

Publicación. La anterior resolución ha sido dada, leída y publicada por la Sra. Magistrada-Juez que la suscribe, hallándose en audiencia pública en el día de la fecha. Doy fe que obra en autos.

Y con el fin de que sirva de notificación en forma al demandado José Aurelio Trujillano Puya, extiendo y firmo la presente.

En Sevilla a 20 de abril de 2017.—La Letrada de la Administración de Justicia, María de la Luz Lozano Gago.

36W-6298-P

CORIA DEL RÍO.—JUZGADO NÚM. 1 (familia)

NIG: 4103442C20150001732.

Procedimiento: Familia. Divorcio contencioso 756/2015. Negociado: MA.

De: Don Virgilio Japón Carvajal.

Procuradora: Doña Elena Veloso Palma.

Contra: Doña Yurisleidy Gómez Guerrero.

En el presente procedimiento familia. Divorcio contencioso 756/2015, seguido a instancia de don Virgilio Japón Carvajal frente a doña Yurisleidy Gómez Guerrero se ha dictado sentencia, cuyo tenor literal es el siguiente:

«Sentencia número 31.

En Coria del Río a 16 de marzo de 2017.

Vistos por mí, doña Miriam López Moreno, Jueza titular de este juzgado, los presentes autos de juicio sobre divorcio contencioso, registrados bajo el número 756/15, seguidos a instancia de don Virgilio Japón Carvajal representado por la Procuradora de los Tribunales doña Elena Veloso Palma contra doña Yurisleidy Gómez Guerrero declarada en situación de rebeldía procesal dicta resolución en atención a los siguientes. (...)

Fallo:

Estimo la demanda de divorcio formulada por don Virgilio Japón Carvajal representado por la Procuradora de los Tribunales doña Elena Veloso Palma contra doña Yurisleidy Gómez Guerrero declarada en situación de rebeldía procesal y en consecuencia declaro la disolución, por divorcio, del matrimonio contraído por ambas partes el 11 de marzo de 2011, con todos los efectos legales inherentes a dicha declaración, sin hacer expresa imposición de las costas causadas.»

Y encontrándose dicha demandada, Yurisleidy Gómez Guerrero, en paradero desconocido, se expide el presente a fin que sirva de notificación en forma al mismo.

En Coria del Río a 30 de mayo de 2017.—La Letrada de la Administración de Justicia, María Dolores Jiménez Sarmiento.

8W-7911-P

OSUNA.—JUZGADO NÚM. 2

Doña María Sofía Jiménez Gálvez, Secretaria del Juzgado de Primera Instancia número dos de los de esta localidad.

Hace saber: Que en este Juzgado se sigue el procedimiento expediente de dominio inmatriculación 268/2014, a instancia de María Sánchez Plaza, para inmatriculación de la siguiente finca:

Urbana sita en calle Cervantes núm. 58 de la localidad de Martín de la Jara (Sevilla), con una superficie de solar de 209 metros cuadrados, siendo la superficie de parcela construida de 130 metros cuadrados. En la actualidad está edificada un total de 188 metros dividido en dos plantas; la planta baja está edificado 130 metros cuadrados y la planta superior 58 metros. Linda por su fachada con la calle Cervantes; por la izquierda según se entra con el número 60 de la citada calle, propiedad de don Juan Toledo Murillo; por la derecha con el número 56 de la antedicha calle, siendo sus propietarios don Cristóbal Morillo Morillo y por la trasera con los números 43 y 45 de la calle San José de Calasanz, siendo sus propietarios don Antonio Rodríguez Morillas y don Fernando Pérez Trujillo respectivamente.

El valor del inmueble es de 37.591,79 €.

Por el presente y en virtud de lo acordado en providencia de esta fecha se convoca a las personas ignoradas a quienes pudiera perjudicar la inscripción solicitada para que en el término de los diez días siguientes a la publicación de este edicto puedan comparecer en el expediente alegando lo que a su derecho convenga.

En Osuna a 25 de julio de 2014.—La Secretaria Judicial, María Sofía Jiménez Gálvez.

36W-7981-P

AYUNTAMIENTOS

SEVILLA

El Teniente de Alcalde Delegado de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores, por delegación del Excmo. Sr. Alcalde, mediante resolución número 655, de 22 de septiembre de 2017 se ha servido en resolver lo que sigue:

«Dada la nueva concepción de la movilidad en la que prima el desplazamiento a través de medios más saludables tales como los desplazamientos en bicicleta y a pie, se hace necesario tanto la recuperación de espacios para el uso y disfrute de las personas como el avance en el establecimiento del modelo de calles compartidas haciendo especial hincapié en el Centro Histórico de la ciudad, ya que, este no dispone espacio suficiente para poder implantar las infraestructuras segregadas específicas necesarias para cada modelo de transporte.

El artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial reconoce la competencia de los municipios en la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas. Así, la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla incluye en

su título II la clasificación del viario, la regulación de las áreas de especial restricción al tráfico y la zonas 30 entre otras figuras, siendo el título III el que versa sobre los peatones, las zonas peatonales y las zonas 20.

Por otro lado, es el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU) el que recoge en su memoria de ordenación los principios y determinaciones orientadas a revisar el modelo de accesibilidad interna en la denominada como área central de la ciudad, así como del concepto de sistema viario entendido como una estructura independiente basada en la movilidad apoyada en el automóvil, debiendo de ampliar este concepto hacia un sistema que “incluya los desplazamientos en cortos recorridos, los desplazamientos de cierta entidad en modos no motorizados y sobre todo, la concepción del viaje como una cadena de desplazamientos, lo cual permite el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios de carácter estancias, tramos viarios de tráfico junto a tramos de calle en coexistencia y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el peatón”.

Vistos los informes emitidos por el Servicio de Proyectos y Obras y por el Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes de la Dirección General de Movilidad, en uso de las facultades que me han sido conferidas por la resolución núm. 530, de 22 de julio de 2016 del Excmo. Sr. Alcalde y por la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla, resuelvo:

Primero. Aprobar la declaración del Casco Histórico como área de especial protección.

Segundo. Declarar zona 30 todo el viario abierto al tráfico del Casco Antiguo de la ciudad. Geográficamente, el sector afectado es el comprendido entre las calles: Paseo de las Delicias, Paseo de Colón, Adriano, Pastor y Landero, Reyes Católicos, Julio César, 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, de acuerdo con los términos establecidos en el informe emitido por el Servicio de Proyectos y Obras de fecha 19 de septiembre de 2017.

Tercero. Declarar zona 20 aquellas calles interiores al perímetro delimitado por la zona 30 de plataforma única, o que en su defecto cuenten con la señalización de inicio de zona 20 representada en la parte expositiva del presente decreto. Declarar zona de especial protección para el peatón, en las cuales quedará prohibido el tránsito de ciclos entre las 10 horas y las 22 horas las siguientes calles, debiendo sus usuarios desmontar de la bicicleta y continuar con su camino andando: Acetres, Albareda (zona peatonal), Alcaicería, Álvarez Quintero, Blanca de los Ríos, Buiza y Mensaque, Cerrajería, Chapineros, Compañía, Conteros, Córdoba, Cuna, Don Alonso el Sabio, Francos, Galindo, General Polavieja, Goyeneta, Granada, Herbolario, Huelva, José de Velilla, Jovellanos, Lagar, Lineros, Mesón del Moro, Muñoz Olivé, O'Donnell, Pajaritos, Patio de Banderas, Placentines, plaza de la Alfalfa, plaza de la Encarnación, plaza del Salvador, plaza de Jesús de la Pasión, Puente y Pellón, Rioja, Rivero, Rodríguez Zapata, Rodrigo Cano, Rosario, Sagasta, San Eloy, San Isidoro, Serpes, Siete Revueltas, Tetuán, Vargas Campos, Velázquez, de acuerdo con los términos establecidos en el informe emitido por el Servicio de Proyectos y Obras de fecha 19 de septiembre de 2017.

Cuarto. Publicar en el «Boletín Oficial» de la provincia la presente resolución con los informes que le sirven de motivación.

Quinto. Proceder, una vez publicada la presente resolución, a la instalación de la señalización de obligado cumplimiento para los usuarios de los ciclos recogida en el citado informe del Servicio de Proyectos y Obras de fecha 19 de septiembre de 2017, advirtiéndose que la ausencia, en algún momento y lugar de esta señalización no exime al usuario del ciclo del cumplimiento de lo aquí establecido.

Los informes del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes y del Servicio de Proyectos y Obras que sirven de motivación a la presente resolución tienen el siguiente tenor literal:

“Dada la nueva concepción de la movilidad en la que prima el desplazamiento a través de medios más saludables tales como los desplazamientos en bicicleta y a pie se hace necesario tanto la recuperación de espacios para el uso y disfrute de las personas como el avance en el establecimiento del modelo de calles compartidas haciendo especial hincapié en el Centro Histórico de la Ciudad, ya que, este no dispone espacio suficiente para poder implantar las infraestructuras segregadas específicas necesarias para cada modelo de transporte.

El artículo 7 del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial reconoce la competencia de los municipios en la regulación mediante ordenanza municipal de circulación, de los usos de las vías urbanas. Así, la Ordenanza de Circulación de Sevilla incluye en su título II la clasificación del viario, la regulación de las áreas de especial restricción al tráfico y la zonas 30 entre otras figuras, siendo el título III el que versa sobre los peatones, las zonas peatonales y las zonas 20.

Por otro lado es el Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU) el que recoge en su Memoria de Ordenación los principios y determinaciones orientadas a revisar el modelo de accesibilidad interna en la denominada como área central de la ciudad, así como del concepto de sistema viario entendido como una estructura independiente basada en la movilidad apoyada en el automóvil, debiendo de ampliar este concepto hacia un sistema que “incluya los desplazamientos en cortos recorridos, los desplazamientos de cierta entidad en modos no motorizados y sobre todo, la concepción del viaje como una cadena de desplazamientos, lo cual permite el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios de carácter estancias, tramos viarios de tráfico junto a tramos de calle en coexistencia y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el peatón”.

Teniendo en cuenta todo lo descrito anteriormente y a que los todos los instrumentos anteriores incorporan los medios necesarios para poder dotar al Centro Histórico de la adecuada adaptación a las necesidades que en la actualidad tiene en materia de movilidad procede la aprobación de una declaración por la que el Casco Antiguo de la Ciudad de Sevilla se considera como Área de Especial Protección, así como, la determinación de las calles incluidas en las Zonas 20 y 30 de la ciudad y las de especial protección.”

“Exposición de motivos.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU), recoge en su Memoria de Ordenación los principios y determinaciones orientadas a revisar el modelo de accesibilidad interna en la denominada como Área Central de la Ciudad, así como del concepto de sistema viario entendido como una estructura independiente basada en la movilidad apoyada en el automóvil, debiendo de ampliar este concepto hacia un sistema que “incluya los desplazamientos en cortos recorridos, los desplazamientos de cierta entidad en modos no motorizados y sobre todo, la concepción del viaje como una cadena de desplazamientos, lo cual permite el reconocimiento de nuevas tipologías de espacios de carácter estancias, tramos viarios de tráfico junto a tramos de calle en coexistencia y en nodos cuya función articuladora sea orientada hacia el peatón”.

Esta nueva concepción de la movilidad, obligada en cierto modo por la insostenibilidad del modelo de transporte basado en el uso del vehículo privado, ha supuesto el resurgimiento de prácticas más saludables en los desplazamientos como son los desplazamientos a pie y en bicicleta, apoyadas por las propias determinaciones del PGOU, y que han permitido recuperar espacios para el uso y disfrute de las personas, así como poner en valor el conjunto histórico y artístico de la ciudad.

En reconocimiento de la importancia que estos conceptos han de tener en el desarrollo de una ciudad moderna y preocupada por el medio ambiente, el PGOU recoge específicamente un punto dedicado a la accesibilidad en el interior del Centro Histórico de Sevilla y que en su desarrollo ha supuesto una verdadera transformación de la denominada como área central de la ciudad.

Como continuación de dicho proceso de transformación, se hace necesario seguir avanzando en el proceso de adopción de medidas orientadas hacia la mejora de la seguridad vial de aquellos colectivos que presentan una mayor vulnerabilidad en una zona que tiene como característica común en toda su extensión la estrechez y lo angosto de las calles que la conforman, así como el establecimiento de medidas encaminadas a la reducción del ruido y de la contaminación atmosférica que en su conjunto permitan afianzar modelos de desplazamiento basados en el uso del transporte público y la movilidad activa, y la ya mencionada y necesaria concepción del viaje como una cadena de desplazamientos, en las que la primera y última etapa del mismo se lleve a cabo andando o en bicicleta. Para ello, se hace imprescindible avanzar en el establecimiento del modelo de las calles compartidas, especialmente en lugares que como el Centro Histórico de la Ciudad no disponen de espacio suficiente para poder implantar infraestructuras segregadas específicas para cada modo de transporte.

En consonancia con lo anterior, la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla recoge como uno de los paradigmas a proteger en la ciudad el priorizar principios fundamentales que han de tomarse en cuenta en materia de circulación, entre los que se podría nombrar el principio de seguridad vial, el máximo respeto al peatón, la promoción de la bicicleta, el fomento del transporte colectivo, y el control del uso del automóvil y de las vías, y la ordenación del estacionamiento.

Por ello, la Ordenanza recoge instrumentos como son la definición de zonas que calmen el tráfico, asegurando así la movilidad segura de los peatones, y que permitan la convivencia con el vehículo a motor y la garantía de los modos de desplazamiento a pie y en bicicleta.

El título II de la Ordenanza de Circulación de Sevilla aborda la clasificación del viario, la regulación de las áreas de especial restricción al tráfico, y las zonas 30 entre otras, girando dicha regulación en torno al principio de protección máxima al peatón.

El título III, que versa sobre los peatones, define las zonas peatonales y las zonas 20.

Y por último, el título IV regula la circulación de bicicletas tratando de favorecer un uso que garantice el principio de seguridad vial y la eficacia en la circulación suficiente para los usuarios.

Todos ellos conforman un conjunto de instrumentos básicos y necesarios, que mediante su adecuada coordinación permiten llevar a cabo un conjunto de medidas encaminadas a fomentar el uso de la bicicleta y el caminar en los desplazamientos por el centro de la ciudad, y establecen las premisas necesarias para que dichos desplazamientos se puedan llevar a cabo de forma segura y prioritaria frente al vehículo privado.

Las áreas de especial protección:

De acuerdo con lo establecido en el título II, capítulo I de la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla se consideran Áreas de Especial Protección aquellas que definen e integran el viario de un área por una característica común.

El Casco Antiguo de Sevilla reúne una serie de características comunes en toda su extensión como son la escasa sección existente entre fachadas de edificaciones, con calzadas y acerados angostos y reducidos, viéndose los peatones obligados a circular en muchas ocasiones por la propia calzada, o directamente plataformas únicas donde peatones, bicicletas y vehículos comparten un espacio común de tránsito.

Estas consideraciones hacen necesario adoptar una serie de medidas de carácter extraordinario para proteger a los usuarios de la vía más vulnerables, tanto desde el punto de vista de la adopción de medidas orientadas hacia el calmado de tráfico y la mejora de la seguridad vial, como de la necesaria regulación de las zonas de coexistencia entre medios, favoreciendo de este modo los modos de movilidad activa en los desplazamientos al centro de la ciudad.

Zonas 30:

Según la terminología empleada por la DGT, las vías incluidas en la zona 30 forman un área urbana conformada por “vías de estar” es decir, calles que corresponden a entornos urbanos más amables y tranquilos que las no incluidas y en la que los ciudadanos pueden desarrollar sus actividades sin la presión del tráfico, cuya velocidad máxima de circulación es a 30 km/h. A dichas vías se accede por otras de más intensidad dedicadas a la distribución de tráfico rodado, también denominadas como “vías de pasar”.

Por lo tanto, el tráfico que utilice la Zona 30 debe de caracterizarse como tráfico de destino, y debe garantizar el acceso a las viviendas y a las actividades terciarias de la zona, pero no deben ser utilizadas como viario de paso de una zona de la ciudad a otra.

Los objetivos fundamentales que se persiguen con la implantación de este tipo de zonas en áreas urbanas son los siguientes:

- Dar mayor protagonismo a los peatones: las zonas 30 favorecen el encuentro social y un reparto más equitativo del espacio público entre distintos usuarios, por lo que se recupera la calle como lugar de convivencia.
- Evitar el tráfico de paso: la reducción de la velocidad y la creación de circuitos cerrados de circulación disuade a los conductores con itinerarios de largo recorrido de utilizar el viario interno de la zona 30 como atajo.
- Incrementar la seguridad vial: la limitación de la velocidad reduce tanto el riesgo de accidente como en caso de producirse la gravedad del mismo.
- Reducción de la contaminación: la disminución de la intensidad y velocidad, permite reducir el nivel de contaminación ambiental y acústica.
- Reducir el consumo de combustible y aumentar la eficiencia energética: el motor no está sometido a los cambios bruscos habituales de la circulación.

Además, garantiza un flujo de tráfico constante con menos congestión vehicular, y consigue que pasear en bicicleta o caminar sean actividades más agradables, lo que a su vez anima a las personas a adoptar estos medios, ayudando a reducir todavía más las emisiones de efecto invernadero.

Las zonas 30 se encuentran recogidas en el art. 6 de la Ordenanza de Circulación de Sevilla donde se definen como aquellas áreas perfectamente delimitadas cuyo viario tiene limitada la velocidad de los vehículos a 30 km/h, atendiendo fundamentalmente a criterios de seguridad y coexistencia entre modos.

En las vías o zonas que se hayan señalado específicamente con un límite de velocidad máxima de 30 km/h o inferior, y al objeto de facilitar la coexistencia de bicicletas y vehículos motorizados, estos últimos han de adaptar su velocidad a la de la bicicleta de acuerdo con lo establecido por el art. 46 de la Ordenanza de Circulación de Sevilla. Por tanto, en las zona 30 la bicicleta tiene prioridad, en calzada, sobre el vehículo a motor.

Zonas 20:

Las zonas 20 son áreas de especial protección a los peatones, bien por las condiciones de la vía, su ubicación o su interés turístico o monumental.

En las zonas 20 todos los vehículos circularán a una velocidad no superior a 20 km/h, adoptando las precauciones necesarias. Los conductores de vehículos a motor deberán conceder prioridad a los ciclistas, y estos a los peatones, adaptando su velocidad a estos tipos de usuarios, y solo podrán estacionarse en los lugares habilitados expresamente al efecto con una señalización adecuada.

Se consideraran calles susceptibles de incluirse en zona 20:

- a) Calles de plataforma única de calzada y acera.
- b) Calles en las que la estrechez del acerado impida en tránsito peatonal por él.

Las zonas 20 vienen reguladas en el art. 35 de la Ordenanza de Circulación de Sevilla.

Zonas peatonales:

Las zonas peatonales son aquellas en las que existe una prohibición general de acceso, circulación y estacionamiento de todo tipo de vehículos.

No obstante, la Ordenanza de Circulación de Sevilla contempla la posibilidad de circulación de las bicicletas por zonas peatonales siempre y cuando mantengan una velocidad moderada, respeten la prioridad de los peatones y se separen al menos una distancia de 1,80 metros de las fachadas de los edificios, debiendo de mantener una distancia de al menos 1 metro con los peatones en caso de adelantamiento, y circulen de forma responsable sin realizar maniobras negligentes o temerarias que puedan afectar a la seguridad de los mismos. Y en cualquier caso, debiendo de adaptar su velocidad a la de los peatones deteniendo la bicicleta en caso de ser necesario para garantizar la prioridad de paso del peatón, y descender de la bicicleta en caso de aglomeración.

Son condiciones recogidas en el art. 46 de la Ordenanza de Circulación que velan por la seguridad de los peatones y regulan el tránsito de bicicletas en las zonas peatonales, contemplando igualmente medidas especiales de protección mediante la restricción de horarios de circulación (art. 47) en aquellas calles sin carril bici señalizado o en determinadas zonas peatonales, configurando zonas de especial protección al peatón dentro de las propias zonas peatonales.

Aplicación al Casco Antiguo de Sevilla:

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, en cumplimiento de las determinaciones del Plan General y el interés por avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible, en el mes de septiembre de 2016 se comenzaron las labores de implantación de señalización específica en las diferentes zonas de especial protección dentro del Casco Antiguo de Sevilla con objeto de mejorar de las condiciones de seguridad vial de los peatones y ciclistas como requisito indispensable para favorecer el uso de los modos de movilidad activa en los viajes al Casco Antiguo de Sevilla, caracterizado por la escasa sección existente entre fachadas de edificaciones, calzadas y acerados angostos y reducidos, y la circulación habitual de peatones por la propia calzada, o en calles de plataforma única donde peatones, bicicletas y vehículos comparten un espacio común de tránsito.

La implantación de zonas 30, zonas 20 y el establecimiento de zonas de especial protección al peatón dentro de las propias zonas peatonales persiguen dotar al Casco Antiguo de Sevilla de los instrumentos necesarios en materia de seguridad vial que favorezcan el empleo de los modos de movilidad activa (a pie y en bicicleta) en los viajes a esta zona de la ciudad.

La consolidación de estas medidas permitirán igualmente la recuperación de la calle como lugar de convivencia y servirán para reducir tanto el riesgo de accidente, como en caso de producirse, su gravedad en una zona en la que es habitual encontrar peatones paseando por la zona de calzada debido a la estrechez o muchos casos inexistencia de acerado, al mismo tiempo que permite reducir el nivel de contaminación ambiental y acústica, reducir el consumo de combustible y aumentar la eficiencia energética, y por último evitar el tráfico de paso al servir la reducción de la velocidad y la creación de circuitos cerrados de circulación como elementos disuasorios del uso de este viario interno como atajo.

La bicicleta cobra un papel protagonista dentro del conjunto de medidas a implantar por suponer el mejor modo para conseguir un calmado de tráfico realmente efectivo, base indispensable para el cumplimiento del resto de requisitos y ventajas que ofrecen las zonas de especial protección anteriormente definidas.

Señalización específica de las áreas de especial protección:

De acuerdo con lo establecido en el art. 6 de la Ordenanza de Circulación de Sevilla, las zonas 30 se definen como aquellas áreas perfectamente delimitadas cuyo viario tiene limitada la velocidad de los vehículos a 30 km/h, atendiendo fundamentalmente a criterios de seguridad y coexistencia entre modos.

Por ello, y atendiendo a la necesaria delimitación del área cuyo viario tiene limitada la velocidad de circulación se hacía necesario llevar a cabo la instalación de las correspondientes señales de inicio y fin de zona, tanto de las propias zonas 30 como de las zonas 20. Sin embargo, y dado lo novedoso de la implantación de este tipo de zonas en la ciudad de Sevilla, también se ha considerado oportuno acompañar a las señales de código oportunas de la necesaria señalización informativa a cerca de las implicaciones que la Ordenanza de Circulación impone a estas zonas en lo relativo a la prioridad de los distintos modos de transporte tienen en la calzada de acuerdo con lo establecido en los artículos 35 y 46 de la Ordenanza de Circulación, dando lugar a las siguientes señales de inicio y fin de zona:

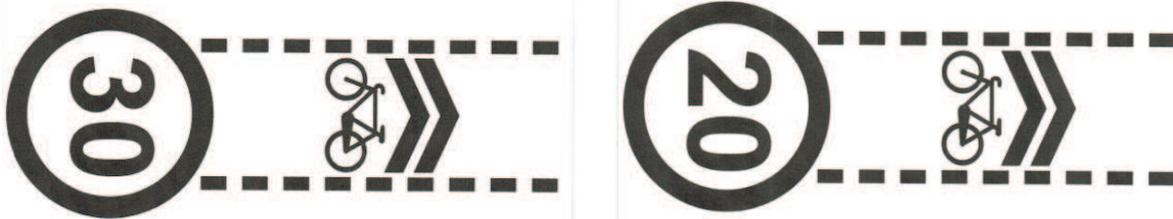


Dichas señales recogen por un lado los mensajes correspondientes de inicio y fin de zona y su respectiva señal de código en materia de limitación de velocidad, al mismo tiempo que en su parte inferior informan de las obligaciones de los conductores de los vehículos sobre la prioridad de las bicicletas en calzada sobre los vehículos a motor, sin perjuicio de lo establecido en el Reglamento General de Circulación para toda clase de vehículos en cuanto al cumplimiento de las normas de circulación. E igualmente en lo que respecta a las Zonas 20, tanto para bicicletas como peatones, por tratarse bien de calles de plataforma única en las que los peatones comparten espacio con las bicicletas y los vehículos a motor, bien de calles en las que la sección de las aceras es tal que es habitual encontrar peatones circulando por la zona de calzada.

No obstante, se hace necesario acompañar la instalación de dichas señales de otros elementos que ayuden al cumplimiento de las limitaciones que se indican. De ahí el papel protagonista de la bicicleta que anteriormente se ha mencionado dentro del conjunto de medidas a implantar por suponer el mejor modo para conseguir un calmado de tráfico realmente efectivo.

De este modo, la representación del lugar que la bicicleta ha de ocupar dentro de la calzada es imprescindible para asegurar el respeto de los vehículos motorizados de la obligación de adaptar su velocidad a la de las bicicletas sin que ello suponga un peligro para las mismas, es decir, materializar la mencionada prioridad de la bicicleta sobre el vehículo privado.

Para ello, se ha optado por la representación en calzada de un tramo de vía ciclista a modo de indicación del lugar por el que las mismas han de circular, es decir, por el centro de la calzada, tanto como medida para garantizar la propia seguridad del ciclista que habitualmente ha venido circulando por los límites exteriores de la calzada siendo adelantado por los vehículos con el consecuente riesgo para su seguridad, como para garantizar el cumplimiento de los límites de velocidad establecidos y la obligación de los vehículos de adaptar su velocidad a la de la bicicleta al no existir de este modo posibilidad alguna de llevar a cabo adelantamientos peligrosos sin guardar la necesaria distancia de seguridad. Para ello, las calzadas de acceso al Casco Antiguo de Sevilla se señalarán con las siguientes marcas viales que indican el lugar que la bicicleta ha de ocupar en calzada y recuerdan los límites de velocidad en la zona para todos los usuarios de la misma:



Por último, y del mismo modo en que las señales anteriores suponen un grado de protección de los usuarios más vulnerables en las zonas de tráfico rodado, también se hace necesario establecer grados de protección especial para los peatones dentro de las propias zonas peatonales dada la posibilidad de que por las mismas circulen las bicicletas compartiendo el espacio con el peatón.

El Casco Antiguo de la ciudad incluye una zona especialmente atractiva para el peatón, que el centro comercial de la ciudad, en muchos casos coincidente con las zonas de mayor atractivo turístico. Las calles que ocupan esta zona son calles peatonales con gran demanda y uso de tránsitos a pie de personas de toda edad, en recorridos tanto longitudinales como transversales, por lo que se hace muy difícil hacer compatible el uso de los diversos ciclos (bicicletas y vehículos asimilados a las mismas) con el tránsito discrecional de los peatones.

Es por ello por lo que se hace necesario en limitar el uso de los ciclos (los demás vehículos de motor no lo pueden hacer al ser calles peatonales) a uno periodos horarios que no colisionen con el uso comercial y turístico eminentemente peatonal del viario afectado.

Por lo tanto, se ha llevado a cabo la implantación de una nueva señalización que atendiendo al texto de la señal complementaria existente bajo las mismas pueden hacer referencia tanto a lo establecido en el art. 46 en el que se establece la obligación de desmontar de la bicicleta en caso de aglomeración de personas, como a la prohibición de circular en determinados tramos horarios recogida en el art. 47, fundamentalmente en calles de elevada concurrencia peatonal de forma más o menos permanente en los horarios establecidos, como medida de seguridad vial hacia el usuario más vulnerable de las mismas, en este caso el peatón.



En desarrollo de lo establecido en el artículo 47, y con el fin de conciliar el uso de estas vías de carácter turístico y comercial, se prohibirá el uso de los ciclos en el periodo comprendido entre las 10 horas y las 22 horas en las siguientes calles, debiendo sus usuarios desmontar de la bicicleta y continuar con su camino andando: Acetres, Albareda (zona peatonal), Alcaicería, Álvarez Quintero, Blanca de los Ríos, Buiza y Mensaque, Cerrajería, Chapineros, Compañía, Conteros, Córdoba, Cuna, Don Alonso el Sabio, Francos, Galindo, General Polavieja, Goyeneta, Granada, Herbolario, Huelva, José de Velilla, Jovellanos, Lagar, Lineros, Mesón del Moro, Muñoz Olivé, O'Donnell, Pajaritos, Patio de Banderas, Placentines, plaza de la Alfalfa, plaza de la Encarnación, Plaza del Salvador, Plaza de Jesús de la pasión, Puente y Pellón, Rioja, Rivero, Rodríguez Zapata, Rodrigo Cano, Rosario, Sagasta, San Eloy, San Isidoro, Sierpes, Siete Revueltas, Tetuán, Vargas Campos, Velázquez.

Por lo que respecta a la calle San Jacinto y teniendo en cuenta que el tramo de la vía ciclista que discurre por esta zona peatonal tiene la consideración de "vía compartida" es de obligación desmontar de la bicicleta en caso de aglomeración de personas conforme establece en el art. 46 estando señalizado como recordatorio de esta obligación que se incluye en la Ordenanza de Circulación.

Las calles afectadas por dichas limitaciones serán señalizadas por parte del área de Movilidad mediante la instalación de la señal arriba recogida, que tendrá carácter informativo de la obligación de descender de la bicicleta y continuar su camino andando de acuerdo con lo establecido en los artículos 46 y 47 de la Ordenanza de Circulación.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, se eleva la siguiente propuesta de resolución:

1. Declarar zona 30 todo el viario abierto al tráfico del Casco Antiguo de la ciudad. Geográficamente, el sector afectado es el comprendido entre las calles: Paseo de las Delicias, Paseo de Colón, Adriano, Pastor y Landero, Reyes Católicos, Julio Cesar, 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.

2. Declarar zona 20 aquellas calles interiores al perímetro delimitado por la zona 30 de plataforma única, o que en su defecto cuenten con la señalización de inicio de zona 20 representada en la parte expositiva del presente decreto.

Declarar zona de especial protección para el peatón, en las cuales quedará prohibido el tránsito de ciclos entre las 10 horas y las 22 horas las siguientes calles, debiendo sus usuarios de desmontar de la bicicleta y continuar con su camino andando: Acetres, Albareda (zona peatonal), Alcaicería, Álvarez Quintero, Blanca de los Ríos, Buiza y Mensaque, Cerrajería, Chapineros, Compañía, Conteros, Córdoba, Cuna, Don Alonso el Sabio, Francos, Galindo, General Polavieja, Goyeneta, Granada, Herbolario, Huelva, José de Velilla, Jovellanos, Lagar, Lineros, Mesón del Moro, Muñoz Olivé, O'Donnell, Pajaritos, Patio de Banderas, Placentines, plaza de la Alfalfa, plaza de la Encarnación, Plaza del Salvador, Plaza de Jesús de la pasión, Puente y Pellón, Rioja, Rivero, Rodríguez Zapata, Rodrigo Cano, Rosario, Sagasta, San Eloy, San Isidoro, Sierpes, Siete Revueltas, Tetuán, Vargas Campos, Velázquez.

Una vez publicada la resolución, proceder a la instalación de la señalización de obligado cumplimiento para los usuarios de los ciclos recogida en la parte expositiva, advirtiéndose que la ausencia, en algún momento y lugar de esta señalización no exime al usuario del ciclo del cumplimiento de lo aquí establecido.»

Sevilla a 26 de septiembre de 2017.—El Jefe del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes, Diego Gómez García.

36W-7744-P

SEVILLA

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 29 de septiembre del año 2017, a propuesta del Teniente de Alcalde Delegado de Hacienda y Administración Pública, se ha servido adoptar el siguiente acuerdo:

Primero: Aprobar las siguientes nominaciones de vías en los distritos que se indican, conforme figuran en los planos que obran en los expedientes:

Distrito Bellavista-La Palmera.

— Glorieta de la Enfermería Sevillana: Rotonda sin nombre de nueva apertura situada en el extremo noroeste del barrio Los Bermejales entre las vías Ifni y avenida de Dinamarca, según plano obrante en el expediente 19/17 ADE- 324/16.

Distrito Este.

— Calle Estaca de Bares: Sustituye el nombre de la calle con el código de vía 01306, nominada por error ortográfico como Estaca de Vares. Expediente 26/17 ADE- 322/17.

Distrito Norte.

— Calle Araucaria: Sustituye el nombre de la calle con el código 00309, nominada por error ortográfico como Araucania. Expediente 26/17 ADE-322/17.

Segundo: Dar traslado a todas aquellas personas e instituciones que han solicitado las citadas nominaciones, así como a la Gerencia Municipal de Urbanismo y demás organismos oficiales y empresas de servicios, y ordenar su publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Lo que se hace público para general conocimiento, contra el acto anterior expresado, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio, de acuerdo con lo previsto en los arts. 123 y 124 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o bien podrá interponer directamente, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio, recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo de Sevilla (o a su elección, ante el juzgado de la circunscripción de su domicilio), conforme a lo dispuesto en el art. 114.1 c) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y art. 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. También podrá utilizar, no obstante, otros recursos, si se estima oportuno.

En Sevilla a 6 de octubre de 2017.—El Jefe de Servicio de Estadística, José Antonio Suero Salamanca.

36W-8043

SEVILLA

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 29 de septiembre de 2017 adoptó acuerdo cuya parte dispositiva dice como sigue:

«Primero.—Aprobar inicialmente la modificación de la plantilla municipal consistente en:

Amortización de las siguientes plazas:

— Dos plazas de Auxiliar de la Policía Local (2321 y 2322), escala Administración Especial, subescala Servicios Especiales, clase Policía Local y sus Auxiliares, Grupo E.

Creación de las siguientes plazas:

— Dos plazas de Policía Local, Subescala Servicios Especiales, clase Policía Local y sus Auxiliares, Grupo C1».