidades de intercambio modal con la red de transporte público urbano, numerosas líneas interurbanas gestionadas por el Consorcio de Transporte Metropolitano de Sevilla.

Infraestructura ciclista

La isla de La Cartuja cuenta actualmente con una red de bicarriles segregados de más de 9 km de extensión que recorren las principales arterias de la misma en dirección Norte-Sur y Este-Oeste, y conectan con la red de bicarriles de la ciudad a través de los puentes del Cachorro, la pasarela de Cartuja, puente de la Barqueta y Puente del Alamillo, así como con el área Metropolitana del Aljarafe a través del Puente de la Señorita.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	16/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



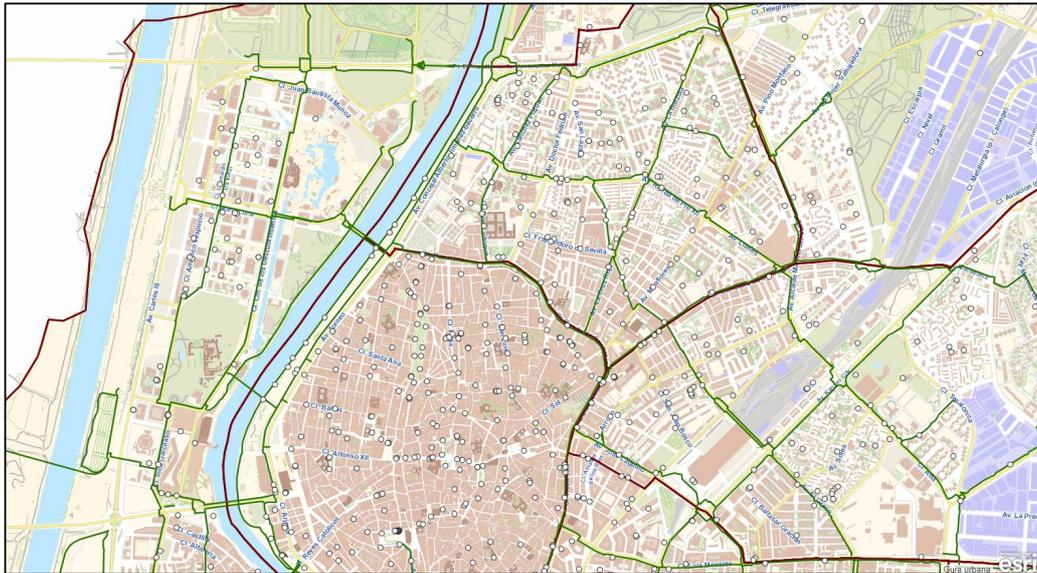


Figura 3. Red de vías ciclistas y aparcamiento de bicicletas

Igualmente, cuenta con una importante dotación de aparcabicicletas con capacidad para más de 550 plazas distribuidas de forma homogénea a lo largo de toda la Isla, pero especialmente en el interior del PCT Cartuja donde se concentran los principales focos de atracción de los viajes en torno a los principales edificios de oficinas o equipamientos. En las imágenes siguientes se muestra la ubicación de los ciclisteros respecto a las vías ciclistas, así como un mapa de calor con la cobertura de los estacionamientos:

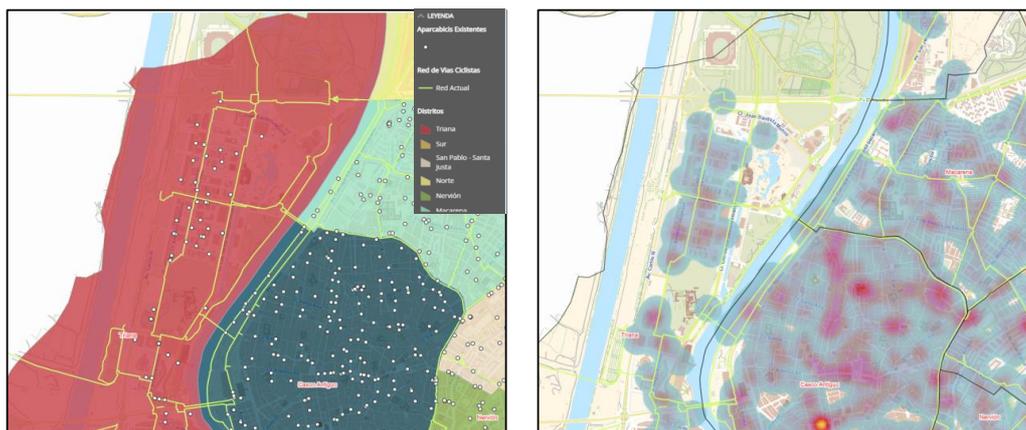


Figura 4. Ubicación ciclisteros y cobertura

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	17/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



A estos ciclistas hay igualmente que añadir la red de ciclistas instaladas en el interior del recinto de las distintas edificaciones, cada vez más numerosos, de carácter privado, así como las biciestaciones de SEVICI existentes, un total de 14, repartidas igualmente a lo largo de la Isla, y con una mayor concentración en el interior del PCT.

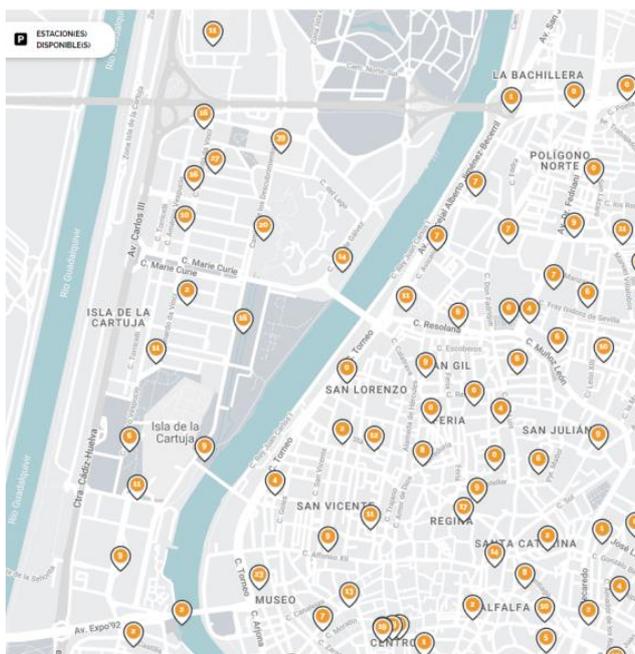


Figura 5. Ubicación de estaciones de SEVICI

Estrategia y objetivos

La implantación de las zonas de bajas emisiones permite en el medio plazo acelerar la renovación de la flota de vehículos hacia modelos más sostenibles, mientras que en el corto plazo sirve para incentivar el trasvase modal hacia otros modos de transporte más sostenibles como el transporte público, la bicicleta o el caminar.

La existencia de un gran estacionamiento disuasorio en la banda Oeste de la Isla genera una oportunidad única en la Ciudad, combinado con la implantación de una zona de bajas emisiones. De este modo, los vehículos que no cumplan con los requisitos que se establezcan para la entrada, circulación y estacionamiento dentro de la zona de bajas emisiones, pueden estacionar cerca de su destino pero no en sus inmediaciones, penalizando de este modo el estacionamiento en destino pero ofreciendo a la vez una alternativa cercana al punto final del viaje. Esto a su vez repercute en el tiempo total de

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	18/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

viaje al no poder estacionar en las inmediaciones del mismo y tener que completar el último trayecto caminando o en bicicleta, generando de este modo un escenario de igualdad de condiciones en lo que se refiere al modo de completar la última etapa del viaje comparado con el transporte público. Por último, reduce la comodidad del uso del vehículo privado para aquellos vehículos que no pueden acceder a la zona restringida.

La combinación de estos aspectos son un motor de cambio para conseguir que aquellos usuarios que tengan previsto cambiar de vehículo apuesten por un vehículo más ecológico en su próxima compra para poder disfrutar de las ventajas que estos ofrecen en el acceso a las zonas restringidas frente a aquellos que no lo son. E igualmente establecen las condiciones para animar a los usuarios a probar otros modos de transporte, tanto los existentes como los de nueva implantación indicados en los nuevos proyectos relatados a lo largo del documento.

De este modo, la combinación de los resultados de las distintas opciones consigue un efecto multiplicador en la reducción de emisiones a la vez que permite llevar a cabo un cambio gradual y no agresivo, en el sentido de que estas medidas permiten graduar el número de usuarios afectados en función de las restricciones en materia del distintivo ambiental que se decidan implementar; el tiempo en que se implanta en el sentido de que permite graduar en el tiempo el cambio en las restricciones a distintivos ambientales superiores y por tanto un avance por fases hasta la consecución del objetivo final perseguido de que los vehículos que accedan a la Isla dispongan de distintivo CERO emisiones; y no agresiva porque habilita espacios cercanos para que en aquellos casos en los que por las circunstancias que puedan concurrir, no resulte posible ni la renovación del vehículo, ni factible el trasvase a otro modo de transporte.

Para aquellas personas que finalmente decidan participar en este proceso de consulta pública, este documento pretende ofrecer una guía didáctica de las cuestiones a considerar en la toma de decisiones de forma que facilite el trabajo a todos los colectivos mediante cuestiones básicas y sencillas que animen al mayor número de personas a participar en la conformación de la delimitación y regulación final de la Zona de Bajas Emisiones que se pretende implantar, sin que por ello deban de tener una especial formación en la materia.

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	19/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

Así pues, una vez puesta de manifiesto la oferta de transporte público existente y futura a corto plazo, la infraestructura ciclista, y la oferta de aparcamientos existente tanto interior como exterior de carácter disuasorio, así como el número de vehículos que de forma aproximada se verían afectados por la medida en comparación con el número de plazas existentes en dichos aparcamientos, se plantean las siguientes cuestiones dentro del presente procedimiento de Consulta Pública.

CONSULTA PÚBLICA

El trámite de consulta pública previa tiene por objeto recabar la opinión de ciudadanos, organizaciones y asociaciones a fin de poder conformar una propuesta de implantación de la zona de bajas emisiones de la Cartuja, en una primera fase de implantación, pudiendo presentar sus propuestas en torno a cuestiones como:

- Delimitación concreta del ámbito,
- Distintivo ambiental exigible a los vehículos que accedan al interior del área,
- Excepciones o moratorias que deben quedar reguladas,
- Cualquier otra cuestión en relación con la aplicación de la zona de bajas emisiones.

Se podrán presentar propuestas a través de:

1. Registro General dirigida su presentación a la Dirección General de Movilidad.
2. Mediante correo electrónico dirigido a: zbecartuja@sevilla.org
3. Plataforma web Decide Sevilla.

Se anexa al presente documento un cuestionario con posibles respuestas a modo de guía didáctica, dejando siempre el campo de respuesta abierto a cualquier otra circunstancia no recogida expresamente, con el objeto de facilitar los distintos escenarios que podrían darse.

Las propuestas podrán ser presentadas hasta el 5 de julio de 2022.

Sevilla, a la fecha que consta en el pie de firma del presente documento.

EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03	
Observaciones		Página	20/25	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==			

ANEXO: CUESTIONARIO PREDEFINIDO DE PROPUESTAS

1. Delimitación concreta del ámbito: define la zona en cuyo interior no estaría permitida la circulación y estacionamiento de vehículos que no cumplan los requisitos ambientales que se determinen. Debe de considerarse en su definición la sencillez de la zona resultante, la simplicidad en la instalación de puntos de control, la interrupción o no de viarios canalizadores de tráfico de paso, y la existencia de rutas alternativas para alcanzar los aparcamientos disuasorios, vías de conexión con el área Metropolitana (SE-30), o con los viarios principales de la ciudad y los puentes sobre el río Guadalquivir. Se plantean las siguientes alternativas:
 - a. ZBE CARTUJA NORTE: interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles: Américo Vespucio desde intersección con Leonardo Da Vinci, Juan Bautista Muñoz, José de Gálvez, Matemáticos Rey Pastor y Castro, Marie Curie, Avenida de Carlos III (excepto aparcamientos de la banda Oeste y su acceso por Hermanos d’Eluyar), ramal de incorporación SE-30 sentido Glorieta Olímpica hasta intersección con Américo Vespucio. Ninguna de las calles enumeradas formarían parte de la Zona de Bajas Emisiones, sino que conforman el perímetro exterior de la zona.



Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	21/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

- b. ZBE CARTUJA SUR: interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles: Marie Curie, Camino de los Descubrimientos, Francisco de Montesinos, Avenida de Carlos III (excepto aparcamientos de la banda Oeste y sus accesos). Ninguna de las calles enumeradas formarían parte de la Zona de Bajas Emisiones, sino que conforman el perímetro exterior de la zona.



Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03	
Observaciones		Página	22/25	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==			

Expte 781/22

- c. ZBE CARTUJA NORTE + ZBE CARTUJA SUR: es la suma de las dos zonas anteriores. Permite el paso transversal sin ningún tipo de restricción a través de la Av Marie Curie.



- d. ZBE CARTUJA COMPLETO: es la suma de las ZBE de Cartuja Norte y Cartuja Sur, incluyendo la Av. Marie Curie. En este escenario, sólo los vehículos que cumplan los requisitos establecidos podrían circular a través de Marie Curie. El resto de vehículos (los que no cumpliesen los requisitos), se verían obligados a emplear itinerarios alternativos



Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	23/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

- e. OTRA (en caso de propuesta distinta de las anteriores, definir calle por calle el perímetro exterior, indicando si las calles que lo conforman formarían parte o no de las calles restringida): _____

2. Distintivo ambiental exigible a los vehículos que accedan al interior del área en esta primera fase de implantación (excluidas bicicletas, y vehículos de movilidad personal cuyo acceso estaría permitido):
- a. Cualquier distintivo es válido (B, C, ECO y CERO). Sólo quedan excluidos los vehículos que no cuenten con ningún tipo de distintivo ambiental.
 - b. Sólo vehículos con distintivo C o superior (C, ECO o CERO).
 - c. Sólo vehículos ECO y CERO.
 - d. Sólo vehículos CERO.
3. Excepciones o moratorias que deben quedar reguladas en esta primera fase de implantación. Es decir, vehículos que aun no disponiendo del distintivo ambiental exigido, deben de poder seguir accediendo al interior de la Zona de Bajas Emisiones de forma provisional hasta que las flotas adquieran un grado de renovación superior al actual (marque todas aquellas que considere necesarias):
- a. Vehículos de transporte público (bus, taxis, vehículos de alquiler con conductor)
 - b. Vehículos de carga y descarga, y/o industriales en general en el ejercicio de la actividad profesional que le corresponda.
 - c. Vehículos con destino a alguno de los aparcamientos públicos existentes en el interior del PCT

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	24/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		



Expte 781/22

- d. Vehículos con derecho a obtención de autorización tipo A o tipo B de las recogidas en la Ordenanza de Circulación de Sevilla.
- e. Vehículos que transporten a personas de movilidad reducida (PMR)
- f. Ambulancias u otros vehículos de emergencias
- g. Motos, cualquier que sea su distintivo ambiental
- h. Otros (indicar): _____

4. Otras propuestas que considera oportuno plantear para que sean tenidas en cuenta de cara a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones (por favor, intente desarrollar de forma concisa y concreta, pero comprensible, sus propuestas):

Código Seguro De Verificación	bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	03/06/2022 14:08:03
Observaciones		Página	25/25
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/bopw0017WBjqAlGnz2ynBw==		

