

AYUNTAMIENTOS

SEVILLA

El Ilmo. Sr. Teniente de Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores, mediante resolución número 411 de fecha 28 de julio de 2020 ha resuelto lo siguiente:

«Vistos los argumentos técnicos y jurídicos recogidos en el informe del Director General de Movilidad y, de conformidad con el artículo 25.2 g), de la Ley de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, en consonancia con 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 y la Ordenanza de Circulación de la ciudad de Sevilla en particular en su artículo 6 y en virtud de la competencia atribuida mediante resolución de Alcaldía 507 de 19 de junio de 2019 resuelvo:

Primero.—Iniciar el procedimiento de declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el Distrito del Casco Antiguo y zona histórica del Barrio de Triana, de conformidad con el artículo 6 de la Ordenanza Municipal de Circulación, con el propósito de mejorar la seguridad vial y fluidez del tráfico, la accesibilidad universal y los derechos de las personas con movilidad reducida, la protección del peatón y la promoción de la bicicleta, modos de movilidad activa y con el fin de alcanzar la armonización de los distintos usos de las vías y los espacios públicos urbanos, para hacerlos equilibradamente compatibles con la garantía de la salud de las personas la mejora de la calidad del aire y la protección del medio ambiente y la integridad del patrimonio histórico, como la ordenación de la distribución urbanas de mercancías, atendiendo a la delimitación y régimen iniciales recogidos en el informe que sirve de motivación a esta resolución.

Segundo.—Iniciar consulta previa mediante publicación en el portal web del Ayuntamiento de Sevilla, a fin de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades con intereses legítimos afectadas para la determinación definitiva del régimen aplicable conforme el artículo 6 de la Ordenanza Municipal de Circulación para la implantación de un sistema automático de control de acceso y circulación de vehículos en la declaración definitiva en las Áreas de Tráfico Restringido.

Tercero.—Publicar en el «Boletín Oficial» de la provincia esta resolución y el informe que la motiva.»

El informe aludido tiene el siguiente tenor literal:

«INTRODUCCIÓN.

El Área de Movilidad se encuentra en proceso de finalización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla, habiendo sido presentada ya la primera parte del documento, donde se analizan las principales zonas de generación y atracción de viajes, cómo se acometen los desplazamientos, cuáles los principales viarios de penetración a la ciudad y cómo discurre el movimiento interno de la capital, etc.

<https://www.sevilla.org/actualidad/blog/plan-de-movilidad-urbana-sostenible-de-sevilla>

Dicho Plan se traza como un plan integral orientado a conseguir, de forma coordinada entre las distintas medidas y líneas de actuación que contempla, una reducción del empleo del vehículo privado tanto para los viajes interiores de la ciudad, como para los procedentes del área metropolitana, con el objetivo de avanzar hacia un modelo de movilidad más sostenible que permita cumplir los objetivos acordados a nivel europeo, nacional, y local en materia de reducción de emisiones, refrendados en diversos documentos como el PACES, o el Plan Estratégico Sevilla 2030, entre otros, en el campo sectorial de la movilidad y el transporte.

Para la consecución de dichos objetivos, se está ultimando una batería de actuaciones, que de forma muy resumida se pueden agrupar en el siguiente conjunto de medidas, alineadas con las principales directrices nacionales e internacionales en materia de Movilidad Sostenible, en el conjunto de la ciudad:

- Implantación de áreas de tráfico restringido (ATR).
- Implementación de políticas de restricción del estacionamiento en destino.
- Implementación de mejoras en el transporte público.
- Política de peatonalizaciones y mejora de la movilidad peatonal en vías estratégicas, y de la movilidad ciclista.
- Mejora en la gestión de la distribución urbana de mercancías.

Cada una de estas medidas contribuirá, tanto de forma aislada, como en su conjunto, a avanzar hacia un modelo más sostenible en nuestros desplazamientos cotidianos, debiendo de adecuar su implantación atendiendo a las necesidades de cada zona de la ciudad, y a la obtención del mayor impacto positivo en su ejecución, de cara a la consecución de los objetivos marcados en materia de reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la calidad de vida, mediante el fomento del uso del transporte público y los modos de movilidad activa en detrimento del uso intensivo del vehículo privado.

El documento de diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible refleja claramente cómo la principal zona de atracción de viajes de la ciudad es el Casco Antiguo, que atrae diariamente más de 215.000 viajes, más de la mitad de ellos por motivos de ocio o de trabajo, a los que hay que añadir los viajes procedentes del exterior de la ciudad donde predomina especialmente el uso del vehículo privado. Pone igualmente de manifiesto la estrechez de las secciones transversales de las calles que obligan a transitar a los peatones en muchas ocasiones por el centro de la calzada, interactuando con el vehículo privado y generando situaciones de riesgo. Y del mismo modo, se analiza también la situación de la distribución urbana de mercancías, también saturada en determinadas horas del día y que genera una circulación continuada de vehículos, en muchas ocasiones de grandes dimensiones por las calles del Casco Antiguo, situaciones, estas últimas, que resultan comunes a la casuística que se produce en la zona histórica de Triana, donde si bien no se trata de una zona de gran atracción de viajes, sí que presenta un tránsito excesivo de vehículos, especialmente provocado por utilizar estas calles como calles de paso en busca de atajos hacia otros viarios y zonas de la ciudad.

La declaración de Emergencia Climática adoptada por el Pleno del Ayuntamiento de Sevilla, hace aproximadamente un año, así como los distintos acuerdos suscritos por el Ayuntamiento de Sevilla en materia de compromiso de reducción de emisiones, así como la propia voluntad de avanzar hacia un modelo de transporte más sostenible, reflejada con el inicio de los trabajos de redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Sevilla, cuyo diagnóstico ya viene a refrendar la necesidad de actuar en aquellas zonas donde se ha detectado una problemática en materia de movilidad, justifican la aplicación de las previsiones de la Ordenanza de Circulación en materia de declaración de Áreas de Especial Restricción al tráfico, comenzando por la zona que mayor número de viajes atrae de toda la ciudad, de forma que dicho cambio sirva como germen para el inicio del cambio del paradigma de movilidad en el resto de barrios de la ciudad, provocando que la elección del modo de transporte en origen se vuelque hacia el transporte público, y los modos de movilidad activa, contribuyendo a hacer un Casco Antiguo más amigable, más seguro y accesible para el peatón y la bicicleta, y sirviendo además como modelo de la movilidad del futuro.

Todas estas actuaciones vienen además refrendadas por el actual Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla (PGOU), que en su Memoria de Ordenación ya recogía 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. De tal modo, no podemos obviar que el Excmo. Ayuntamiento de Sevilla ocupa la presidencia de la Red de Ciudades por el Clima, a la vez es vicepresidente de las Red de las Ciudades de la Bicicleta y de la Red Ciudades que Caminan. Debiendo asumir el acervo de principios que implican estas redes y que supone el respeto máximo a los fomentos de los modos de la movilidad activa y saludable como son los desplazamientos a pie y bicicleta y el respeto y protección al peatón. Por otro lado la Federación Española de Municipios y Provincias, viene adoptando distintas recomendaciones entre otras Sobre la acera y la prioridad peatonal, espacios públicos y modos de desplazamientos, o la declaración institucional sobre Accesibilidad Universal.

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.

El Área de Movilidad, mediante resolución del Teniente Alcalde Delegado de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores resolución número 655, de 22 de septiembre de 2017 ya comenzó a aplicar algunos de los instrumentos recogidos en la Ordenanza de Circulación 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, mediante la declaración de las zonas 20 y 30 en el Casco Antiguo de Sevilla como la declaración de zonas especiales del peatón en determinadas calles del mismo.

Ahora bien, en un paso más hacia la implementación de medidas, se debe de seguir avanzando en el desarrollo de medidas orientadas hacia la generación y consolidación del cambio de modelo de ciudad, empezando por aquellas zonas cuya distribución espacial de los viajes ha demostrado que se tratan de grandes focos de atracción de los viajes, para lo cual se propone que se dé inicio a los trámites necesarios para la declaración del Casco Antiguo y la zona histórica de Triana, por los motivos anteriormente indicados, como Área de Especial Restricción al Tráfico, y la implantación de un sistema automatizado de control de accesos que garantice el cumplimiento de las medidas para la reordenación del tráfico privado y la distribución urbana de mercancías que finalmente se determinen, proponiéndose la siguiente delimitación y régimen global de regulación inicial, como punto de inicio hacia la definición completa de la misma tras las conversaciones que hayan de mantenerse con los colectivos que pudiesen resultar afectados, debiendo de prever los sistemas que finalmente se implanten la escalabilidad y flexibilidad necesaria para que los mismos permitan que en un futuro pueda avanzarse hacia un modelo basado en la implantación de zonas de bajas emisiones en cumplimiento de las previsiones que en dicha materia ya se están barajando para ciudades de más de 50.000 habitantes en el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático:

DELIMITACIÓN DE LAS ZONAS.

Casco Antiguo.

El Casco Antiguo de Sevilla, uno de los mayores de Europa, presenta una morfología de calles de sección estrecha en su mayoría, donde se compatibiliza el tráfico de vehículos y el de peatones y ciclistas. Declarado zona 30, otorga prioridad a la bicicleta a la que sitúa en el centro de la calzada como elemento clave para el calmado de tráfico y para evitar adelantamientos indebidos en calles estrechas que pongan en peligro la integridad de sus usuarios.

El Casco Antiguo es la zona de mayor atracción de viajes de la ciudad con más de 215.000 viajes atraídos al día, con una intensa actividad comercial, terciaria, hostelera y turística que se compatibiliza con un uso residencial.

A pesar de la escasez de aparcamientos en vía pública, las limitaciones de acceso y de los propios aparcamientos públicos existentes en el interior del mismo, y de los sistemas de información a los usuarios sobre plazas libres con el objeto de disuadir del acceso de vehículos cuando los aparcamientos públicos se encuentran completos, es habitual que los vehículos privados sigan intentando acceder, lo que genera en muchos momentos colas, ruido y contaminación, además de tráfico de agitación por vehículos que pretenden encontrar aparcamiento en la vía pública, o de vehículos que acceden sin pretensión de estacionar. A ello hay que añadir que la oferta de plazas de estacionamiento se encuentra muy por debajo de la demanda existente de los propios residentes.

Por otra parte existe una actividad incesante de vehículos de carga y descarga para prestar servicio a los numerosos establecimientos comerciales y especialmente hosteleros existentes en determinadas zonas, lo que genera una falta de espacio para dichas labores, dado que confluente una elevada concentración de establecimientos con necesidades de carga y descarga y al mismo tiempo mínimos espacios de calles que en muchas ocasiones priman el espacio para calzada frente al peatón.

La escasa sección de la inmensa mayoría de las calles obliga a los peatones a tener que invadir de forma habitual el espacio destinado a calzada, lo cual unido al elevado tráfico en el interior del Casco Antiguo como consecuencia de la falta de respeto de las restricciones de acceso, genera situaciones de riesgo y desincentiva la movilidad peatonal haciéndola incómoda.

Igualmente, penetran numerosas líneas de autobús procedentes principalmente de las zonas Este y Norte de la ciudad, y también de la zona Sur, lo que genera la necesidad de dotar de multitud de espacios para paradas y zonas de maniobra de TUSAM que de nuevo restan espacio al peatón además de generar ruido y contaminación, resultando en algunas ocasiones una oferta insuficiente como consecuencia de la necesidad de emplear vehículos de dimensiones reducidas, o retrasos en los tiempos de viaje al mezclarse con el tráfico ordinario o al no poder pasar por determinadas calles por estacionamientos indebidos.

Por lo tanto, sin perjuicio del desarrollo de otras líneas de actuación conforme el análisis del documento de diagnóstico del PMUS, se considera necesario la declaración un área de tráfico restringido (ATR Centro) para residentes y acreditados de control automatizado para la reducción de la intensidad de tráfico en las calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Paseo de las Delicias, Paseo de Colón, Reyes Católicos, Marqués de Paradas, San Laureano, Torneo, Resolana, Parlamento Andaluz, Muñoz León, Ronda de Capuchinos, María Auxiliadora, Recaredo, Menéndez y Pelayo, Avenida del Cid, Palos de la Frontera y Avenida de Roma.

Zona Histórica de Triana.

La Zona Histórica de Triana se conforma por un entramado de calles de alto valor patrimonial y turístico, de carácter eminentemente residencial, y secciones en muchos casos estrechas y en plataforma única, que sin embargo presenta tráfico de vehículos de no residentes, así como de estacionamiento de vehículos procedentes del exterior de la misma en una zona donde por las características constructivas de muchas de sus edificaciones no permiten la ubicación de aparcamientos privados en vado y el espacio disponible en la vía pública es muy limitado. El análisis de los mismos viene a concluir que se trata de vehículos que usan en gran parte los viarios de esta zona de la ciudad para alcanzar otros viarios exteriores de reparto (Plaza de Cuba y Pagés de Corro fundamentalmente) y evitar vueltas por otros viarios.

Del mismo modo, la presencia de establecimientos hosteleros principalmente en la calle Betis y otros establecimientos de distinta índole, requiere de una mejora del sistema de distribución urbana de mercancías hacia un sistema más eficiente.

Entre otras medidas a implementar, orientadas a evitar tráficos de paso, la ocupación de estacionamientos, en materia de políticas de peatonalización y mejora de la movilidad peatonal, y en la mejora de la distribución urbana de mercancías pero viene a exponerse la necesidad de la implementación de un área de tráfico restringido (ATR Triana) para residentes y acreditados mediante la implantación de un control automatizado para la reducción de la intensidad de tráfico en las calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Plaza del Altozano, Betis, Plaza de Cuba, Génova, Pagés del Corro, Procurador, Castilla, San Jorge.

PROPUESTA DE REGULACIÓN.

Dado que la problemática es permanente debido a la fisonomía de las calles, y los argumentos en materia de seguridad vial, así como las cuestiones relacionadas con la oferta y la demanda de estacionamiento en superficie, y la distribución urbana de mercancías, se propone que la regulación se extienda a lo largo de las 24 horas del día, con las siguientes consideraciones:

— Residentes: Podrán acceder sin limitación horario. Con objeto de facilitar las visitas de familiares o personas allegadas así como de profesionales que tengan que atender necesidades de residentes de la zona de tráfico restringido, se debe estudiar la implementación de un sistema que habilite el control de acceso a un número determinado de usuarios por domicilio y gestionado por el propio residente para facilitar el acceso de dichos usuarios siempre de forma ocasional (no permanente).

— Establecimientos hoteleros ubicados en la zona de tráfico restringido. Se permitirá el acceso a los huéspedes mediante un sistema de registro de matrículas gestionado por el personal del establecimiento.

— Centros educativos ubicados en las zonas de tráfico restringido. Se propone un sistema similar al descrito anteriormente que permita el acceso para la recogida del alumnado por parte de las personas que se designen, gestionado por el propio centro escolar.

— Los vehículos de carga y descarga, y reparto de mercancías, profesionales de servicios podrán igualmente acceder, estableciéndose no obstante limitaciones horarias atendiendo a las dimensiones/peso de los vehículos de forma que aquellos de mayores dimensiones accedan en horarios de baja afluencia de público, diferenciando el acceso y en consecuencia la ocupación de las reservas de carga y descarga por tramos horarios en función del tipo de vehículo, de forma que cada tipo de carga y descarga cuente con los espacios y tiempos necesarios para el correcto desempeño de sus labores, orientando el sistema de distribución de mercancías en estas zonas hacia una especialización por tramos horarios, tipo de mercancías, tiempo de carga y descarga necesario, etc que permita laminar las horas punta de reparto que actualmente generan la saturación de dichas reservas, y garantizando en todo momento el acceso de aquellos servicios que requieran de acceso continuado para el correcto desempeño de su actividad.

— Se deberá articular un sistema que permita el acceso puntual de aquellas personas que justificadamente así lo soliciten, bien estableciendo un número máximo de acceso por cada determinado tiempo o bien mediante fórmulas de bolsa de horas.

— Transporte público y servicios públicos: En todo caso estará garantizado el acceso de vehículos de transporte público de viajeros con las limitaciones propias de cada uno de ellos (bus, taxi, vtc) y los de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, servicios de emergencia, auxilio en carretera, vehículos de compañías de suministro en ejecución de las tareas que le son propias, y similares.

— Aparcamientos públicos: Se garantizará el acceso de vehículos de aparcamientos públicos existentes en el interior del perímetro de la zona de tráfico restringido sin ningún tipo de limitación horaria, hasta que las mismas alcancen su ocupación máxima estableciendo los sistemas que resulten necesarios para informar de los usuarios, antes acceder a esta zona de la situación de los mismos, y estableciendo un sistema de accesos variable en función del grado de llenado de dichos aparcamientos.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS.

La Ordenanza Municipal de Circulación, conforme 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 prevé en el artículo 6 Áreas de Especial Restricción al Tráfico, aquellas en las que sólo se permite, el acceso, circulación y/o estacionamiento de los vehículos autorizados. En su párrafo último de este artículo, determina que mediante resolución del órgano competente en materia de movilidad que establecerá el régimen aplicable, se podrán determinar Áreas de Especial Restricción al Tráfico a fin de mejorar la seguridad y fluidez del tráfico, proteger el medio ambiente, el patrimonio histórico (...) priorizar el transporte público, los modos alternativos de transporte y la circulación de los peatones.

Sin perjuicio de lo anteriormente indicado, el régimen definitivo debería de determinarse previa ronda de contactos con los usuarios y colectivos afectados como residentes, titulares de aparcamientos privados, estacionamiento regulado en superficie y el funcionamiento de aparcamientos de acceso público, transportes colectivos, distribución urbana de mercancías, establecimientos turísticos, servicios públicos y otros colectivos.

En relación con la opción con un sistema automático del control de acceso de vehículos a las áreas determinadas y que permite aplicar régimen aplicable determinado para su regulación, el mismo artículo 6 indica que podrán las áreas de especial restricción al tráfico ser delimitadas mediante señalización sin perjuicio de poder utilizar los elementos de control regulados electrónicamente que controlen el acceso y/o la circulación de vehículos en el área. La necesidad de controlar el acceso de los vehículos autorizados y restringir al resto, supone una imposibilidad de su realización mediante control y sanción de agentes de la autoridad, lo que supondría un colapso en la circulación si se procediera mediante un control manual. Hoy en día, el control automatizados de las zonas de tráfico restringido y de igual modo de zonas de bajas emisiones desarrollados en Europa, viene realizándose mediante este sistema por la garantía en su control, celeridad en la tramitación de sanciones y eficacia respecto a los colectivos autorizados, todo ello mediante utilización de un software y medios externos a la administración pero verificados por la administración para su aplicación.»

Lo que se hace público para general conocimiento, indicándose que el plazo para formular alegaciones se establece en veinte días hábiles computados a partir del siguiente a la publicación del presente anuncio en el «Boletín Oficial» de la provincia.

Las alegaciones se podrán presentar en el Registro General del Ayuntamiento, sito en plaza San Sebastián, 1, 41004 Sevilla así como en cualquiera de los lugares habilitados para ello por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, pudiendo ser presentadas igualmente en el correo administracionmovilidad@sevilla.org debidamente cumplimentadas conforme el artículo 66 de la Ley 39/2015.

Sevilla a 27 de agosto de 2020.—El Jefe del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes, Diego Gómez García.