

Lo mandó y firma S.S.^a ante mí. Doy fe.

Diligencia: Seguidamente se cumple lo mandado. Doy fe.

Y para que sirva de notificación al demandado Clece, S.A., actualmente en paradero desconocido, expido el presente para su publicación en el «Boletín Oficial» de la provincia, con la advertencia de que las siguientes notificaciones se harán en estrados, salvo las que deban revestir la forma de auto, sentencia, o se trate de emplazamientos.

En Sevilla a 5 de abril de 2021.—La Letrada de la Administración de Justicia, Ana María Alfaro Rojas.

2W-3498

AYUNTAMIENTOS

SEVILLA

El Ilmo. Sr. Teniente de Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores, mediante resolución número 1187 de 20 de diciembre de 2021 ha resuelto lo siguiente:

«Vistas y consideradas las aportaciones efectuadas en el proceso información pública efectuado de la aprobación de la propuesta inicial de implantación de las zonas de tráfico restringido en Casco Antiguo y Triana y el régimen aplicable a las mismas por la Dirección General de Movilidad, y una vez finalizado el trámite se ha formulado una propuesta definitiva de delimitación y régimen aplicable en conformidad con la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla.

Vistos los informes jurídico y técnicos emitidos en el expediente tramitado 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 con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla; en virtud de la competencia atribuida mediante resolución de Alcaldía 1009 de 21 de octubre de 2021, resuelvo:

Primero.—Aprobar la delimitación de las zonas de tráfico restringido en Distrito Casco Antiguo y Triana y el régimen aplicable a las mismas, incorporada como anexo a la presente resolución de conformidad con la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla.

Segundo.—Los términos y plazos en que se hará efectiva la implantación de las referidas zonas se concretarán en una resolución dictada al efecto, que se publicará en el «Boletín Oficial» de la provincia de Sevilla, en la que se fijará el día de comienzo del sistema de control electrónico de acceso de vehículos en el área, previendo, en su caso, un periodo de preaviso e información del sistema.

Tercero.—Publicar el texto íntegro de esta resolución en el «Boletín Oficial» de la provincia de Sevilla.»

Anexo

Delimitación.

1. Zona de Tráfico Restringido de Casco Antiguo.

Calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Paseo de las Delicias, Paseo de Colón, 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.

Ninguna de las calles indicadas, que conforman el perímetro exterior, está incluida dentro de la zona de tráfico restringido de Casco Antiguo.

2. Zona de Tráfico Restringido de Triana.

Calles comprendidas en el interior del perímetro delimitado exteriormente por las siguientes calles:

Plaza del Altozano, Betis (incluida dentro de la zona de tráfico restringido), Plaza de Cuba, Génova, Pagés del Corro, Clara de Jesús Montero, Alvarado, Castilla, Callao, San Jorge.

Ninguna de las calles indicadas, que conforman el perímetro exterior, está incluida dentro de la zona de tráfico restringido de Triana, a excepción de la calle Betis, que sí forma parte de las calles con acceso restringido.

Régimen de accesos aplicable a las Zonas de Tráfico Restringido de Casco Antiguo y Triana.

Consideraciones generales.

- Las autorizaciones podrán ser expedidas para una zona concreta e inválidas en las demás, y en la misma se podrá determinar el itinerario autorizado.
- Se podrán introducir excepciones a la prohibición general para determinados tipos de vehículos o por periodo de tiempo sin necesidad de autorización quedando en todo caso garantizado el acceso a cualquier vehículo privado a los aparcamientos de uso público en régimen de rotación.
- Las autorizaciones que se indican a continuación no son compatibles entre sí, salvo que así se indique expresamente.
- El acceso a zonas peatonales requerirá de autorización expresa, no siendo válida la autorización genérica de acceso a zonas de tráfico restringido.

Atendiendo a las consideraciones anteriormente indicadas, se autoriza el acceso a las zonas de tráfico restringido los siguientes vehículos:

Autorizaciones tipo A, B y C

1. Residentes y usuarios de plaza de garaje (arts. 10 al 15 de la O.C. Autorizaciones Tipo A y B)

- Tipo A (Residentes): conforme a los requisitos que establece la Ordenanza de Circulación en sus artículos 10, 11 y 12.
- Tipo B (Usuarios plaza garaje en zona restringida): conforme a los requisitos que establece la Ordenanza de Circulación en sus artículos 13, 14 y 15.

2. Clientes de establecimientos hoteleros/apartamentos turísticos (art. 16.5 O.C. autorización Tipo C)
 - Se autoriza el acceso a los vehículos de huéspedes de establecimientos hoteleros y/o apartamentos turísticos en dos modalidades:
 - Cuando el cliente tenga concertado servicio de aparcamiento con el hotel/apartamento, por tiempo y número de accesos ilimitados durante su estancia, y siempre con el límite máximo de plazas de que disponga el hotel/apartamento en su aparcamiento.
 - Cuando no tenga concertado servicio de aparcamiento con el hotel/apartamento, con un límite de 2 accesos uno el día del check-in y otro el día del check-out, debiendo abandonar el perímetro de la zona de tráfico restringido antes de 1 hora desde cada uno de los accesos.
 - La gestión del alta/baja de los usuarios la llevará a cabo el establecimiento previamente habilitado para ello, disponiendo de un tiempo máximo de 2 horas para gestionar el alta del vehículo desde la entrada a la zona de tráfico restringido.
3. Vehículos vinculados a Actividad Económica (art. 16.6 O.C. autorización Tipo C)
 - Se autoriza el acceso de vehículos vinculados a la actividad económica de empresas ubicadas en el interior de las zonas de tráfico restringido, que justificadamente así lo soliciten, y no cumplan con los requisitos recogidos en los apartados 1 al 16 del art. 9 de la Ordenanza de Circulación, mediante modalidad de registro previo, en los días y tramos horarios que soliciten, con una bolsa de horas de máximo de 500 horas anuales.
 - En caso de que se trate de vehículos comerciales o industriales no requieren de autorización, dado que aplicaría lo indicado para este tipo de vehículos.
4. Invitados (art. 16.7 O.C. autorización Tipo C)
 - Los residentes en el interior de la zona de tráfico restringido podrán, directamente a través de la aplicación, «invitar/añadir» hasta dos matrículas de forma simultánea por domicilio.
 - Cada vehículo invitado podrá permanecer tiempo ilimitado dentro de la zona restringida, siendo necesario que abandonen la zona de tráfico restringido antes de poder gestionar el alta de un nuevo invitado en caso de que se alcance el límite máximo establecido de dos matrículas.
 - La autorización de acceso finalizará automáticamente en el momento en que el sistema de control de accesos detecte que la matrícula autorizada ha abandonado la zona de tráfico restringido.
 - Cada vez que un vehículo desee acceder a la zona restringida será necesario dar de alta su matrícula en el sistema.
 - El alta y la baja en el sistema de autorizaciones será de gestión directa por parte del residente, previamente habilitado al efecto.
5. Recogida de Escolares (art. 16.7 O.C. autorización Tipo C)
 - Se autoriza el acceso de hasta un máximo de 4 vehículos por unidad familiar, al interior de la zona de tráfico restringido para la recogida de escolares.
 - Podrá permanecer en interior de la zona de tráfico restringido sólo 1 vehículo de los 4 autorizados de forma simultánea.
 - Cada unidad familiar dispondrá por cada curso escolar de una bolsa de 360 horas.
 - Los vehículos autorizados bajo esta modalidad únicamente podrán acceder a la zona de tráfico restringido para dicho propósito en días lectivos. En caso de acceder a la zona de tráfico restringido fuera de días lectivos y/o para otro finalidad distinta deberán de hacer uso de otra de las modalidades de acceso previstas.
 - No válido para residentes dentro de la zona de tráfico restringido.
 - La gestión de las altas y bajas de los vehículos lo llevará a cabo la persona usuaria de la unidad familiar, previamente habilitada para ello.
6. Autorizaciones de acceso ocasionales (art. 16.7 O.C. autorización Tipo C)
 - Se autoriza el acceso, de forma ocasional, a cualquier usuario que así lo solicite de forma justificada previo registro en el sistema que se habilite y solicitud/comunicación de acceso previa a la entrada a la zona de tráfico restringido.
 - Los usuarios que deseen acceder haciendo uso de esta autorización de acceso dispondrán de una bolsa de 200 horas anuales por matrícula, con un máximo de 10 accesos/matricula al mes.
 - Esta tipo de autorización es compatible con las autorizaciones en materia de recogida de escolares y de vehículos que transporten o recojan a personas de movilidad reducida.
7. Otros casos conforme a lo establecido en el art. 16 de la O.C. (autorizaciones Tipo C)
 - Vehículos nupciales (art. 16.1 O.C.): se autorizan previa petición de acceso conforme a los medios que en su caso se habiliten por parte del Ayuntamiento. La autorización de acceso finalizará automáticamente en el momento en que el sistema de control de accesos detecte que la matrícula autorizada ha abandonado la zona de tráfico restringido.
 - Seguridad privada que necesiten acceder a un inmueble en la zona (art. 16.2 O.C.): se autorizará, previa habilitación del listado de matrículas que la empresa de seguridad privada facilite.
 - Transporte a centros de estancia diurnas (art. 16.3 O.C.): se autorizará, previa habilitación del listado de matrículas que la empresa prestataria del servicio facilite.
 - Talleres de recepción de vehículos (art. 16.4 O.C.): se autoriza el acceso de vehículos con destino a talleres de reparación de vehículos. El alta y la baja en el sistema de autorizaciones de las matrículas será de gestión directa por el titular de la actividad, previamente habilitado para ello. Las autorizaciones de acceso tienen validez de un día natural, y tiempo de permanencia en el interior de la zona de tráfico restringido ilimitado. El número máximo de vehículos de forma simultánea dentro de la zona de tráfico restringido autorizados por el taller de reparaciones no podrá superar los 10 vehículos, salvo que el titular de la actividad acredite disponibilidad de espacio para la guardería de vehículos superior.
 - Otros casos no recogidos de forma expresa en la ordenanza (art. 16.7 O.C.): previa petición expresa por parte del interesado que justifique la necesidad de acceso al margen de alguna de las modalidades contempladas (vehículos de auxilio en carretera, mantenimiento y reparación de ascensores, desatascos, u otros servicios o causas debidamente justificadas).

Otras autorizaciones conforme al art. 9 de la Ordenanza de Circulación.

En relación con el resto de vehículos autorizados para el acceso a las zonas de tráfico restringido de acuerdo con lo establecido en el art. 9 e la Ordenanza de Circulación, y los apartados 1) al 16) de la misma, a continuación se recoge el régimen de registro y autorizaciones de acceso, así como de excepciones a la prohibición general para determinado tipo de vehículos:

8. Motocicletas, ciclomotores, bicicletas y Vehículos de Movilidad Personal.
 - Podrán acceder sin limitación alguna a las zonas de tráfico restringido las motocicletas, ciclomotores, bicicletas, ciclos y ciclos de pedaleo asistido, y vehículos de movilidad personal, sin necesidad de registro previo.

9. Carga y descarga (art. 9.14 O.C.)

- Podrán acceder a las zonas de tráfico restringido sin necesidad de registro ni autorización previa los siguientes vehículos, siempre que cumplan con las limitaciones en materia de dimensiones y peso máximo admisible (P.M.A.) que se determinen en la señalización existente, y se trate de vehículos de tipo industrial y/o comerciales que se indican a continuación:
 - 3.500 kg < P.M.A. ≤ 12.000 Kg entre las 22 h → 9 h.
 - P.M.A. ≤ 3.500 kg durante las 24 horas del día.

Vehículos de P.M.A. > 12.000 Kg o que superen los límites establecidos en la señalización requieren de autorización expresa.

10. Vehículos que transporten o recojan a Personas de Movilidad Reducida (arts. 9.10 y 9.15 O.C.)

- Pueden acceder sin limitación alguna de accesos ni tiempo de permanencia en el interior de la zona de tráfico restringido.
- Requiere de registro previo de la persona titular de la tarjeta de PMR, y comunicación/autorización previa al acceso de vehículos, en la que indicará matrícula.
- Sólo un vehículo puede permanecer en el interior de la zona de tráfico restringido. Hasta que no abandone la zona no puede comunicar uno nuevo.

11. Aparcamientos públicos en régimen de rotación (art. 9 O.C.)

- Podrán acceder al interior de la zona de tráfico restringido todos aquellos vehículos con destino a alguno de los estacionamientos de uso público en régimen de rotación ubicados en su interior, sin límite de accesos ni de permanencia en su interior, siempre que existan plazas libres en su interior.
- Únicamente podrán acceder a través de las rutas establecidas expresamente a tal efecto mediante la señalización que se instale en la vía pública.
- La comprobación del destino de los vehículos se llevará a cabo mediante cotejo de matrículas captadas por el sistema de reconocimiento de matrículas del sistema automatizado de control de accesos, con el sistema de reconocimiento de matrículas de los aparcamientos, previamente habilitados a tal efecto.

12. Otros casos conforme a lo establecido en el art. 9 de la O.C.

- Además de los indicados anteriormente, pueden acceder sin limitación alguna de accesos ni tiempo de permanencia en el interior de la zona de tráfico restringido, tratándose de un servicio, los vehículos debidamente identificados de forma fácilmente reconocible y que se encuentren en el ejercicio de las funciones que le son propias:

- Bomberos.
- Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.
- Asistencia Sanitaria.
- Servicios municipales (Parques y jardines, Limpieza Viaria y recogida RSU, Alumbrado Público y Conservación de pavimentos, Abastecimiento y saneamiento de aguas)
- Transporte Público de viajeros.
- Empresas de suministro de electricidad, gas, telefonía o similar.
- Correos y servicios postales.
- Vehículos de Servicio Público en servicio oficial.
- Transporte Escolar, previa autorización correspondiente para el ejercicio de este tipo de actividad.
- Funerarios.
- Los pertenecientes a subcontratas de servicios públicos siempre que presenten comunicación previa al efecto.

- Para estos vehículos se pedirá un registro previo del usuario dado que el empleo de un sistema automatizado, al sustituir al control policial, requiere de la conformación de una lista de matrículas autorizadas que es necesario conocer de antemano para evitar que se formule la correspondiente denuncia.

- Con independencia de lo anterior, y en aquellos casos en que los vehículos no se encuentren registrados previamente, se llevará a cabo un doble filtro, bien a través de los operadores del centro de control de las zonas de tráfico restringido mediante la visualización de imágenes en aquellos casos en los que el vehículo pueda ser claramente identificado con alguno de los grupos anteriores, bien a través de los códigos que recoge la ficha técnica de determinado tipo de vehículos mediante la conexión con las bases de datos de la DGT a través del sistema de reconocimiento de matrículas.

El informe que sirve de motivación a la siguiente resolución tiene el siguiente tenor literal:

Alegación Núm: Presentado a través de correo electrónico.

Con fecha 30/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por don Juan Macías Campanario en representación de Asociación de Comerciantes de Triana formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

Descripción de la alegación:

Expone que la delimitación de la zona de tráfico restringido impide el acceso al interior de la misma de los vehículos procedentes de la zona de Huelva y el Aljarafe, dado que los tráficos procedentes de estas zonas desde la calle Castilla ya no podrían acceder a través de Betis ni Pureza. E igualmente indica que el acceso a través de San Jacinto no resulta favorable dado que se trata de una calle de un solo carril en el cual la empresa de transporte público urbano TUSSAM hace parada.

Solicita que con carácter previo a la implantación de la zona de tráfico restringido se estudie la posibilidad de otro acceso al barrio, proponiendo para su estudio la alternativa de habilitar el doble sentido en la calle Clara de Jesús Montero para que los vehículos puedan entrar desde la Plaza de Chapina hacia Pagés del Corro.

Respuesta a la alegación:

Del estudio de la alegación presentada se desprende que la cuestión planteada no se trata de una cuestión relacionada con el acceso al interior de la zona restringida, sino del uso de las calles interiores de la misma como viarios de paso hacia otras zonas, en concreto por los tráficos metropolitanos procedentes del corredor de la A-49.

Dicha cuestión se trata precisamente de uno de los principales objetivos que persigue la implantación de la zona de tráfico restringido en esta zona, dado que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible detecta que las pequeñas calles que forman parte del conjunto

histórico de Triana (6.4.2 documento diagnóstico PMUS, página 273) absorben un tráfico de paso de vehículos cuyo destino no es el interior de las mismas, sino que se emplean las calles, de carácter local, como si se tratara de calles de tipo principal o secundario.

En este sentido, el PMUS aprobado en Pleno de 12 de mayo de 2021 del Ayuntamiento de Sevilla, establece la necesaria consolidación de la jerarquía de la red viaria de la ciudad estableciendo las medidas para que cada viario cumpla con el papel asignado en la misma. Y en concreto recoge la zona de tráfico restringido de Triana como necesaria precisamente para evitar que sus calles interiores sean empleadas como calles de paso, entendiendo que la alegación presentada viene a refrendar el diagnóstico llevado a cabo en dicho Plan y por tanto a sustentar la motivación y sentido de la medida que se adopta.

Es importante en este sentido poner de manifiesto que lo que solicita el interesado no es poder acceder como destino a la zona interior delimitada, sino simplemente pasar por ella para llegar a Pagés del Corro, que es donde se encuentran los comercios de la zona, ya que en interior de la zona restringida, la actividad comercial, excepto en la calle San Jacinto que actualmente no se puede pasar dado que es peatonal, es muy escasa. Y en cualquier caso, el régimen de accesos regulado recoge un amplio abanico de opciones para solucionar las necesidades de acceso con destino a la misma.

Una vez aclarado por tanto el propósito del interesado, y que las pequeñas calles de plataforma única de la zona histórica de Triana forman parte de la red local de la jerarquía viaria de Sevilla, y por tanto no deben de absorber tráficos de paso hacia otras calles o zonas de la ciudad, restaría analizar el estatus de la calle Pagés del Corro y sus posibilidades de acceso hasta la misma en función de su posición en la jerarquía viaria de la ciudad.

La calle Pagés del Corro está clasificada en la jerarquía viaria del PMUS (5.1 Viario documento diagnóstico, página 187 y siguientes) como un viario Secundario, cuyo papel es el de distribuidor de los tráficos con destino u origen en los viarios locales que lo rodean, y la canalización de los mismos hacia los viarios principales de la ciudad. En este sentido, el acceso a Pagés del Corro se encuentra garantizado a través de distintos viarios que permiten canalizar el tráfico de los residentes, y otros usuarios de la vía con destino a las zonas aledañas. Sin embargo, esta infraestructura no pretende dar respuesta a tráficos de paso, sino de destino, de forma coherente con las determinaciones del PMUS. De este modo, el acceso a la calle Pagés del Corro queda garantizado a través de República Argentina-Plaza de Cuba por el Sur, y a través de las calles de San Jacinto y San Vicente de Paúl que conectan con los viarios principales de Ronda de Triana y López de Gomara. Estos viarios permiten una conexión a su vez con la Avenida Expo 92 que es la que canaliza los tráficos procedentes del corredor de la A-49, y la Av. República Argentina-Blas Infante, que se trata de otra de las entradas desde la SE-30 de los tráficos procedentes del Aljarafe. Por lo tanto, aunque la ordenación de la calle Clara de Jesús Montero en doble sentido podría favorecer el tráfico de entrada a Pagés del Corro desde el corredor de la A-49, dicha ordenación no resulta imprescindible al existir rutas alternativas que permiten alcanzar los mismos destinos con duraciones similares de los trayectos (la diferencia de los recorridos entre el acceso por Clara de Jesús Montero y por San Vicente de Paúl es de unos 500 metros, que a una velocidad media de entre 15 y 20 km/h supone entre 1,5 y 2 minutos de viaje, puesto en el contexto de viajes procedentes de la zona metropolitana del Aljarafe, cuya duración es muy superior), y en cualquier caso de sección y tipología de calle mucho más favorable que la que se limitaría con la declaración de la zona de tráfico restringido como son las calles Pureza-Troya o Pureza-Fabié-Rodrigo de Triana-Luca de Tena, con recorridos mucho más sinuosos y de sección escasa y compleja en los giros, cuya restricción para los vehículos con destino exterior a la zona restringida es la que parece motivar la petición de habilitar el doble sentido en Clara de Jesús Montero.

Con independencia de lo anterior, un estudio preliminar de la sección de la calle Clara de Jesús Montero, pone de manifiesto la insuficiencia de la misma en su configuración actual para la implantación del doble sentido entre la plaza de Chapina y Pagés del Corro, lo que obligaría a llevar a cabo obras de consideración en la zona para la eliminación de acerados destinados al peatón o de carril bici, dársenas de paradas de TUSSAM, y diversas dársenas de aparcamiento, la reubicación de contenedores de recogida de residuos urbanos de Lipasam en zonas con escasa sección de acerado, etc.

De acuerdo con lo anterior, el acceso al interior de la zona de tráfico restringido se encuentra garantizado para los residentes y resto de excepciones previstas en el régimen publicado sometido a información pública, que no se ponen en cuestión en la alegación presentada. Como tampoco se hace con la delimitación del ámbito de actuación. También queda garantizado el acceso a la calle Pagés del Corro, exterior a la zona restringida, por itinerarios alternativos de recorrido y duración similar a la planteada como alternativa, sin perjuicio de que dicha alternativa pudiera, o no, habilitarse en un futuro. Consecuentemente, la implantación de la zona de tráfico restringido no supone un impedimento en el acceso a la calle Pagés del Corro, ni una penalización de envergadura en los recorridos alternativos, sino simplemente un cambio en los hábitos adquiridos con el tiempo, propios de cualquier medida de reordenación del tráfico en las ciudades.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 002.

Descripción de la alegación:

Solicita que con carácter previo a la implantación de la zona de tráfico restringido se dote al barrio de un mejor transporte público y la construcción de aparcamientos.

Respuesta a la alegación:

La zona interior al perímetro de la zona de tráfico restringido no dispone de posibilidades de implantación de nuevas líneas de transporte debido a la estrechez de sus calles. Por el contrario, en las calles que delimitan el perímetro exterior, sí que existen diversas líneas de transporte público, la número 40, 43 y C3, que recorren interiormente toda Triana pasando por Pagés del Corro y calle Castilla y conectan con el Casco Antiguo de la ciudad, así como con la zona del Prado de San Sebastián, que se trata del principal intercambiador de transportes urbano de la ciudad. Además, cruzando el puente de Triana también se encuentran las paradas de las líneas 3, 21, 41 y C4 que permiten conectar esta zona con San Pablo, San Jerónimo, y todo el eje Norte Sur de la ciudad desde San Jerónimo hasta Bellavista, pasando por las principales focos de atracción de viajes del Sur como son la zona de Bami o Reina Mercedes entre otras. Adicionalmente, en el extremo Sur de la zona delimitada, se encuentra la parada de la línea 1 de Metro en plaza de Cuba, con conexiones metropolitanas y urbanas además de Metrocentro, así como con Nervión, Amate, Cerro, Universidad Pablo de Olavide y Montequinto al Este y con el Aljarafe al Oeste, así como con las líneas 5 Tussam y al otro lado del Puente de San Telmo con la línea Especial Aeropuerto y la línea 37 de Tussam con conexión al Sur. Se trata por tanto de una zona con muy buenas comunicaciones de transporte público con toda la ciudad.

Respecto a los aparcamientos, existen 2 aparcamientos públicos en régimen de rotación ubicados, uno de ellos al extremo Sur, en la Plaza de Cuba, y otro en la zona central de tráfico restringido en la plaza del Altozano, ambos limítrofes al perímetro exterior de la zona restringida, siendo imposible la construcción de nuevos aparcamientos en las proximidades debido a la presencia del río Guadalquivir, y de la sección de la calle Pagés del Corro.

Con independencia de lo anterior, es importante destacar que la zona restringida tiene un carácter eminentemente residencial y no cuenta con apenas establecimientos comerciales en su interior. En este sentido, todos los residentes tienen garantizado el acceso a sus viviendas sin ningún tipo de limitación y existen numerosas tipologías de accesos más permitidas por el régimen publicado. Por el

contrario, las zonas más comerciales se encuentran en las calles perimetrales y no se encuentran afectadas por ningún tipo de restricción de acceso.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 003.

Descripción de la alegación:

Solicita posponer la implantación del plan debido a la situación de incertidumbre generada por la pandemia provocada por la enfermedad COVID-19.

Respuesta a la alegación:

Actualmente, los avances en la vacunación y las medidas implantadas a nivel sanitario han permitido volver a la normalidad en la mayor parte de las actividades.

Con independencia de lo anterior, y tal y como ya se ha indicado anteriormente, la delimitación de la zona restringida no afecta a las actividades comerciales que se encuentran en el perímetro exterior a la misma, además de encontrarse aún a más de 1 año para su implantación.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación Núm.: RIES 3233.

Con fecha 16/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por doña Patricia Rodrigo Gómez en representación de no especifica formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 004.

Descripción de la alegación:

La interesada solicita que además de las situaciones recogidas en la propuesta de regulación de accesos, se incluya también la posibilidad de acceso en vehículo privado a las personas que tengan su puesto de trabajo en el casco histórico, así como a las personas que tengan que cargar y descargar hijos de una vivienda a otra a causa de su situación personal.

Cuestiona igualmente el hecho de que los vehículos eléctricos y/o híbridos no puedan acceder a la zona de tráfico restringido.

Respuesta a la alegación:

En relación a las cuestiones planteadas, hay que significar que el Casco Antiguo es la zona de mayor atracción de viajes de la ciudad, con cerca de 215.000 viajes atraídos diarios de acuerdo con los datos que arrojan los trabajos de campo elaborados para el diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible Sevilla 2030 (documento diagnóstico 2.5, página 63 y siguientes) aprobado en el Pleno municipal de 12 de mayo de 2021. Se trata además de una zona de calles estrechas donde existe un importante flujo de peatones que se ven obligados a compartir espacio con un importante número de vehículos que intentan acceder y estacionar en una zona, que además cuenta con un importante déficit de aparcamientos en la vía pública como consecuencia de la configuración de sus calles.

La regulación planteada contempla una amplia tipología de accesos que de forma justificada deban de producirse, pero el acceso al interior de la misma en busca de aparcamiento, sin disponer de plaza o abono en algún aparcamiento, o hacer uso de aparcamiento público de rotación no se contempla, siendo este precisamente uno de los objetivos que se persigue conseguir, es decir, el de eliminar los vehículos que acceden al interior de la zona en busca de algún aparcamiento en la vía pública, con el consiguiente riesgo para la seguridad vial al introducir tráfico de agitación en calles de sección estrecha compartidas en su mayoría con el peatón, la contaminación generada tanto acústica como ambiental, y en muchos casos el estacionamiento inadecuado tras dedicar un tiempo elevado en la búsqueda de un aparcamiento reglamentario sin éxito que bloquea calles por impedir el paso o giro de vehículos de mayor tamaño como los de recogida de basuras, o incluso de bomberos o emergencias en caso necesario al encontrarse el viario público altamente tensionado por vehículos sin estacionamiento garantizado.

Con independencia de lo anterior, cualquier usuario de aparcamiento público, en régimen de rotación, o abono de alguna de las tipologías existentes sí que podría acceder a la zona restringida sin limitación alguna del mismo modo que cualquier residente, o titulares de plaza de garaje (en propiedad o con contrato de alquiler), además de las distintas líneas de transporte público que conectan el casco Antiguo con el resto de la ciudad y los principales intercambiadores metropolitanos.

En lo que respecta a la posibilidad de acceder para dejar o recoger a los hijos, existen diversas modalidades de acceso, bien mediante habilitación por parte del residente en la modalidad de invitado, o bien haciendo uso de los permisos de acceso ocasionales de hasta 200 horas anuales y 10 accesos mensuales, o estacionando en cualquier aparcamiento público en el interior de la zona restringida.

Por último, y en lo que respecta a la posibilidad de acceso a la zona de tráfico restringido a los vehículos tipo híbridos y/o eléctricos (se entiende que sin cumplir con ninguno de los requisitos recogidos para poder acceder bajo otra modalidad), el problema que plantean dichos vehículos en cuanto a ocupación de espacio, o seguridad vial, es el mismo que el de cualquier otro vehículo con independencia de su nivel de emisiones, entendiendo la regulación planteada que en el entorno del Casco Antiguo de la ciudad y en Triana, el primer paso que debe de abordarse es el de reducir el acceso de vehículos privados en general.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación Núm.: RIES 3265.

Con fecha 28/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por don Julio Torrejón Martínez en representación de no especifica formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 005

Descripción de la alegación:

El interesado expone como ejemplo una situación particular como usuario y conductor habitual de un vehículo del que no es propietario, y que tampoco se encuentra domiciliado en el interior de las zonas de tráfico restringido, con el que con la regulación propuesta no podría obtener autorización de acceso como residente.

Igualmente expone una serie de supuestos como el de comercios, u hoteles, cuyos clientes necesitan dejar y recoger a personas (menores o de avanzada edad) o centros sanitarios, poniendo el ejemplo la actividad que dirige, en concreto una clínica dental, entendiéndose que supondría una desventaja para dichos negocios, como consecuencia de la afección que la zona de tráfico restringido supondría para sus pacientes, y con base en los argumentos anteriormente indicados plantea las siguientes peticiones:

1. Que cualquier residente con permiso de conducir tipo B pueda registrar al menos un vehículo con autorización tipo A para que no se vean perjudicados por la entrada en vigor de la regulación propuesta.
2. Que los centros sanitarios puedan gestionar autorizaciones de acceso de sus pacientes de forma similar a las de los hoteles/apartamentos turísticos, en su segunda modalidad.
3. Que la zona de estacionamiento regulado en superficie pueda ser utilizada por los residentes que cuenten con autorización tipo A.
4. Que se permita estacionar a los vehículos con autorización tipo B en toda la zona para la que dicha autorización ha sido expedida.

Respuesta a la alegación:

1. Los supuestos para la obtención de autorizaciones tipo A vienen expresamente regulados en el art. 10 de la Ordenanza de Circulación.
2. La regulación propuesta recoge distintos supuestos que pueden ser empleados por los pacientes de centros sanitarios, bien mediante el empleo de aparcamientos públicos en régimen de rotación, o bien mediante el empleo de autorizaciones de acceso ocasionales, que son gestionadas directamente por los propios pacientes. Estas últimas están pensadas precisamente para aquellos casos en que cualquier vehículo tenga una necesidad justificada de acceso al interior de la zona de tráfico restringido, con la posibilidad de acceder hasta 10 veces al mes y un límite de 200 horas anuales por matrícula. En el caso de personas con tarjeta de movilidad reducida, también pueden acceder sin limitación alguna previa comunicación de la matrícula. Por lo tanto, los supuestos recogidos ya contemplan la posibilidad de acceso a consultas médicas mediante el empleo de alguna de las modalidades de acceso existentes, debiendo de responsabilizarse el titular del vehículo de gestionar la autorización correspondiente, así como de llevar el control de la bolsa de horas correspondiente.
3. La obtención de distintivos para residentes de la zona de estacionamiento regulado es independiente de la obtención de las acreditaciones tipo A, no siendo objeto de regulación del presente procedimiento.
4. De acuerdo con lo establecido en el art. 13 de la Ordenanza de Circulación, la premisa para obtención de una autorización tipo B es la de ser usuario de una plaza de garaje situada en una calle comprendida en Zona de Tráfico Restringido o Zona Peatonal, expidiéndose para permitir el acceso a la misma. El artículo 15, establece expresamente que las autorizaciones Tipo B serán solo de acceso, sin que impliquen permiso de estacionamiento en la vía pública.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación Núm.: RIES 3277.

Con fecha 30/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por don Daniel González Rojas en representación de Izquierda Unida los Verdes - Convocatoria Por Andalucía Formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 006.

Descripción de la alegación:

El interesado expone que considera un error limitar los cambios que introducen las zonas de tráfico restringido únicamente a Casco Antiguo y Triana.

Manifiesta igualmente que el desarrollo del transporte público está ausente, y como consecuencia de ello se generan disfunciones que pretenden ser resueltas con una mayor permisividad en el régimen de accesos a las zonas de tráfico restringido.

Pone como ejemplo la congestión en los accesos a Sevilla desde diversos puntos del área metropolitana, e indica que la regulación de accesos al Casco Antiguo y Triana ni evitarán las mismas.

Por último expone que no se recogen peatonalizaciones, concluyendo que la ausencia de dichos elementos es prueba de un plan restringido a cuestiones muy puntuales de dudoso éxito.

Respuesta a la alegación:

Las cuestiones planteadas por el interesado en su documento, no se pueden considerar una alegación en sí misma, sino más bien una crítica a la medida que se plantea.

En este sentido, es necesario aclarar que lo que se somete a información pública es la delimitación y régimen de accesos dentro de un procedimiento de declaración de zonas tráfico restringido conforme a lo establecido en la ordenanza de Circulación.

Se trata por tanto, tal y como propio interesado pone de manifiesto, de una medida parcial, pero que se encuentra incluida dentro de una planificación estratégica en materia de movilidad a 10 años, que es el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, (2.2 y 2.3 Documento Propuestas, páginas 41 y siguientes,) aprobado en Pleno de 12 de mayo de 2021 donde sí que se plantean, además de esta medida, un amplio conjunto de actuaciones para la próxima década, repartidas a lo largo de toda la ciudad, sus accesos, e incluso propuestas a nivel metropolitano, para conseguir un marco de sostenibilidad en la movilidad tanto de Sevilla como de las relaciones que el área metropolitana mantiene con la capital, que abarcan medidas relacionadas con las peatonalizaciones, la ordenación del tráfico, el transporte público, los aparcamientos, la red ciclista, etc. Las cuestiones planteadas por el interesado por tanto, confunden la declaración de unas zonas de tráfico restringido, que es únicamente una medida parcial dentro de la estrategia coordinada recogida en el PMUS, con un documento de planificación a nivel de ciudad, el propio PMUS, quizás por la denominación que a nivel mediático se hace de dicha medida como «Plan Respira».

N.º ID 007.

Descripción de la alegación:

El interesado propone ampliar la delimitación del ámbito de la zona de tráfico restringido de Casco Antiguo, al sector delimitado por las siguientes calles: Arjona, Reyes Católicos, Paseo Colón, Marqués de Paradas, San Laureano, Torneo, Parlamento Andaluz, Muñoz León, Recaredo, Menéndez Pelayo, Avenida del Cid, Palos de la Frontera y Avenida de Roma.

Respuesta a la alegación:

La propuesta de delimitación planteada no permite delimitar claramente un sector definido en su interior, ni plantea argumentación alguna acerca de los motivos que a juicio del interesado justificarían la inclusión de la misma dentro de la zona de tráfico restringido.

Respecto a la zona en cuestión, del análisis de la misma parece desprenderse que la zona que solicita que se incluya en la propuesta de delimitación sometida a información pública, es el conjunto de calles comprendido entre Arjona, Reyes Católico, Marqués de Paradas, San Laureano y Torneo. No queda claro si la Plaza de la Legión formaría parte o no del conjunto de calles delimitadas, o la propia Marqués de Paradas. Con independencia de lo anterior, hay que poner de manifiesto que la calle Marqués de Paradas, en su tramo comprendido entre Reyes Católicos y Plaza de la Legión es la única salida posible hacia la SE-30 y A-49, por lo que la inclusión de la plaza de la Legión o la calle Marqués de Paradas no resultaría viable con las actuales infraestructuras.

En lo que respecta a la inclusión de las calles comprendidas en el interior del perímetro que conforman la calle Arjona-Reyes Católicos-Marqués de Paradas-Plaza de la Legión, dicho espacio no reúne las características que se han establecido como criterio para la delimitación de la zona de tráfico restringido del Casco Antiguo, dado que ni se trata de zona de paso de vehículos, ni de atracción de viajes en sí misma, ni tampoco presenta flujos de tráfico peatonal que supongan un peligro por ocupación de zonas destinadas a calzada que supongan riesgos para la seguridad vial. La propuesta del interesado en este sentido, no recoge motivación alguna que desvirtúe los criterios tenidos en cuenta para la adopción de dicha delimitación, ni justifica de qué modo la restricción de los accesos a las zonas indicadas podría contribuir al favorecimiento de la movilidad peatonal -dado que la zona no se trata de una zona de atracción de viajes, ni presenta flujos ni de peatones ni de vehículos significativos-, o a la reducción de las molestias o peligros generados por el tráfico entre otras cuestiones (PMUS documento diagnóstico 6.4.1 y 6.4.2). Tampoco expone qué objetivos persigue con la restricción de los accesos a las zonas indicadas de cara a evaluar si misma está o no justificada, por lo que a día de hoy no se contempla la inclusión de estas dentro de la misma.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 008.

Descripción de la alegación:

El interesado propone ampliar la delimitación del ámbito de la zona de tráfico restringido de Triana, al sector delimitado por: el río Guadalquivir, Avenida Expo 92, Ronda de Triana, López de Gomara, Av. De la República Argentina y Plaza de Cuba.

Respuesta a la alegación:

La zona comprendida entre Pagés del Corro y Ronda de Triana no cumple en principio con los criterios establecidos en el PMUS (PMUS documento diagnóstico 6.4.1 y 6.4.2). al no presentar de forma generalizada problemas de sección en las calles, de seguridad vial, ni de valor patrimonial que justifiquen su inclusión en esta primera fase de implantación conforme a los criterios establecidos y aprobados en el citado documento.

Ello no significa que el área indicada no pueda presentar otras oportunidades de intervención para la mejora de su movilidad, de su accesibilidad, o de la calidad del espacio urbano tal y como de hecho se recoge en el PMUS con la propuesta de peatonalización de San Jacinto y la recuperación de espacio para el peatón en Esperanza de Triana al convertirse en vía de sentido único, etc. Pero que excederían en cualquier caso el objeto del asunto que se trata en el presente procedimiento.

La propuesta del interesado en este sentido, no recoge motivación alguna que desvirtúe los criterios tenidos en cuenta para la adopción de dicha delimitación, ni expone qué objetivos persigue con la restricción de los accesos a las zonas indicadas de cara a evaluar si la inclusión en la zona de tráfico restringido de Triana está o no justificada, por lo que a día de hoy no se contempla la inclusión de las zonas indicadas dentro de la misma.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 009.

Descripción de la alegación:

El interesado expone que las autorizaciones tipo B se dirijan únicamente a propietarios/as de garajes en zona restringida, ordenando un acceso más restringido a los garajes rotatorios, que sean utilizados con un permiso disponible cuando haya plazas libres.

Propone igualmente que se elimine el párrafo recogido en las consideraciones generales en el cual se indica textualmente «...quedando en todo caso garantizado el acceso a cualquier vehículo privado a los aparcamientos de uso público de en régimen de rotación», y que en la parte correspondiente a los aparcamientos rotatorios se incluya el texto siguiente «aquellos vehículos que tengan plaza en esos aparcamientos, concertada previamente a través de alguna aplicación de aparcamiento y siempre y cuando no sean vehículos contaminantes»

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a los destinatarios de las autorizaciones tipo B, es necesario aclarar que los supuestos para la obtención de autorizaciones tipo B vienen expresamente regulados en el art. 13 de la Ordenanza de Circulación. En cualquier caso, los requisitos recogidos en la ordenanza no hacen referencia en ningún caso a este tipo de autorizaciones para usuarios de aparcamientos de rotación, ni tampoco la propuesta de regulación de accesos que se somete a información pública, donde distingue en epígrafes distintos ambas casuísticas, y restringe el acceso a los aparcamientos públicos únicamente cuando existen plazas libres en los mismos, por lo que en este sentido, la regulación propuesta ya coincide con los solicitado por el interesado.

En lo que respecta a la eliminación del texto donde se hace referencia a garantizar el acceso de los vehículos a los aparcamientos de uso público en régimen de rotación, dicho texto se trata de una transcripción literal del artículo 9 de la ordenanza de circulación, que es la que regula las autorizaciones de acceso a zonas de tráfico restringido, por lo que no procedería su eliminación, por cuanto que dicho párrafo debe de ser tenido en consideración de cara a la conformación del texto relativo a la regulación definitiva de los accesos a la zona de tráfico restringido.

En la línea con lo anteriormente indicado, y dado que el sistema ya contempla la restricción de accesos a la zona de tráfico restringido si no existen plazas libres en los aparcamientos, el hecho de que los usuarios de dichos aparcamientos deban de acceder habiendo concertado previamente la reserva de plaza, o pueda hacerlo en función de la disponibilidad en tiempo real de plazas debidamente señalado tanto en los accesos a las zonas restringidas, como en los paneles de mensaje variable repartidos por toda la ciudad, o en la App municipal, no se considera que aporte una diferencia significativa al objetivo perseguido, mientras que sí que introduciría una complejidad adicional injustificada atendiendo a los preceptos recogidos en el art. 9 de la Ordenanza de Circulación.

La limitación del acceso a dichos estacionamiento en función del distintivo ambiental de los vehículos no se trata de una cuestión recogida a día de hoy en la Ordenanza de Circulación. El establecimiento de limitaciones de acceso en este sentido, debe de ser compatible con las determinaciones de la Ordenanza en vigor.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 010.

Descripción de la alegación:

El interesado propone suprimir la posibilidad de que los residentes puedan autorizar la entrada de un número determinado de vehículos en calidad de invitados. Hace referencia en este sentido a que dicha posibilidad fomenta el negocio de pisos turísticos ilegales de forma que cualquier propietario empadronado podría otorgar permisos de acceso a sus clientes.

Respuesta a la alegación:

La propuesta de regulación planteada pretende dar respuesta a las necesidades puntuales de los residentes, de que vehículos ajenos a los domiciliados en su domicilio puedan requerir entrar en la zona restringida para ser asistidos en alguna tarea, por vistas de familiares o amigos, o para facilitar el acceso de algún profesional, que no disponiendo de vehículo comercial o industrial, requiera de dicho acceso.

En este sentido, el interesado no parece cuestionar la posibilidad de que un residente pueda autorizar la entrada puntual de algún invitado, que es lo que pretende regular este apartado, sino que aprovechando dicha posibilidad, se lleve a cabo un mal uso por personas que alquilan de forma ilegal inmuebles para uso turístico, cuestión esta cuyo control no es competencia de un sistema de control de accesos como el que lleva aparejado la implantación de las zonas de tráfico restringido.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 011.

Descripción de la alegación:

El interesado propone suprimir la posibilidad de que se autorice la entrada de vehículos de no residentes para recogida de escolares. Indica en su escrito de alegaciones que dado que la escolarización de niños y niñas se hace en su zona de residencia o cerca del trabajo de la madre o el padre, no es necesario ningún tipo de permiso especial.

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a la eliminación de posibilidad de accesos por motivos de recogida de escolares, hay que indicar que tanto en el Casco Antiguo como en la zona de Triana existen centros privados, donde la procedencia del alumnado es muy diversa, por lo que teniendo en cuenta además las dimensiones del Casco Antiguo de Sevilla, uno de los mayores de Europa, edades del alumnado más joven, etc. se considera necesario habilitar algún sistema que permita el acceso para recogida de los mismos. No obstante, dicho sistema no va a ser de forma ilimitada, sino que se plantea bajo un sistema de un determinado número de matrículas habilitadas y un número de horas máximo de permanencia en el interior de la zona restringida y sólo en días lectivos a nivel de unidad familiar.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 012.

Descripción de la alegación:

El interesado propone limitar el acceso de los vehículos que acceden a la zona restringida a que los mismos estén dentro de los distintivos menos contaminantes conforme a la clasificación de DGT.

Respuesta a la alegación:

La limitación de accesos atendiendo a la etiqueta ambiental de los vehículos afectaría al régimen de accesos regulado en el art. 9 de la Ordenanza de Circulación.

Por lo tanto, en esta primera fase de implantación no se considera viable la implantación de este tipo de requisitos, sin que ello implique que en fases posteriores se pueda ampliar a este tipo de supuestos, tal y como de hecho recoge el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el capítulo de medidas dedicadas a la implantación de zonas de bajas emisiones.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación Núm.: RIES 3297.

Con fecha 30/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por don Alejandro Ruiz Cabello Santos en representación de Tinar Olympic, S.L. formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 013.

Descripción de la alegación:

El interesado manifiesta su oposición a la implantación de la zona de tráfico restringido de Casco Antiguo por «...las posibles consecuencias negativas y previsible pérdida de negocio que, al Parking Escuelas Pías, le pueda ocasionar limitar el acceso de vehículos al denominado Casco Antiguo así como el efecto disuasorio que provoquen las medidas y sistemas que se apliquen...». Expone igualmente que en el conjunto del análisis que este tipo de medidas puedan suponer de cara al bien general, se tengan en cuenta también los posibles perjuicios que puedan tener al interés particular de determinados negocios.

Respuesta a la alegación:

La declaración de zonas de tráfico restringido es una medida regulada por el art. 6 de la Ordenanza de Circulación. La justificación de las misma se encuentra igualmente recogida en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible aprobado en Pleno de 12 de mayo de 2021, con el objeto de eliminar tráficos de paso y de agitación en el interior de las zonas de Casco Antiguo y zona histórica de Triana, mejorar la seguridad vial, así como reducir la presión de aparcamiento que sufre la vía pública reconduciendo los flujos de tráfico de los vehículos sin autorización para poder circular por las zonas restringidas a los aparcamientos públicos existentes, así como para el fomento de los modos de desplazamiento más sostenibles.

En línea con lo anteriormente indicado, el propio artículo 9 de la Ordenanza de Circulación establece «...se podrá introducir excepciones a la prohibición general para determinados tipos de vehículos o por periodo de tiempo sin necesidad de autorización quedando en todo caso garantizado el acceso de cualquier vehículo privado a los aparcamientos de uso público de en régimen de rotación», texto este que se reproduce igualmente en las consideraciones generales del texto de la propuesta provisional de implantación de las zonas de tráfico restringido en Casco Antiguo y Triana y el régimen aplicable a las mismas, incorporada como anexo a la resolución que da pie al presente proceso de información pública. Y en este sentido, la regulación a la que se hace referencia, indica textualmente que «Podrán acceder al interior de las zona de tráfico restringido todos aquellos vehículos con destino a alguno de los

estacionamientos de uso público en régimen de rotación ubicados en su interior, sin límite de accesos ni de permanencia en su interior, siempre que existan plazas libres en su interior»

Por lo tanto, la propuesta de regulación exceptúa literalmente de las restricciones de acceso a todos aquellos vehículos con destino a los aparcamientos públicos en régimen de rotación. Respecto al resto de cuestiones en relación con posibles consecuencias negativas desde el punto de vista económico para la actividad a la que representa, no se presenta documentación alguna que justifique las mismas, dado que el hecho, en caso de producirse, aún no se ha producido, y en cualquier caso debería de contemplar un periodo de tiempo amplio que permita vislumbrar no sólo el impacto económico por el posible efecto disuasorio inicial, sino también la posible mayor ocupación del aparcamiento una vez la medida quede implantada y sea asumida por la ciudadanía, como consecuencia del impedimento de estacionar en la vía pública a aquellos usuarios no autorizados.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 014

Descripción de la alegación:

El interesado solicita el aplazamiento de la implantación de las zonas de tráfico restringido hasta que se puedan implantar el resto de medidas del Plan de Movilidad de forma conjunta, así como hasta que la situación económica mejore. Manifiesta que el resto de medidas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible no se están implementando y que requerirán de plazos amplios, y que la implantación de las zonas de tráfico restringido se adelanta por es la que menor coste económico supone a la administración al trasladar las posibles consecuencias económicas a los titulares de las actividades privadas, como la empresa a la que representa.

Respuesta a la alegación:

La implantación de zonas de tráfico restringido, aunque se trate de una medida recogida en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, no está condicionada a este mismo, sino que el procedimiento para su implantación y tramitación se encontraba ya recogido en la Ordenanza de Circulación de Sevilla aprobada en el año 2014 por el Pleno de la ciudad.

Con independencia de lo anterior, hay que tener en cuenta que esta medida no se trata de una medida novedosa, y se encuentra implantada en numerosas ciudades tanto españolas como europeas. De hecho, la propia Ley de Cambio Climático recoge la obligación de implantación de zonas de Bajas Emisiones, que no son sino un tipo de zona de tráfico restringido, de forma obligatoria antes del 2023 para todos los municipios de más de 50.000 habitantes. Se trata por tanto de un imperativo legal, aunque en el caso que nos ocupa la casuística y regulación de los accesos sigue criterios distintos de los propios de una zona de bajas emisiones propiamente dicha.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible viene a refrendar la necesidad de llevar a cambios en numerosos ámbitos de la movilidad tanto urbana como metropolitana para poder cumplir los objetivos de reducción de emisiones a los que este país está obligado en el marco de la Unión Europea, planteando la implantación de estas zonas como un elemento clave para la consecución de dichos objetivos. Para ello, diseña un conjunto muy amplio de actuaciones a desarrollar de aquí al 2030 a lo largo y ancho de toda la ciudad y del propio área metropolitana, sin que ello signifique que la implantación de las mismas deba de llevarse a cabo de forma simultánea, cuestión esta que además resultaría imposible de ejecutar. Por el contrario, la segunda parte de dicho PMUS, que se encuentra en fase final de redacción, recogerá una propuesta de programación de las distintas actuaciones en el corto, medio y largo plazo, dentro de las cuales la implantación de las zonas de tráfico restringido y las zonas de bajas emisiones se encuentran en las actuaciones a desarrollar a corto plazo, teniendo en cuenta además las obligaciones que establece la Ley de Cambio Climático.

Adicionalmente hay que poner de manifiesto que esta no es la única actuación que se está desarrollando de las recogidas en el PMUS, ya que en breve comenzarán las obras de implementación del corredor verde de San Francisco Javier, las obras de la primera fase de la ampliación del Metrocentro hasta Nervión, y posteriormente la licitación de la redacción del proyecto hasta Santa Justa, que se convertirá en el segundo gran intercambiador urbano de transportes tras el del Prado-San Bernardo.

También se está en fase de preparación de los pliegos para la implantación de los nuevos sistemas de Tranvía que permitirán conectar la zona Este de la ciudad con la Campana, y de conformación del mencionado intercambiador en Santa Justa donde irán a parar un importante número de líneas que posteriormente entrarán al Casco Antiguo mediante nuevos sistemas de transporte público de alta capacidad y que permitirán recuperar la plaza de Ponce de León para el uso y esparcimiento del peatón. También se encuentra adjudicada ya la obra de implantación del carril bici en calzada en la ronda histórica con la consecuente reducción del número y sección de carriles, e implantadas las reordenaciones de tráfico de la segunda ronda y la carretera de Carmona que acompañan a la actuación anterior, y a la peatonalización de Cruz Roja, etc. Por lo tanto, no es cierto que no se estén ejecutando otras actuaciones, sino más bien lo contrario. Lo cual no es óbice para que con independencia de lo anterior, se pueda llevar a cabo la restricción de accesos propuesta, dado que actualmente ya existen alternativas de transporte público, así como una red de estacionamientos públicos en el interior y perímetro del Casco Antiguo que permitirán absorber las necesidades de estacionamiento para aquellos vehículos que no cumplan con algunos de los supuestos establecidos para la obtención de alguno de los tipos de autorizaciones reguladas.

En lo que respecta a la crisis económica a la que se alude, como consecuencia de la crisis sanitaria provocada por la COVID-19, actualmente, los avances en la vacunación y las medidas implantadas a nivel sanitario han permitido volver a la normalidad en la mayor parte de las actividades, incluido el aparcamiento público, presentando la ciudad actualmente cifras de intensidades de tráfico similares a las PRE-COVID, o incluso superiores por cierto rechazo aún de la ciudadanía al uso del transporte público, por lo que previsiblemente en el plazo de algo más de 1 año en que está prevista la puesta en funcionamiento del sistema de control de accesos que acompañaría a esta regulación, la situación pueda ser previsiblemente distinta a la actual.

Finalmente, hay que destacar que en cualquier caso, desde la perspectiva del interés legítimo del interesado, en calidad de representante de la sociedad que ostenta la explotación del aparcamiento de Escuelas Pías, la falta de implementación de las medidas del PMUS no supondría en ningún caso ninguna desventaja, sino todo lo contrario, dado que el impacto de las medidas del PMUS sobre el tráfico de vehículos privados una vez se implementen las nuevas líneas de transporte público de media y alta capacidad y se complemente la red de aparcamientos público de rotación disuasorios del Casco Antiguo, sería previsiblemente superior.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 015

Descripción de la alegación:

El interesado indica que en caso de que las rutas de acceso al aparcamiento al que representa no coincidan con las existentes actualmente, su representada estudiará las que se determinen para realizar en su caso las alegaciones correspondientes.

Respuesta a la alegación:

La alegación presentada se anticipa a un hecho que aún no ha sucedido, que además es independiente del procedimiento de declaración de zonas de tráfico restringido, como es la ordenación del tráfico y la circulación de vehículos.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 016

Descripción de la alegación:

Respuesta a la alegación:

La alegación presentada excede el alcance del presente procedimiento, que es el de llevar a cabo la delimitación del ámbito y el régimen de accesos al mismo. Lo solicitado no hace referencia a ninguna de las cuestiones indicadas.

Con independencia de lo anterior, los trabajos para coordinar el funcionamiento de los sistemas a los que se hace referencia aún no se han establecido, por lo que no es posible determinar si va a ser necesario algún trabajo de adaptación de los sistemas informáticos de los aparcamientos, o no.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 017.

Descripción de la alegación:

El interesado alega que la aprobación provisional de la implantación de zonas de tráfico restringido refiere asimismo aprobación del régimen aplicable, si bien únicamente se pueden apreciar una serie de medidas genéricas, sin que conste la aprobación o siquiera se informe en que se concreta el mismo, mostrando su sorpresa acerca del hecho de que se apruebe una delimitación sin que se conozca el régimen aplicable a las mismas.

Respuesta a la alegación:

El «régimen» al que hace referencia el interesado se encuentra desarrollado en las páginas 13 a 20 del «Boletín Oficial» de la provincia de Sevilla número 189 del 17 de agosto de 2021.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación núm.: RIES 3276.

Con fecha 30 de septiembre de 2021 es presentado escrito de alegaciones por don Abascal Blanco Álvaro Juan en representación de no especifica formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 018

Descripción de la alegación:

El interesado manifiesta su oposición a la posibilidad de que los ciclomotores y motos puedan acceder sin restricciones a la zona de tráfico restringido, argumentando que dichos vehículos son igual o más contaminantes que los coches, y que la prohibición de acceso de coches se traducirá previsiblemente en un incremento del número de usuarios de motos y ciclomotores.

Respuesta a la alegación:

La Ordenanza de Circulación establece en el art. 9, donde se regulan las autorizaciones de acceso a zonas de tráfico restringido, la posibilidad de introducir excepciones a la prohibición general para determinados tipos de vehículos o por periodo de tiempo sin necesidad de autorización.

Dado que este tipo de vehículos, por sus dimensiones, suponen una ventaja frente a la ocupación, tanto a la hora de circular como de estacionar, de los vehículos tipo turismo, se ha optado por una primera fase de implantación de restricciones de acceso que afecte a los vehículos con una mayor ocupación de espacio hasta evaluar la incidencia que dichas restricciones tengan sobre la liberación de este, que a su vez permita llevar a cabo las previsiones recogidas en el PMUS de habilitación de plazas para motos en vía pública en zona exterior de la calzada, sin invadir los itinerarios y zonas de estancia peatonal, y la posterior regulación en ordenanza de dichas limitaciones de estacionamiento. En fases posteriores podrían estudiarse otro tipo de limitaciones, que sin embargo en la fase actual de implantación no se consideran adecuadas.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada

N.º ID 019

Descripción de la alegación:

El interesado indica que no se conoce ningún estudio previo ni planes de medición de ruido que permitan contrastar el efecto adverso de un incremento en el tráfico de motos.

Respuesta a la alegación:

El planteamiento del interesado se basa en un hipotético incremento del tráfico de motos, del que a fecha de hoy no existen evidencias. No plantea sin embargo el efecto global de las limitaciones a las que se hace referencia en cuanto a reducción del tráfico en general, y su posible repercusión a nivel de ruido. Con independencia de lo anterior, y tal y como se ha indicado anteriormente, la Ordenanza de Circulación establece en el art. 9, donde se regulan las autorizaciones de acceso a zonas de tráfico restringido, la posibilidad de introducir excepciones a la prohibición general para determinados tipos de vehículos o por periodo de tiempo sin necesidad de autorización.

La motivación que justifica el permiso de acceso de este tipo de vehículos es que los mismos, por sus dimensiones, suponen una ventaja frente a la ocupación, tanto a la hora de circular como de estacionar, de los vehículos tipo turismo, motivo por el que se ha optado por una primera fase de implantación de restricciones de acceso que afecte a los vehículos con una mayor ocupación de espacio hasta evaluar la incidencia que dichas restricciones tengan sobre la liberación de este, que a su vez permita llevar a cabo las previsiones recogidas en el PMUS de habilitación de plazas para motos en vía pública en zona exterior de la calzada, sin invadir los itinerarios y zonas de estancia peatonal, y la posterior regulación en ordenanza de dichas limitaciones de estacionamiento. En fases posteriores podrían estudiarse otro tipo de limitaciones, que sin embargo en la fase actual de implantación no se consideran adecuadas. Por lo que para avanzar en la ampliación de las limitaciones que se pretende implantar, sería conveniente evaluar el resultado de esta primera fase de implantación.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Alegación Núm.: RIES 3082.

Con fecha 30 de septiembre de 2021 es presentado escrito de alegaciones por don José Luis de Castro Martínez en representación de Colegio Sagrado Corazón Sevilla formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de

Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 020

Descripción de la alegación:

Respuesta a la alegación:

Analizadas las cuestiones planteadas, y dado que los tiempos de acceso solicitados son compatibles con los recogidos en la propuesta de regulación, se considera oportuno mantener los mismos en las 360 horas indicadas, eliminando sin embargo la restricción relativa al número de accesos, por entender que pueden producirse situaciones de acceso para aquellos alumnos que almuercen en sus domicilios y continúen su jornada escolar tras el almuerzo, o familias donde el horarios de salida de los distintos hijos es diferente atendiendo a las actividades extraescolares en las que los mismos estén matriculados, etc, compatibilizando de este modo las necesidades de acceso de las familias, con el régimen de accesos planteado, sin que ello suponga una mayor permanencia en el interior de la zona restringida de vehículos ajenos a la misma como consecuencia de la eliminación de dicha limitación.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone estimar la alegación presentada.

N.º ID 021.

Descripción de la alegación:

El interesado plantea la dificultad que para los centros escolares podría conllevar la gestión del software de gestión de accesos y acreditación de matrículas debido al elevado número de matrículas que habría que gestionar y los recursos de los centros escolares y propósitos de los mismos orientado a funciones pedagógicas, que podría relegar a un segundo plano las tareas administrativas relacionadas con el sistema de control de accesos, generando disfunciones o retrasos en su tramitación.

Respuesta a la alegación:

Analizadas las cuestiones planteadas, se propone estimar la alegación presentada, eliminando la referencia a la responsabilidad en la gestión de las altas y las bajas que se recoge en el texto sometido a información pública.

Alegación núm.: RIES 3284.

Con fecha 30/09/2021 es presentado escrito de alegaciones por don Álvaro Jesús Pimentel Siles en representación de Grupo Municipal Ciudadanos - Sevilla formula alegaciones dentro del proceso de información pública para la declaración de Áreas de Tráfico Restringido en el distrito Casco Antiguo y zona histórica del barrio en conformidad a la resolución 766 de 2 de agosto de 2021 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores. Su escrito se ha incorporado al expediente correspondiente dentro del proceso de información pública.

Presenta las siguientes alegaciones:

N.º ID 022

Descripción de la alegación:

Respuesta a la alegación:

La Ordenanza Municipal de Circulación aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno 25 de julio 2014 en su artículo 6, determina en su párrafo tercero 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. La misma fue y remite la posibilidad de conformar este régimen jurídico por una resolución y de tal modo prevé la propia ordenanza al determinar la Disposición Adicional Primera de la propia ordenanza se faculta a la Delegación ostente la competencia en materia de movilidad del Ayuntamiento de Sevilla para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de lo establecido en la presente Ordenanza.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 023

Descripción de la alegación:

El interesado indica que la implantación de zonas de tráfico restringido suponen una modificación de la ordenación estructural del PGOU y requieren por tanto de un procedimiento de innovación del mismo conforme a los trámites establecidos por la LOUA.

Respuesta a la alegación:

La Ordenanza Municipal de Circulación aprobada por el Excmo. Ayuntamiento Pleno 25 de julio 2014 en su artículo 6, determina en su párrafo tercero 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. La misma fue y remite la posibilidad de conformar este régimen jurídico por una resolución y de tal modo prevé la propia ordenanza al determinar la Disposición Adicional Primera de la propia ordenanza se faculta a la Delegación ostente la competencia en materia de movilidad del Ayuntamiento de Sevilla para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de lo establecido en la presente Ordenanza.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 024

Descripción de la alegación:

El interesado solicita que no se lleve a cabo la implantación de las zonas de tráfico restringido hasta que no se ejecuten el resto de medidas recogidas en el PMUS en materia de transporte público, construcción de aparcamientos disuasorios en las inmediaciones, y conexiones de los mismos con el interior de las mismas, por considerar que las alternativas de movilidad existentes actualmente son insuficientes.

Respuesta a la alegación:

En lo que respecta a la zona de tráfico restringido de Triana, la zona interior al perímetro de la zona de tráfico restringido no dispone de posibilidades de implantación de nuevas líneas de transporte debido a la estrechez de sus calles. Por el contrario, en las calles que delimitan el perímetro exterior, sí que existen diversas líneas de transporte público, la número 40, 43 y C3, que recorren interiormente toda Triana pasando por Pagés del Corro y calle Castilla y conectan con el Casco Antiguo de la ciudad, así como con la zona del Prado de San Sebastián, que se trata del principal intercambiador de transportes urbano de la ciudad. Además, cruzando el puente de Triana también se encuentran las paradas de las líneas 3, 21, 41 y C4 que permiten conectar esta zona con San Pablo, San Jerónimo, y todo el eje Norte Sur de la ciudad desde San Jerónimo hasta Bellavista, pasando por las principales focos de atracción de

viajes del Sur como son la zona de Bami o Reina Mercedes entre otras. Adicionalmente, en el extremo Sur de la zona delimitada, se encuentra la parada de la línea 1 de Metro en plaza de Cuba, con conexiones metropolitanas y urbanas además de Metrocentro, así como con Nervión, Amate, Cerro, Universidad Pablo de Olavide y Montequinto al Este y con el Aljarafe al Oeste, así como con las líneas 5 Tussam y al otro lado del Puente de San Telmo con la línea Especial Aeropuerto y la línea 37 de Tussam con conexión al Sur. Se trata por tanto de una zona con muy buenas comunicaciones de transporte público con toda la ciudad.

Respecto a los aparcamientos, existen 2 aparcamientos públicos en régimen de rotación ubicados, uno de ellos al extremo Sur, en la Plaza de Cuba, y otro en la zona central de tráfico restringido en la plaza del Altozano, ambos limítrofes al perímetro exterior de la zona restringida, siendo imposible la construcción de nuevos aparcamientos en las proximidades debido a la presencia del río Guadalquivir, y de la sección de la calle Pagés del Corro.

Con independencia de lo anterior, es importante destacar que la zona restringida tiene un carácter eminentemente residencial y no cuenta con apenas establecimientos comerciales en su interior. En este sentido, todos los residentes tienen garantizado el acceso a sus viviendas sin ningún tipo de limitación y existen numerosas tipologías de accesos más permitidas por el régimen publicado. Por el contrario, las zonas más comerciales se encuentran en las calles perimetrales y no se encuentran afectadas por ningún tipo de restricción de acceso.

En relación a la zona de tráfico restringido de Casco Antiguo, si bien es cierto que el PMUS aprobado en sesión plenaria de 12 de mayo de 2021 recoge diversas medidas con incidencia al Casco Antiguo en materia de aparcamientos, o transporte público, ello no implica que las mismas puedan o deban de ejecutarse de forma inmediata o anticipada a la entrada en vigor de la zona de tráfico restringido, dado que el horizonte temporal del PMUS es de 10 años, y las previsiones que se llevan a cabo parten de la base de un crecimiento poblacional y económico recogido en los escenarios tendenciales contemplado en el documento, cuyo horizonte aún no se ha alcanzado. En este sentido, es importante poner de manifiesto que actualmente ya existe una densa red de estacionamientos subterráneos tanto en el interior del Casco Antiguo, como en su perímetro exterior, cuyo grado de ocupación permite absorber aún mayor número de vehículos. Si bien es cierto que los interiores siempre sea ocupan antes, también es cierto que los exteriores suelen disponer de plazas libres incluso en los días de mayor afluencia de público al Casco Antiguo, por lo que se considera que la red actual de aparcamientos públicos en existente es actualmente suficiente, sin perjuicio de que el propio PMUS prevea la ejecución de nuevas infraestructuras ante el escenario tendencial de crecimiento poblacional y económico recogido por el mismo al final del periodo contemplado.

Con independencia de lo anterior, hay que recordar que la estrategia perseguida por el PMUS, en consonancia con las políticas nacionales y europeas son las de reducir el uso del vehículo privado a favor del peatón, la bicicleta y el transporte público, cuestión esta a tener en cuenta a la hora de condicionar la implantación de una zona de tráfico restringido, que fomenta estas estrategias, a la construcción de aparcamientos de rotación con antelación para asegurar que se pueda seguir acudiendo en coche con comodidad. No obstante, y tal y como ya se ha indicado, la oferta de plazas de rotación existente es suficiente con carácter general a fecha de hoy.

En lo que respecta a las medidas en materia de transporte público, es necesario aclarar la apuesta de este Ayuntamiento por la construcción de la red de metro. No obstante, y dado que la Junta de Andalucía no parece tener entre sus previsiones la ejecución de la misma dentro del horizonte del Plan, el Ayuntamiento se ha dispuesto a asumir, dentro del ámbito de sus competencias, la creación de una red de transporte público de media y alta capacidad de forma temporal hasta que la administración autonómica ejecute las líneas 2, 3 y 4 de metro. Este planteamiento no es incompatible con la implementación de las zonas de tráfico restringido, dado que en primer lugar, el régimen de accesos planteado recoge la posibilidad de acceder al Casco Antiguo con un amplio abanico de posibilidades en vehículo privado, limitando únicamente de forma permanente a aquellos usuarios que desean acceder sin plaza al interior de la zona delimitada evitando de este modo tráfico de paso y de agitación, así como la colmatación de los escasos aparcamientos en vía pública para los residentes, y la ocupación masiva de las calles por vehículos ajenos a una zona donde la sección de las mismas es mínima. Existen igualmente posibilidades de acceso sin necesidad de estacionar el vehículo en el destino exacto, mediante estacionamiento en vías exteriores a la zona restringida completando el último trayecto a pie, o directamente andando o en bicicleta, y por supuesto en transporte público, dado que al interior del casco antiguo ya acceden líneas de transporte público procedentes de todos los barrios de la ciudad. A modo de ejemplo, hasta Ponce de León acceden hasta el Casco Antiguo, y que la implantación de la zona de tráfico restringido también mejorará con total seguridad los tiempos de recorrido de los autobuses que penetran al interior del Casco Antiguo. Además, las nuevas líneas rápidas de Tussam están mejorando notablemente los tiempos de recorrido desde las zonas más alejadas del Casco Antiguo. Todas estas mejoras en materia de transporte público que se indican también forman parte de las medidas del PMUS (4.2.2.2 y 4.4 documento propuestas), y sí que están siendo ya implementadas incluso con antelación a la entrada en funcionamiento de las zonas de tráfico restringido, sin perjuicio de que otros proyectos a medio plazo, como la implantación de los sistemas de tranvibus provisionales previstos ante la falta de compromiso en la ejecución de la línea 2 de metro de la junta de Andalucía, y que además también saldrán a licitación en breve espacio de tiempo de forma que sean una realidad mucho antes de la finalización del horizonte del PMUS, pero que en cualquier caso supondrán una mejora sobre un sistema ya existente con una amplia oferta que además está mejorando de forma continuada con el resto de medidas que se están implantando.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 025.

Descripción de la alegación:

El interesado manifiesta que el Ayuntamiento debe de fomentar una auténtica participación ciudadana, al estimar que la habida no ha sido suficiente haciendo referencia al número de aportaciones recibidas.

N.º ID 026.

Descripción de la alegación:

El interesado solicita que los comerciantes y trabajadores de los comercios que desarrollan su negocio en el interior de las zonas de tráfico restringido tengan la misma consideración que los residentes, eliminando la limitación del número de horas recogida en el punto 4 de la propuesta de regulación.

Respuesta a la alegación:

El punto 4 de la propuesta de regulación hace referencia a las autorizaciones de invitados de los residentes, o al acceso a aparcamientos públicos en régimen de rotación, entendiéndose que debe de tratarse de un error en la transcripción de la numeración.

Podría entenderse que se hace referencia a los permisos de acceso a las zonas de tráfico restringido para vehículos vinculados a una actividad económica. El concepto de este tipo de autorizaciones sin embargo no tiene ninguna similitud con lo que solicita el interesado al hacer referencia a los comerciantes y trabajadores de comercios ubicados en el interior de la zona de tráfico restringido. Este tipo de autorizaciones se otorga para vehículos que estén vinculados a una actividad económica y no cumplan con los requisitos establecidos en el art. 9 de la Ordenanza de Circulación, ni se traten de vehículos comerciales o industriales. De forma muy simplificada, se trataría de turistas que requieran acceder a la zona restringida para poder llevar a cabo alguna labor relacionada con el desarrollo de una actividad económica, como puede ser el de pequeños comerciantes que llevan a cabo labores de carga y descarga del género de sus comercios en sus propios vehículos, titulares de alojamientos turísticos debidamente legalizados que requieren acceso a las viviendas para su adecentamiento o entrega de llaves, etc. No se trata por tanto de una autorización que se otorgue por acudir al puesto de trabajo, sino por la vinculación de un vehículo a una actividad económica, y el desempeño de la misma.

Por dicho motivo, la concesión del mismo se limita únicamente a estos vehículos, y por un tiempo limitado calculado en función de los tiempos que se ha considerado suficientes para poder llevar a cabo este tipo de actividades para el que se encuentra pensada esta autorización.

La equiparación de comerciantes y trabajadores a residentes, en el sentido de que puedan acceder y estacionar durante su jornada laboral es incompatible con el propósito perseguido de reducir tráfico de agitación y liberar espacio público, así como de fomentar el cambio hacia otros modos de transporte más sostenibles, y de la apuesta por el peatón, la bicicleta y el transporte público.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 027

Descripción de la alegación:

Respuesta a la alegación:

Por concepto, las zonas de estacionamiento regulado en superficie son zonas en las que se puede estacionar únicamente por tiempo limitado previo pago de la tasa correspondiente. Se trata de zonas donde se pretende evitar el empleo del vehículo privado para estancias de larga duración como son los desplazamientos por motivo de trabajo o de estudio por ejemplo, de forma que se fomente el uso del transporte público, y a su vez se libere espacio en la vía pública para permitir los estacionamientos de corta duración con motivo de gestiones, etc. Es decir, que exista una alta rotación (art. 129 de la Ordenanza de Circulación). En este sentido, no es posible que el tiempo de estacionamiento sea ilimitado, ya que no sólo contravendría la Ordenanza de Circulación, sino que además contravendría los principios básicos bajo los cuales se implantan en las ciudades las zonas de estacionamiento regulado en superficie.

Con independencia de lo anterior, a diferencia de los aparcamientos subterráneos, donde el número de plazas libres es conocido, en el caso de la zona GES, el mismo no es posible conocerlo con precisión, lo que generaría situaciones complejas de gestionar donde no se evitaría el tráfico de agitación en busca de plazas libres, y además podría generar problemas por imposición de sanciones en caso de que al llegar no pudiesen estacionar. La dispersión de plazas además provocaría complicaciones a la hora de señalar las zonas permitidas y las que no lo son, invalidando en la práctica la medida.

Por el contrario, el régimen establecido en la regulación propuesta compatibiliza el objeto de las zonas de estacionamiento regulado con las posibilidades de acceso denominadas como ocasionales, que permiten una bolsa de horas de 200 horas anuales con un límite de 10 accesos mensuales, que equivalen de forma aproximada (sin tener en cuenta 1 mes al año de periodo vacacional), a 2 accesos semanales de 2 horas de duración cada uno de ellos, dado que de lo que se trata es de satisfacer necesidades de acceso puntuales, no de forma permanente, para lo cual existen otras modalidades recogidas en la propuesta de regulación. En caso de no cumplir con el resto de requisitos establecidos para la obtención de algún otro tipo de autorizaciones de las contempladas, cualquier usuario puede hacer uso de los estacionamientos públicos en régimen de abonado o alquilar una plaza de aparcamiento en el interior de la zona restringida obteniendo de este modo una autorización tipo B, que permitiría acceder y estacionar en la misma sin límite de tiempo ni de número de accesos.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 028.

Descripción de la alegación:

El interesado propone que los vehículos con etiqueta ambiental Cero y ECO puedan acceder sin limitación de horas, ni de accesos, al interior de las zonas de tráfico restringido.

Respuesta a la alegación:

Los vehículos ECO o CERO no se diferencian a efectos de ocupación de espacio y de peligrosidad a la hora de compartir plataforma con el peatón, con vehículos más contaminantes, contraviniendo por tanto una de las razones que motivan la implantación de zonas de tráfico restringido, que es la de eliminar tráfico innecesario por entender que aumenta el riesgo en zonas donde la calzada es compartida por diversos tipos de usuario, y además ocupar espacio de estacionamiento muy escaso en la zona. Los vehículos CERO cuentan con otra serie de ventajas en la ciudad como bonificaciones en el pago del IVTM, estacionamiento gratuito en zona regulada, etc.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 029.

Descripción de la alegación:

El interesado manifiesta que en la propuesta de regulación se obvia una cuestión puesta de manifiesto en el proceso previo de participación, que es el del acceso de pacientes de centros o consultas médicas, proponiendo que estos mismos puedan acreditar matrículas de sus pacientes.

Respuesta a la alegación:

En relación a la cuestión planteada, dicha petición ya fue analizada y atendida en el proceso de participación previo al que alude el interesado, donde se respondió a las personas y/o entidades que lo plantearon en su momento acerca de las distintas posibilidades recogidas en el propuesta de regulación de accesos, que sí permite el acceso de pacientes bajo diversas modalidades, aunque no lleven expresamente el nombre de acceso de pacientes.

La regulación propuesta recoge distintos supuestos que pueden ser empleados por los pacientes de centros sanitarios, bien mediante el empleo de aparcamientos públicos en régimen de rotación, o bien mediante el empleo de autorizaciones de acceso ocasionales, que son gestionadas directamente por los propios pacientes.

Estas últimas están pensadas precisamente para aquellos casos en que cualquier vehículo tenga una necesidad justificada de acceso al interior de la zona de tráfico restringido, con la posibilidad de acceder hasta 10 veces al mes y un límite de 200 horas anuales por matrícula. En el caso de personas con tarjeta de movilidad reducida, también pueden acceder sin limitación alguna previa comunicación de la matrícula. Por lo tanto, los supuestos recogidos ya contemplan la posibilidad de acceso a consultas médicas mediante el empleo de alguna de las modalidades de acceso existentes, debiendo de responsabilizarse el titular del vehículo de gestionar la autorización correspondiente, así como de llevar el control de la bolsa de horas correspondiente.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 030.

Descripción de la alegación:

El interesado propone que en caso de que existan unidades familiares con alumnos en distintos centros escolares, la bolsa de horas y de accesos se habilite de forma independiente para cada uno de los centros escolares. Plantea igualmente que las horas y accesos planteadas pueden resultar insuficientes en caso de escolares con horario partido que requieran de acceder más de 2 veces al día, indicando como posible alternativa que se doble el número de accesos, o bien que el propio centro escolar establezca el número de accesos permitidos encada caso.

Respuesta a la alegación:

En atención a las cuestiones planteadas, se ha procedido a suprimir la limitación del número de accesos, de forma que cada unidad familiar pueda hacer uso de la bolsa de horas de forma libre, distribuyendo los accesos de la forma más conveniente en función de las necesidades familiares. En este sentido, el cómputo de 360 horas, para una media de unos 180 días lectivos anuales (178 días en 2021/2022 para Infantil, Primaria y Especial, y 175 días para ESO, Bachillerato, FP, art y EPA), se considera suficiente para satisfacer las distintas necesidades de acceso con carácter general (1 hora de permanencia por acceso en caso de 2 accesos; 30 min en caso de 4 accesos; 20 min en caso de 6 accesos por extraescolares o similares, que en cualquier caso no suelen producirse a diario, por lo que no se consumirían diariamente, teniendo siempre mayor tiempo acumulado).

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone estimar parcialmente la alegación presentada.

N.º ID 031.

Descripción de la alegación:

Respuesta a la alegación:

La regulación propuesta recoge distintos supuestos que pueden ser empleados por las personas que deseen visitar las sedes de las asociaciones por algún motivo, bien mediante el empleo de aparcamientos públicos en régimen de rotación, o bien mediante el empleo de autorizaciones de acceso ocasionales, que son gestionadas directamente por los propios interesados con la posibilidad de acceder hasta 10 veces al mes y un límite de 200 horas anuales por matrícula. En el caso de personas con tarjeta de movilidad reducida, también pueden acceder sin limitación alguna previa comunicación de la matrícula. Además del resto de modos, bien de forma peatonal, bicicleta, en motos y ciclomotores, vehículos de movilidad personal, o transporte público, entendiéndose que los supuestos recogidos ya contemplan una amplia necesidad de posibilidades de acceso debiendo de responsabilizarse el titular del vehículo de gestionar la autorización correspondiente, así como de llevar el control de la bolsa de horas correspondiente, en caso de acceder en su vehículo privado, o de elegir alguna de las otras alternativas que ofrece el régimen de accesos propuesto.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

N.º ID 032.

Descripción de la alegación:

El interesado propone que se permita el acceso sin límite de tiempo ni de accesos a los trabajadores que desarrollen su actividad en horario nocturno de 23 h a 7 h.

Respuesta a la alegación:

Tal y como se ha indicado anteriormente, y así se recoge igualmente en el PMUS, esta zona cuenta con un importante déficit de estacionamientos en la vía pública debido a la morfología de sus calles. En este sentido, el horario nocturno, cuando la mayoría de los residentes se encuentra en sus domicilios, se trata de una hora crítica en cuanto a ocupación de plazas en la vía pública. A ello habría que añadir la imposibilidad de poder mantener actualizados los permisos en tiempo real de trabajadores que con carácter general pueden disponer de turnos distintos en diferentes días de la semana o épocas del año alternando turnos de mañana con otros de tarde y de noche.

En caso de no cumplir con el resto de requisitos establecidos para la obtención de algún otro tipo de autorizaciones de las contempladas, cualquier usuario puede hacer uso de los estacionamientos públicos en régimen de abonado en horario nocturno, o alquilar una plaza de aparcamiento en el interior de la zona restringida obteniendo de este modo una autorización tipo B, que permitiría acceder y estacionar en la misma sin límite de tiempo ni de número de accesos, además de poder acceder en moto, ciclomotor, bicicleta u otros vehículos de movilidad personal, además del transporte público, que presta servicio con carácter general en los límites horarios indicados.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada

N.º ID 033.

Descripción de la alegación:

El interesado propone que la división de la delimitación del Casco Antiguo en dos mitades separadas por el eje (de forma abreviada) Muñoz Torrero-Artemisa-Pinto-Escuelas Pías-Imagen-Campana-Alfonso XII-San Laureano. Con mayor grado de restricción en la zona sur debido a que se trata de la zona patrimonial de la ciudad y que cuenta con mayor número de aparcamientos regulados en superficie, además de conexión con metro y tranvía. Mientras que la zona norte propone que cuente con menor intensidad en sus restricciones.

Respuesta a la alegación:

Si bien es cierto de que se trata de 2 zonas diferenciadas, las mismas presentan igualmente características comunes. En este sentido, aunque la zona sur cuenta con elementos patrimoniales de atracción turística y comercial, la zona norte cuenta con una amplia oferta de restauración y equipamientos que también son importantes focos de atracción de viajes. A ello se une que en ambos casos, la oferta de estacionamiento en la vía pública es muy limitada, y que la tipología edificatoria de la zona norte impide en la mayor parte de los casos la compatibilidad con garajes privados (en vado). Además, la morfología y sección de las calles es muy similar, con calles estrechas y angostas en muchos casos, donde peatones, ciclistas, usuarios de VMP y coches deben de compartir plataforma, que justifican que el tratamiento en cuanto al régimen de accesos sea el mismo.

A ello habría que añadir la falta de definición de una frontera clara entre ambas zonas que permitiese delimitar de forma clara para el usuario en qué lugar aplican cada una de las restricciones, además de la complejidad o incluso imposibilidad de separar las mismas debido a la necesaria continuidad de muchos de sus itinerarios que requieren de usar vías de ambos lados de las zonas propuestas para poder salir o entrar de sus zonas. Ello sin contar la falta de espacio para poder ubicar la necesaria señalización que requiere este tipo de medidas para que resulte visible, así como las instalaciones necesarias para cada uno de los puntos de control, que además del poste con las cámaras requiere de acometida eléctrica con armarios de protecciones, y elementos de conexión con la red de comunicaciones, etc. cuyas necesidades de espacio difícilmente podrían compatibilizarse teniendo en cuenta la forma y sección de las calles, y la frontera que se establece. Además, el eje que se propone como límite de ambas zonas requeriría de un régimen o regulación común distinta de las anteriores de las zonas por ser compartido en el interior de ambas (o ninguna) de las zonas restringidas, y cuenta también con importantes puntos de atracción de viajes, lo que complicaría aún más la comprensión del usuario de las restricciones que aplicarían en cada momento, así como una complejidad en la gestión de los vehículos autorizados.

Por último, el establecimiento de un régimen de accesos diferenciado en un ámbito tan homogéneo, con tanta continuidad en el trazado de sus calles, sin frontera clara y con posibilidad de estacionar de forma menos restrictiva a uno y otro lado, generaría un importante efecto frontera que podría producir tensiones por afluencia masiva de vehículos en la zona de menor restricción, saturando y perjudicando a los vecinos de esta en favor de los de la más restringida.

Atendiendo a lo anteriormente indicado, se propone desestimar la alegación presentada.

Por lo expuesto, resultante de este procedimiento y como resultado del análisis de las alegaciones presentadas resultaría el régimen aplicable que recoge el anexo de este informe.

Sevilla a 17 de diciembre de 2021. El Jefe de Sección de Obras y Servicios.

Sevilla a 17 de diciembre de 2021. El Jefe de Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes suscribe únicamente el punto RIES 3284 alegaciones 22, 23 y 25.

V.º B.º.: El Director General de Movilidad en la misma fecha.

Lo que se notifica, significándole que contra el acto anteriormente expresado, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, de acuerdo con lo previsto en los artículos 123 y 124 de la Ley 39/15, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, o bien interponer, directamente y en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, conforme a lo dispuesto en el art. 114.c) de la Ley 39/15, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y art. 46 de la Ley 29/1.998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. También podrá utilizar, no obstante, otros recursos, si lo estimase oportuno.

Sevilla a 30 de diciembre de 2021.—El Jefe del Servicio Administrativo de Tráfico y Transportes, Diego Gómez García.

4W-10950

ALANÍS

Plan de Disposición de Fondos de Tesorería:

1.—Se expedirán las órdenes de pago de conformidad con lo establecido en el artículo 14 LOEPSF que trata de la obligación contemplada ya en el artículo 135.3 de la Constitución que da prioridad absoluta en el pago de la deuda pública frente al pago de gastos de personal y cualquier otro gasto previsto en el artículo 187 TRLRHL. Estos artículos, el 14 LOEPSF y el artículo 135.3 de la Constitución modifica la prelación de pagos que establecía con carácter absoluto el artículo 187 del TRLRHL en cuanto que sustituye la prioridad de los gastos de personal y de las obligaciones contraídas en ejercicios anteriores por el pago de la deuda (intereses y amortización) pública (y considerando los siguientes factores que faciliten una eficiente y eficaz gestión de la Tesorería de esta corporación:

Primero.—Disposiciones ordinarias.

A-1. Las disposiciones de fondos correspondientes a la carga financiera de la entidad que constan en los capítulos 3 y 9 del presupuesto de gastos se ajustarán a los vencimientos establecidos en los cuadros de amortización de los créditos y préstamos correspondientes que existen concertadas con distintas entidades financieras con el Excelentísimo Ayuntamiento.

A-2. Se dispondrán los créditos establecidos en el Capítulo 1 del Estado de Gastos, referentes a las retribuciones de personal previsto en el artículo 8 ley de 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público que comprenden

Son empleados públicos quienes desempeñan funciones retribuidas en las Administraciones Públicas al servicio de los intereses generales.

Los empleados públicos se clasifican en:

- a) Funcionarios de carrera.
- b) Funcionarios interinos.
- c) Personal laboral, ya sea fijo, por tiempo indefinido o temporal.
- d) Personal eventual, y por este orden de prelación:

Mensualmente por el importe líquido de las retribuciones básicas y/o complementarias reflejadas en su correspondiente nómina para cada puesto de trabajo de la corporación, y las pagas extraordinarias cuando procedan.

Mensualmente de los pagos a efectuar a la Seguridad Social, así como los correspondientes a las Retenciones Tributarias, de conformidad con los calendarios oficiales aprobados por los organismos públicos competentes.

A-3. Las obligaciones contraídas en ejercicios anteriores ente las que se incluirán las obligaciones impuestas por resoluciones judiciales.

A.4. Las obligaciones contraídas en ejercicios corrientes con preferencia las operaciones de Devolución de fianza, garantías provisionales, ingresos indebidos y ejecución de sentencias previsto en el artículo 177,3 del Texto refundido de la ley reguladora de haciendas locales y los servicios básicos previsto en el artículo 26 ley de bases de régimen local.

En cuanto a los gastos con financiación afectada, entiendo que a efectos de tesorería, su diferenciación mediante cuenta bancaria independiente debe proceder sólo, por decisión plenaria o cuando para su recepción sea necesario (porque se derive un convenio, contrato bancario, acuerdo...etc.) la apertura de cuenta bancaria específica. En caso contrario forman parte del principio de unidad de caja.