

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 380
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Felipe A. Arias Palma</b> en representación de
<b>Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	1/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	155	Área/Temática	Transporte Público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Autoridad única del transporte metropolitano: Ya existe una entidad que agrupa y ordena la movilidad metropolitana, el Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Sevilla.</p> <p>Una gestión integrada por un único ente es positiva para la movilidad, como ocurre con el Consorcio de Madrid o la Autoridad Metropolitana de Barcelona, pero la gestión debe ser asumida a través de un ente supramunicipal y no al revés.</p> <p>En este sentido se propone que sea el Consorcio quien podría integrar en su gestión el transporte urbano de Sevilla lo que sería muy positivo para la movilidad, además muy en la línea de la apuesta de la Consejería por la creación de un Centro de Control y Gestión de la Integración del Transporte Público. La propuesta inversa supondría la gestión de una competencia impropia por una administración local.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los retos a los que se enfrenta la movilidad metropolitana requieren de unos recursos extraordinarios. La diferente tipología de las relaciones existentes entre los distintos municipios consorciados con la capital hace que no todos los socios del Consorcio cuenten con intereses comunes en lo que respecta a las necesidades de cada uno de los municipios, especialmente de aquellos que por sus características y/o cercanía con la capital tienen unos requerimientos de transporte más exigentes por motivos de movilidad obligada. La experiencia de TUSSAM, así como su estructura de personal, recursos y sistemas de información permitirían avanzar hacia una importante mejora de los servicios metropolitanos de los municipios que de forma voluntaria quisieran adherirse a un nuevo sistema con un servicio especializado hacia las relaciones con las primeras coronas metropolitanas, y municipios de mayor entidad, sin perjuicio de la convivencia con el sistema actual para el resto de municipios que a fecha de hoy se encuentran adheridos al Consorcio.</p> <p>No obstante, el PMUS no pretende establecer el sistema concreto que deba de regir en las relaciones metropolitanas del sistema de transporte público, sino abrir el debate sobre la necesidad de implementar cambios en el sistema actual por resultar evidente que requiere de una profunda revisión si se pretende invertir la tendencia actual en el área metropolitana de uso masivo del vehículo privado en sus relaciones con la capital.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	2/485	

Nº ID	<b>156</b>	Área/Temática	<b>Transporte Público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sistema tarifario: está ya implantado el billete único para todas las áreas metropolitanas de Andalucía, y se denomina Tarjeta Única de la Red de Consorcios de Transportes de Andalucía (RCTA). Están integrados todos los autobuses metropolitanos, los urbanos, el sistema público de bicicletas del Consorcio de Sevilla, y el metro y en cuanto el Ministerio de Transporte lo posibilite se integrará el cercanías. La posibilidad de crear un abono de transporte sería posible con la integración de la gestión del urbano en el Consorcio de Transportes de Sevilla.</p> <p>La financiación del Sistema de Transporte Público debe realizarse través del Consorcio/Autoridad de Transporte como instrumento que distribuya la financiación de las administraciones consorciadas y del Estado entre los distintos operadores del sistema de transporte. Este mecanismo no es posible realizarlo a través de un operador urbano</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS plantea varias necesidades al respecto del sistema tarifario. En primer lugar, la necesidad de unificar las zonas tarifarias de los distintos modos de transporte del área metropolitana, de modo que todos los transportes metropolitanos se rijan por el mismo sistema de saltos, de forma que la elección del modo de transporte desde un municipio no se vea condicionado por la tarifa de usuario de uno u otro modo, sino por la funcionalidad, itinerario, tiempos de viaje, etc de cada modo. Actualmente, el precio del viaje difiere para el mismo origen y destino, entre los distintos modos de transporte.</p> <p>Por otro lado, la existencia de abonos mensuales por zona, para lo cual se hace necesario llevar a cabo un estudio completo del sistema tarifario en el que se tengan en cuenta, además de la unificación de zonas tarifarias, el número de viajes que se realizan mensualmente por usuario entre las distintas zonas, el coste de los mismos en aplicación de la tarifa técnica recogida en los contratos programa con los distintos operadores, así como un abanico de alternativas de abonos -que podrían convivir con el sistema de tarjeta monedero existente actualmente si así se estimase necesario- así como las necesidades de financiación que la implantación de dicho sistema de abonos requeriría por parte de los socios del Consorcio.</p> <p>La propuesta en este sentido que lleva a cabo el PMUS es simplemente la de llevar a cabo dicho estudio, de cara a que las entidades consorciadas puedan disponer de los datos necesarios para adoptar en su caso las decisiones acerca de las necesidades detectadas. Dicho estudio se llevaría a cabo desde el Consorcio de Transportes, no planteándose a priori cambio alguno sobre el instrumento o entidad encargada de la recaudación tarifaria y su distribución a los operadores. Esta medida puede ser ejecutada por tanto de forma independiente del cambio de sistema de gestión del transporte metropolitano bajo el actual marco jurídico-administrativo del consorcio de transportes.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	3/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>157</b>	Área/Temática	<b>Transporte Público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Red de metro</p> <p>Prolongación a Alcalá de Guadaira: Este proyecto ha sido retomado por la Administración autonómica, lo que ha permitido desarrollar la infraestructura del último tramo. Asimismo, se ha procedido a elevar a la Comisión Europea la declaración de Gran Proyecto, actualmente en su fase final. El resto de actuaciones hasta su completa culminación se encuentran en desarrollo.</p> <p>Líneas 2 y 4: Estas líneas serán objeto de revisión, actualización y adaptación, si bien cualquier medida “soft” previa que suponga incentivar el uso del transporte público y establecer unas pautas favorables a la movilidad sostenible previa a la implementación de actuaciones más importantes serán bien consideradas desde la CFIOT.</p> <p>Línea 3: La redacción del proyecto del tramo Norte consiste en la revisión, actualización normativa y adaptación del proyecto existente. Estos trabajos se están efectuando por la Junta de Andalucía en coordinación con el Ayuntamiento. El proyecto ha sido consensuado con la Administración Local y se está desarrollando de forma correcta. Por lo que se refiere al tramo sur, los Estudios a desarrollar que incluyen la redacción de un Estudio Informativo desde Eritaña hasta el Hospital de Valme van a incluir alternativas que den servicio al Distrito de Bermejales.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tanto la finalización de la red de metro hasta Alcalá de Guadaira, como la ejecución de la línea 3 de metro son considerados proyectos estratégicos para la consecución de los objetivos marcados en materia de alteración del reparto modal, como de mejora de los tiempos de viaje y de reducción de emisiones de cara a 1 año horizonte del plan 2030. En este sentido, el Ayuntamiento prestará su máxima colaboración en todos aquellos trabajos, en coordinación con la Junta de Andalucía, que permitan llevar a buen fin los proyectos indicados, considerando acertadas las soluciones de prolongación de la línea 3 hasta el Hospital de Valme, así como la inclusión de alternativas que permitan atender la demanda existente en el barrio de Bermejales. La ejecución y puesta en explotación de dichos proyectos supondrá sin lugar a dudas un importante hito en la mejora del sistema de transporte urbano y metropolitano, por lo que su encaje con las medidas propuestas por el PMUS resulta satisfactorio de cara a la consecución de los objetivos marcados.</p> <p>No obstante lo anterior, el análisis realizado pone de manifiesto la necesidad de que se aborden igualmente avances en la implementación de sistemas de media/alta capacidad en la zona Oeste del área Metropolitana del Aljarafe, mediante fórmulas que permitan reactivar los planes en materia de activación del tranvía del Aljarafe, o</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	4/485	

***Expte 3295/16 (PS2)***  
***Participación pública***

sistemas de tipo Metrobus transitorios que permitan ofrecer alternativas de calidad al vehículo privado desde esta zona, que es una de las zonas que mayor número de viajes genera con destino a la capital.

Del mismo modo, se considera prioritario dentro del horizonte temporal del Plan la ejecución de la línea 2 de metro que permita dar servicio a la zona Este de la ciudad. El Ayuntamiento de Sevilla pone a disposición su infraestructura de Metrocentro, si así se considerase oportuno por parte de la Junta de Andalucía, para conformar una infraestructura transitoria y con continuidad hasta que se desarrollase la línea completa de metro planificada, de forma que al menos dentro del horizonte del Plan se pudiese disponer del tramo Este hasta Santa Justa, por considerar esta zona de la ciudad prioritaria desde el punto de vista de reducción del uso del vehículo privado debido tanto al reparto modal detectado en la misma a favor del vehículo privado, como del importante número de viajes generado desde esta hacia las zonas de Nervión y Casco Antiguo mayoritariamente.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	5/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>158</b>	Área/Temática	<b>Transporte Público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejoras en el sistema de autobús metropolitano Todas las actuaciones planteadas ya se encuentran en desarrollo por la CFIOT. dentro de estas medidas se encuentra el de migración de la tarjeta de transporte de la RCTA a tecnología más potente y segura, Desfire 4k, para lo que es necesario adaptar todos los sistemas de cancelación de todos los modos de transporte que operan en el ámbito metropolitano y urbano. Fomentar la comunicación del área metropolitana con el transporte público la CFIOT está desarrollando estudios para la implantación de plataformas reservadas en los principales corredores metropolitanos de los que destacamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mairena del Aljarafe-Bormujos</li> <li>• El Puente de la Señorita</li> <li>• Camas-Valencina de la Concepción, entre otros.</li> </ul>			
--			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS considera fundamentales las mejoras en el sistema de comunicación con los usuarios del transporte público metropolitano, que permita mejorar la fiabilidad del sistema de transporte. Las medidas indicadas bien seguro permitirán mejorar las relaciones con el área metropolitana a través de transporte público.</p> <p>Adicionalmente el Ayuntamiento ofrece la posibilidad de retomar las experiencias llevadas a cabo con la implementación del carril bus vao en la A-49, en colaboración con la DGT, que permitieron reducir en la experiencia piloto, hasta un 25% los tiempos de viajes de las principales líneas metropolitanas de acuerdo con los datos ofrecidos en su día por el propio Consorcio de transporte, revisando para ello si resultase necesario, los repartos y estructura de funcionamiento de los cruces de acceso a la ciudad desde la A-49 para permitir el mejor funcionamiento del mismo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	6/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>159</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Red ciclista metropolitana</p> <p>Movilidad obligada en bici limitada a ámbitos locales por lo que debe ser abordada por los municipios. Sí se considera oportuno la creación de ramales de carril bici para dar continuidad a las red de transporte metropolitano de alta capacidad y la conexión con equipamientos de carácter supramunicipal.</p> <p>Respecto al sistema Bus+bici, sería deseable que dicha iniciativa sea atendida por el propio ente local, ya que la Consejería a través del Consorcio de Transportes ofrece dicho servicio en el ámbito de sus competencias a través de la Estación de Plaza de Armas, sin embargo el Ayuntamiento podría permitir la integración del servicio Sevici y su extensa red de estaciones de bicicletas en el Consorcio, con lo que todos los usuarios de la tarjeta única de la Red de Consorcios de Andalucía tendría la posibilidad de utilizarla de forma inmediata, mejorando notablemente la intermodalidad.</p> <p>La Consejería tiene previsto instalar una red de aparcamientos seguros para bicicletas en el entorno de los principales nodos de transporte de las ciudades andaluzas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La conexión de las redes de vías ciclistas urbanas con las de los municipios colindantes en el área metropolitana resulta de especial interés para la conformación de una red continua que ofrezca posibilidades de interconexión entre las distintas localidades limítrofes, así como con equipamientos supramunicipales. Sevilla se encuentra actualmente en fase de implementación del Programa de la Bicicleta, que recoge un plan de compleción de la red, que se complementa con el Plan Andaluz de la Bicicleta. Sin embargo, la capacidad de muchos municipios para abordar las conexiones con la red de vías ciclistas de la capital es limitada, requiriendo de la ayuda de las administraciones públicas con competencias en dichos territorios para abordar la ejecución de determinadas infraestructuras.</p> <p>El PMUS recoge la necesidad de integrar el sistema de bicicleta pública dentro de la tarjeta única, así como otro amplio abanico de mejoras sobre el sistema actual, que transcurridos varios años desde su implementación dispone de posibilidades de actualización tanto de los vehículos, como de los sistemas de anclaje/bloqueo, etc. Dicho sistema de bicicleta pública sería no obstante complementario del sistema BUS+BICI enormemente exitoso, del Consorcio, que tiene una vocación metropolitana y cuya implementación se propone únicamente en las estaciones de carácter metropolitano para usuarios del área metropolitana si así se estimase oportuno. Se tratan por tanto de sistemas complementarios, cada uno orientado a los usuarios propios de las competencias que ostenta cada una de las administraciones.</p> <p>La implementación de la red de aparcamientos seguros a la que se hace referencia en los nodos de transporte, coincide con parte de las medidas recogidas del plan, y permitirá con total seguridad, mejorar las condiciones para el empleo de este modo de transporte.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	7/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>160</b>	Área/Temática	<b>Transporte Público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Red de cercanías y conexión ferroviaria Santa Justa -- Aeropuerto el Ministerio de Transportes no ha considerado dicha conexión como prioritaria. La CFIOT, consciente de la importancia de dicha conexión está tramitando el estudio informativo para dicha actuación que contempla diversas alternativas.			
<b>Valoración:</b>			
La conexión ferroviaria entre ambas infraestructuras de transporte es fundamental para la mejora de los corredores andaluces de transporte de viajeros, además de para atender las necesidades tanto del sector turístico, como de los viajes de negocios que acogen tanto la estación de Santa Justa como el Aeropuerto de San Pablo, habiendo recibido numerosas muestras de apoyo institucional por parte de todos los grupos políticos en el Ayuntamiento. Resulta por tanto satisfactorio que por parte de la Junta de Andalucía se asuma dicha actuación dentro del interés que la misma puede suponer no solo para la ciudad de Sevilla, sino para la conformación de corredores entre las principales capitales de provincia y los aeropuertos nacionales e internacionales.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	8/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	161	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aparcamientos disuasorios metropolitanos: la propuesta debería analizarse en mayor profundidad y coordinarse con la planificación metropolitana.</p> <p>Propuesta al lado Puente del Patrocinio: la Consejería esta ejecutando actuación conversión plataforma reservada del Puente de la Señorita. Compatibilizar ambas actuaciones.</p> <p>Propuesta a la entrada de la A-92: Opción a largo plazo, a medio plazo la implantacion de parcamientos disuasorioa a los largo del trazado de la línea 1 de metro cumpliría la misma finalidad, estando algunos ya construidos.</p> <p>Analizar posibles aparcamientos disuasorios vinculados a la red de metro (sobretudo línea 3 en fase de proyecto)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS establece una previsión de ubicación de 2 grandes zonas destinadas a estacionamiento disuasorio de vehículos procedentes del área metropolitana en aquellas zonas en las que se ha detectado una entrada masiva de vehículos privados, que coincide con los corredores de la A-92 y la entrada a través de Patrocinio procedente de la zona del Aljarafe, y a su vez con las cabeceras de la futura línea 2 de Metro, lo que permite dotar a dichos estacionamientos de una alternativa de transporte público de calidad y capacidad suficiente para que los mismos resulten funcionales. Dichas zonas se dibujan en los puntos indicados dado que los mismos se sitúan inmediatamente antes de la entrada a la zona urbana, dado que anteriormente a fecha de hoy no existen estaciones de la línea 2 más allá de dichos puntos. En caso de que en un futuro la línea 2 tuviese prevista su prolongación más allá de los límites del T.M. de Sevilla, podrían estudiarse ubicaciones alternativas que evitasen la penetración de vehículos colapsando los accesos a la ciudad desde las vías de comunicación exteriores.</p> <p>Respecto al diseño de dichas zonas de estacionamiento, en el momento en que se ejecuten, deberán de contar con un proyecto de ordenación de los espacios, las entradas y las salidas, en los que deberán de contemplarse las infraestructuras tanto viarias, como de transporte público que permitan dotarlos de la funcionalidad necesaria, generando zonas de intercambio modal, y cuantas otras necesidades se consideren oportunas para garantizar el adecuado funcionamiento del conjunto de la infraestructura. En dichos proyectos deberá de tenerse en cuenta por tanto, por quien corresponda atendiendo al destino previsto para dichos aparcamientos, la plataforma reservada del Puente de la Señorita.</p> <p>También se ha incluido una propuesta de aparcamiento disuasorio en el entorno de la parada de la estación de “Cocheras” de la línea 1 de metro (punto 4.7.5.2 del documento de propuestas sometido a información pública) como complemento a los ya existentes, sobre terrenos de titularidad de AVRA.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	9/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

***Expte 3295/16 (PS2)***  
***Participación pública***

Respecto a los posibles aparcamientos disuasorios de la futura línea 3, si bien las zonas Norte y Sur no son grandes zonas generadoras de viaje hacia la capital, se considera acertada la propuesta de que se analicen posibles ubicaciones de estacionamientos disuasorios similares a los que ya cuenta la línea 1, entendiendo que los proyectos en revisión y actualización de la línea 3 debería de contemplar los mismos, tanto en la zona Norte, por la posible influencia de municipios cercanos con previsiones de crecimiento urbanístico como La Rinconada con el desarrollo de los terrenos de “La Unión” (antiguo Pago de En medio), como especialmente en el sur, cuyo trazado definitivo y estaciones se encuentran aún pendientes de definir, y que deberían de contemplar la adquisición, mediante la fórmula que corresponda a la clasificación del suelo sobre el que se decida ubicar, para la obtención de los terrenos, así como la necesaria funcionalidad y conexión entre la playa de aparcamientos y el diseño de las estaciones que permitan un adecuado funcionamiento del conjunto, dado que los mismos tienen una clara vocación metropolitana.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	10/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>162</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Infraestructura viaria. La Consejería coincide en la urgente necesidad de que el MITMA acometa lo antes posible la finalización de la SE 40.			
<b>Valoración:</b>			
El Ayuntamiento de Sevilla coincide con la urgente necesidad de que El paso de la SE-40 sobre el río Guadalquivir se resuelva a la mayor brevedad. También la continuidad de la misma hacia la zona Norte que permita generar una alternativa a la Ronda Urbana Norte. Se trata de una actuación imprescindible de cara a una mejor articulación tanto de los tráficos metropolitanos, como de la canalización de los tráficos de paso de larga distancia. Así se recoge en la página 45 del Resumen Ejecutivo del PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	11/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	163	Área/Temática	Descarbonizacion
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Movilidad eléctrica</p> <p>Es una de las principales líneas de actuación de esta Consejería, se están impulsando proyectos relacionados con la implementación de una red de puntos de recarga y la renovación de la flota de transporte público. Prueba piloto de Acuerdo con el Ayto Punto de recarga en la Avenida de la Buhaira. El PMUS debe tener en cuenta estos proyectos y otros que se puedan plantear acorde a la política de descarbonización impulsada por todas las administraciones.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS recoge un epígrafe dedicado íntegramente a la descarbonización en el transporte, dentro del cual se recogen las medidas y objetivos previstos en materia de instalación de puntos de recarga alineada con los objetivos establecidos a nivel europeo, así como una estrategia en materia de implantación gradual de los mismos acorde con la densidad de vehículos y matriculaciones de vehículos de este tipo por zonas. En caso de que en un futuro se aborden políticas que pudieran colisionar con las previsiones del PMUS, se llevarán a cabo cuantas modificaciones resulten necesarias dentro del proceso de revisión continuada del mismo previsto en la fase de seguimiento del Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	12/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	164	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Planificación</p> <p>Actualmente la CFIOT está elaborando la Estrategia Andaluza de Transporte y Movilidad Sostenibles 21/30 y tiene previsto licitar la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla. Además, está finalizando el Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30)</p> <p>Se insta por tanto a la coordinación entre el PMUS y estos documentos de planificación autonómica.</p> <p>Se considera esencial la coordinación en relación con dotar de aparcamientos disuasorios en las proximidades de los principales nodos de transporte metropolitano, el fomento de la movilidad eléctrica y la mitigación y adaptación al cambio climático con medidas como la implementación de zonas de bajas emisiones que tendrían una repercusión muy importante en los patrones de movilidad metropolitana. Incluir en el documento un epígrafe dedicado al análisis de posibles zonas de bajas emisiones en sintonía con lo reiteradamente expresado por la Unión Europea.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha incluido en el documento de propuestas, en el apartado de Gestión de la movilidad, un punto donde se recoja la necesaria revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, y su coordinación con el PMUS Sevilla 2030 mediante la conformación de una mesa de trabajo conjunta entre ambas administraciones.</p> <p>En lo que respecta a las zonas de bajas emisiones, el PMUS contempla en el epígrafe 8.2 del documento de propuestas, la implantación de zonas de bajas emisiones y de tráfico restringido.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	13/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 131</b>
Con fecha <b>20/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Pedro A. López de Errazquin</b> en representación de
<b>Asociación Elite Taxi de Sevilla</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	14/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>169</b>	Área/Temática	<b>Gestión de la movilidad</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
No comparten el Fomento del carpooling por parte del Ayto			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento publicado no recoge en ningún lugar referencia alguna al carpooling. La plataforma MaaS no tiene como finalidad que los usuarios compartan vehículo, el objetivo es mostrar al ciudadano que con la oferta actual de transporte alternativo al vehículo privado (metro, bus, taxi, Sevici, carsharing, motosharing, etc.) puede cubrir la mayoría de sus necesidades diarias de desplazamiento y facilitarle su uso, permitiéndole según sus necesidades elegir la manera más sostenible de realizar su desplazamiento, abandonando el vehículo privado en sus casas.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	15/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>170</b>	Área/Temática	<b>No procede</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Regular mediante ordenanza los VTC. Considerar el carácter diferencial del taxi que al ser un servicio de interes general, debe gozar de un regimen de acceso abierto y preferente hacia Areas de Trafico Restringido (incompatible con los VTC)			
<b>Valoración:</b>			
La solicitud planteada excede de las competencias de un documento de planificación estratégica en materia de Movilidad, orientado a la propuesta de medidas para el fomento de modos de transporte más sostenibles (transporte público, peatón y bicicleta fundamentalmente) en sustitución del vehículo privado. La regulación específica y casuística concreta de accesos a las zonas de tráfico restringido se abordarán en procesos independientes con su correspondiente proceso de participación.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	16/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	171	Área/Temática	No procede
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Consideraciones referentes a nuevas modalidades de transporte urbano en vehículos a motor (carsharing, motosahring, patinetes y similares):</p> <p>1. Deben quedar sujetas a imposición municipal mediante tasas u otro tipo de tributos por utilización del espacio público.</p> <p>2. Artículo 12 reglamento Andaluz de Transporte de Viajeros en Automoviles de Turismo. "...otorgará licencias de auto taxi atendiendo siempre a la necesidad y conveniencia del servicio público y al a caracterización de la oferta y la demanda en su ámbito territorial, garantizando la suficiente rentabilidad de la explotación del servicio"</p> <p>La promoción por parte de la administracion local de otras oferta alternativas de transporte en el ambito urbano (carsharing, motosharing, patinetes) y la irrupción de los VTC tendrá una impacto en la demanda del taxi. Evaluar el parque de taxi en funcion de la nueva demanda y amortizar el volumen de licencias que represente un exceso de oferta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La solicitud planteada excede de las competencias de un documento de planificación estratégica en materia de Movilidad, orientado a la propuesta de medidas para el fomento de modos de transporte más sostenibles (transporte público, peatón y bicicleta fundamentalmente) en sustitución del vehículo privado. Medidas como el establecimiento de tasas o el cálculo del número de licencias de taxi que operan en la ciudad no corresponden a este tipo de documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	17/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	172	Área/Temática	Descarbonización
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Necesidad de articular ayudas directas para impulsar la electrificación de la flota de taxis. Imprescindible convocar subvenciones para ayudar a migrar la flota hacia vehículos eléctricos e híbridos.</p> <p>Garantizar una red suficiente de puntos de recarga eléctrica en las paradas de taxi o puntos de atracción de viajes, adecuada a las necesidades que vayan surgiendo con la electrificación de la flota.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las propuestas indicadas se encuentran ya recogidas en el apartado correspondiente a "Medidas de Apoyo a la descarbonización en el transporte" del documento de propuestas, en concreto en el apartado 8.6 de dicho documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	18/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	173	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Implantación definitiva de una plataforma de gestión integral de flota de taxis			
<b>Valoración:</b>			
La propuesta se encuentra ya recogida en el apartado correspondiente a "Transporte Público-Gestión de la Flota de Taxi" del documento de propuestas, en concreto en el apartado 4.10 de dicho documento.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	19/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública*

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 139</b>
Con fecha <b>18/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Encarnación Aguilar (Delegada) y Elena Marín</b> en representación de <b>(Directora)</b>
<b>AAVV Triana Norte</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	20/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>168</b>	Área/Temática	<b>Proceso participativo</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reclamación/protesta plazo anunciado de 20 días hábiles para la consulta ciudadana es insuficiente                  Se solicita al Gobierno Municipal la reconsideración y rectificación de los plazos anunciados, no solo para su ampliación sino también garantizar la más alta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	21/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 159
Con fecha <b>19/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Luis Moral Ordóñez</b> en representación de
<b>DEMARCACIÓN DE ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA DEL COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	22/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	174	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Plan de Accesibilidad Universal			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un plan de accesibilidad se considera un plan sectorial específico, que podría desprenderse de la aprobación del PMUS, pero por definición, no conforma parte del mismo. La ciudad de Sevilla ya cuenta actualmente con un plan sectorial específico en materia de accesibilidad, que fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 22 de junio de 2020. El PMUS no plantea actuaciones ordinarias en materia de conservación de pavimentos o acerados, cuya importancia no se pone en entredicho, sino que plantea la creación de nuevas infraestructuras al servicio del peatón mediante la generación de nuevos espacios englobados dentro de las diferentes estrategias que se recogen en el apartado correspondiente de Movilidad Peatonal, para la nueva peatonalización de espacios o ampliación de la infraestructura al servicio del peatón en determinadas ubicaciones consideradas estratégicas a nivel de Ciudad, etc. no por cuestiones de cumplimiento de la normativa, ya de por si de obligado cumplimiento, sino con objeto de potenciar determinados espacios y cualificarlos para su uso por parte de los peatones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	23/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	175	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de corredores BTR - tranvías con vocación metropolitana En tanto entra en funcionamiento una red completa de Metro y una ampliación y mejora de la red de Cercanías ferroviarias, se propone el desarrollo de una Red de Corredores de Autobuses en Plataforma Reservada (BTR) podría ser transformada en el futuro en una red de Tranvías -con algunos posibles tramos subterráneos- y extenderse de forma planificada con vocación metropolitana hacia el exterior del municipio de Sevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del término municipal de Sevilla</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	24/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	176	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mantener el papel de la Ronda Urbana de Sevilla en la movilidad</p> <p>Consideramos necesario mantener la función de la Ronda Urbana de Sevilla prevista en el PGOU, estableciendo en el Centro Ampliado una continuidad escalonada en la ordenación del tráfico, intermedia entre las restricciones al tráfico del Plan Respira, en el Casco Antiguo y Triana y una ordenación sin restricciones en la zona exterior de la ciudad. El PMUS no hace referencia a esta estructura viaria, que rodea el Área Central de la Ciudad o “Centro Ampliado”, en la cual se debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Limitar el tráfico para evitar las penetraciones directas al Centro.</li> <li>· Marcar los puntos de intercambio entre el Vehículo Privado y el Transporte Público de Capacidad.</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las actuaciones contempladas para la Ronda Urbana Norte son las recogidas en el propio PGOU, orientadas a un proceso de reurbanización del mismo para su transformación en un bulvar urbano de acuerdo con los establecido en el apartado 2.8 del documento de propuestas, junto con otras actuaciones de mejora de la permeabilidad con la SE-20, que permitan derivar tráficos de paso a través de esta última vía en detrimento de la Ronda Urbana Norte (apartado 6.5.3 del documento de propuestas). Estas medidas se complementan con medidas orientadas al calzado y disminución del tráfico en la Ronda Histórica (apartado 6.4.4 del documento de propuestas), y de mejora de las rondas exteriores y de las conexiones entre las mismas, que junto con la implantación de la zona de tráfico restringido del Casco Antiguo, conforman un conjunto de medidas que consolidan lo que en la alegación se denomina como una continuidad escalonada intermedia entre las restricciones del Casco Antiguo y la libre circulación de los viarios exteriores. Se encuentra por tanto ya recogida en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	25/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	177	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Supermanzanas para la pacificación de la movilidad en los barrios. Consideramos que deben programarse actuaciones de Supermanzanas, priorizando la movilidad de los residentes autorizados, trasladando el tráfico motorizado de paso a viales de la periferia y dando a los peatones y bicis libertad para circular por todas las calles. Al mismo tiempo, se deben eliminar aparcamientos en superficie ampliar las aceras y reducir la superficie asfaltada para crear más plazas y zonas verdes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Debido al nivel de detalle que requiere la implantación de este tipo de medidas, la propuesta concreta de ubicaciones y delimitación de espacios por distrito excede del grado de concreción que contempla un documento de planificación estratégica como el PMUS. No obstante, se ha concretado la propuesta recogida en el documento inicial, en el sentido de redactar un proyecto o estudio específico que analice por distritos la existencia de zonas idóneas para establecer una supermanzana y los factores y criterios que deberá de tener en cuenta dicho estudio para la implantación con éxito de este tipo de medidas que permita definir los elementos concretos necesarios para su implantación, su delimitación concreta, actuaciones complementarias, valoración económica, reordenaciones del tráfico perimetrales, etc.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	26/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	178	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Desarrollo del transporte a la demanda. Desarrollo de los modos de transporte a la demanda como el Taxi compartido, los VTC, Car Pooling, Sharing de Vehículos (Bicis, Patinetes, Motos, Coches), etc, de forma complementaria con el transporte público.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta indicada ya se encuentra recogida en el documento inicial en los apartados de Gestión de la Movilidad, mediante la implementación de plataformas "Maas", en las de transporte público mediante medidas de mejora de gestión de la flota de taxis, y de forma más específica en el capítulo de apoyo a la descarbonización del transporte en el epígrafe correspondiente a fomento del sharing eléctrico y la intermodalidad del documento de propuestas. Dado que se trata en todo caso de operadores privados, las medidas prevén su integración en sistemas únicos de movilidad, la necesidad de registro en un listado de operadores de movilidad, y la compartición de datos para su estudio de forma conjunta con los de la red de transporte público de forma que se lleve a cabo una labor de coordinación entre los distintos sistemas de transporte.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	27/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	179	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Autoridad unica del transporte metropolitano El PMUS en su fase II debe concretar la creación de una Autoridad Única del Transporte Metropolitano, que se encargue eficazmente de la planificación y gestión de todos los aspectos relativos a los Transportes Públicos en el conjunto del Área Metropolitana de Sevilla, de forma que -trascendiendo las limitaciones competenciales del Ayuntamiento y eventualmente cediendo parte de ellas- se consiga concertar una línea de trabajo institucional con dichas atribuciones.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el documento de propuestas en el apartado 4.8.Cambio del modelo de Gobernanza Metropolitana del Sistema de Transporte, ya se propone una media a medio para la creación de esta autoridad única de transporte metropolitano de viajeros con el objetivo de lograr una fórmula de colaboración entre los municipios del área metropolitana de Sevilla. Dicha propuesta no obstante, requiere de la cesión de competencias por parte de la administración autonómica, por lo que su concreción deberá de llevarse a cabo en el seno de las competencias propias de dicha administración, poniendo el Ayuntamiento a disposición de dicha medida, a la empresa pública TUSSAM para la prestación de servicios de transporte público metropolitano entre aquellos municipios que mayores relaciones mantengan con Sevilla.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	28/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>180</b>	Área/Temática	<b>Gestión de la movilidad</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Coordinación del PMUS de Sevilla con el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla como objetivo esencial. Se debe plantear la actualización y revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla de 2007 (PTMS), estableciendo la coordinación entre el Modelo Territorial derivado de una Ciudad-Territorio Policéntrica con focos de atracción múltiples en el Área Metropolitana, y las actuaciones necesarias en materia de Movilidad Urbana Sostenible.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha incluido en el documento de propuestas, en el apartado de Gestión de la movilidad, un punto donde se recoja la necesaria revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, y su coordinación con el PMUS Sevilla 2030 mediante la conformación de una mesa de trabajo conjunta entre ambas administraciones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	Página		29/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	181	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
En la fase II se deberá concretar valoración presupuestaria, planificación temporal y asignar cada una de ellas a la Administración responsable de desarrollarla			
<b>Valoración:</b>			
La concreción de los datos indicados se llevará a cabo en el documento de Programación en la Ejecución que se define en el punto 3 del Resumen Ejecutivo.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	30/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 191</b>
Con fecha <b>22/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>José Ignacio Colas Suárez</b> en representación de
<b>AUSSA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	31/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	182	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Existe una contradicción entre la catalogación de las zonas reguladas en el Casco Histórico de Sevilla de la página 293 del “Documento Estratégico I: Propuestas” y la declaración de zona ZTR o de tráfico restringido recogido en la resolución 411 de fecha 28 de julio de 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores, que da inicio a los trámites necesarios para la declaración del Casco Antiguo y la zona histórica de Triana, como Área de Especial Restricción al Tráfico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento únicamente lleva a cabo un análisis de la ubicación y radio de influencia de los principales núcleos atractores de viaje, y un mapa de calor de las zonas derivadas de dicho análisis sin concretar zonificación alguna, dado que ello será objeto en todo caso, en las futuras revisiones del contrato de gestión de zona regulada una vez finalice la concesión actual, tal y como se indica en la página 296 del documento de propuestas sometido a información pública. Por tanto, el PMUS no es contradictorio dado que las zonas concretas, o el carácter de las mismas dependiendo de su ubicación a futuro aún no se ha llevado a cabo. Y en cualquier caso, se podría prever, tal y como indica en la mencionada página 296, un régimen especial para dichas zonas llegado el caso. Hasta ese momento, el tratamiento concreto de las zonas reguladas que existen actualmente en el interior de la zona de tráfico restringido cuyo trámite se ha iniciado, se determinará conforme a las previsiones recogidas en el Pliego que rige la concesión de dicho servicio en la actualidad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	32/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	183	Área/Temática	Aparcamiento-ORA
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En la página 299 del “Documento Estratégico I: Propuestas” se recoge el concepto de que la tarifa en zona regulada debe ser mayor que en parking subterráneo (aunque ellos la llevan a partir de la segunda hora) para fomentar el uso del parking subterráneo y liberar espacio en superficie. Estamos totalmente de acuerdo con ese concepto, pero entendemos que debe implantarse desde el primer minuto de estacionamiento regulado, con el objetivo de minimizar el estacionamiento de vehículos en la vía pública para favorecer al peatón/ciudadano.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento recoge la conveniencia de la coordinación de tarifas del estacionamiento regulado y aparcamientos públicos en las zonas más demandadas, de manera que las tarifas establecidas potencien las estancias cortas (inferiores a dos horas) en superficie y las largas estancias en aparcamientos subterráneos. Dicha propuesta busca que el estacionamiento regulado favorezca la rotación, y los estacionamientos cortos sean en superficie y los más largo en parking subterráneo, buscando un equilibrio entre la liberación del espacio público y las necesidades de estacionamiento en la vía pública para gestiones o compras cortas. La propuesta realizada por el peticionario produciría sin embargo una penalización del estacionamiento en la vía pública a favor del subterráneo, cuyos tiempos de acceso, pago y salida son superiores, penalizando de este modo las gestiones o compras breves que difieren del objetivo de equilibrio perseguido por el Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	33/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>184</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En la página 303 del “Documento Estratégico I: Propuestas” se plantea la necesidad de implantación de aparcamientos disuasorios situados en el entorno de la almendra central del Casco Antiguo.</p> <p>En los aparcamientos de Marques de Paradas y San Laureano según registros de ocupacion del area de movilidad en su aplicación puede comprobarse que existe suficiente disponibilidad de plazas de aparcamiento subterráneo en el entorno de la almendra central del Casco Antiguo para atender la demanda recogida en el “Documento Estratégico I: Propuestas”.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los datos indicados corresponden a la situación actual de movilidad existente en el Casco Antiguo y la ciudad, y no desvirtúan las previsiones de incremento del número de desplazamientos como consecuencia del crecimiento del número de habitantes y la evolución del empleo en el año horizonte del Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	34/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 212</b>
Con fecha <b>26/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>José González Jiménez</b> en representación de
<b>ENTIDAD URBANÍSTICA COLABORADORA DE CONSERVACIÓN DEL PARQUE CIENTÍFICO Y TECNOLÓGICO ISLA DE LA CARTUJA Y EL CÍRCULO DE EMPRESARIOS DE CARTUJA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	35/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>185</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Extender el parking disuasorio metropolitano del sur de la Banqueta a toda la Banqueta manteniendo los conceptos de lanzaderas hacia el Parque y las dotaciones de puntos de recarga de vehículos eléctricos. Facilite el desarrollo del proyecto eCitySevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha actualizado la imagen correspondiente a la medida indicada en la página 286 del documento de "Propuestas". Dicha imagen no corresponde, por error, con la previsión de ubicación del aparcamiento contemplada, aunque sí la cifra de número de aparcamientos previstos, 3.800, que se ubicarían en la bancada Sur, en el tramo comprendido entre el puente de la Señorita, y el apeadero de Cercanías de la Cartuja.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	36/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	186	Área/Temática	Descarbonización
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Extender el permiso de acceso a la zona CERO emisiones a los titulares de plazas de estacionamiento privado ubicadas dentro de edificios que se encuentren dentro de la zona de tráfico restringido en igualdad de condiciones que a los usuarios de los aparcamientos públicos que existen dentro del recinto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha recogido la propuesta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	37/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>187</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento-ORA</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Zona GES que se plantea en la Cartuja no se considera que aporten ninguna ventaja a la operativa del PCT Cartuja ni a sus objetivos de desarrollo a medio y largo plazo. Su ubicación se plantea sobre un suelo privado cuya consideración como aparcamiento se encuentra en precario. Por ello, el consejo considera que el documento no debería hacer referencia a este punto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las zonas de estacionamiento regulado se emplean en planificación del transportes, como elemento disuasorio del empleo del vehículo privado, por lo que juegan un papel fundamental a la hora de introducir elementos de ruptura con el modelo de movilidad basado en el coche, especialmente si se hacen coincidir con la introducción de elementos de oferta de modos alternativos de transporte público, o de otra índole. La implantación de zonas de estacionamiento regulado deberá de coordinarse en la segunda fase del PMUS con la coincidencia o no con otras medidas, pero en cualquier caso, la zonificación e implantación definitiva no será tenida en cuenta hasta la próxima renovación de al concesión para la explotación del servicio de GES en su caso, para lo cual se deberá de garantizar la disponibilidad de los terrenos. El PMUS se trata de un documento de planificación en materia de Movilidad, pudiendo contener medidas que impliquen gestiones posteriores en materia de adaptación de usos del suelo, o incluso la gestión de determinadas medidas por parte de otras administraciones, por lo que en dicho caso no sería necesaria la cesión de uso del terreno tal y como hoy se encuentra recogida.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	38/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>187bis</b>	Área/Temática	<b>Descarbonización</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Condicionar las medidas en materia de semipeatonalizaciones y controles de acceso a la evolución del mercado de vehículos no contaminantes, el empleo real de medios de transporte no convencionales y el desarrollo del proyecto Ecity</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La programación en la implantación de las distintas medidas y propuestas recogidas en el documento estratégico se llevará a cabo en la fase siguiente del Plan de Movilidad, una vez se aprueben las mismas. No obstante, la implantación de este tipo de medidas lo que pretenden es impulsar el cambio hacia el uso del transporte público, y las energías limpias, por lo que dilatar su puesta en funcionamiento a que dicho cambio ya se haya producido con anterioridad carecería de sentido. Con independencia de lo anterior, la oferta de plazas existente en los aparcamientos en la zona de Carlos III haría compatible las medidas de peatonalizaciones y controles de acceso para la conformación de la zona de bajas emisiones, con el resto de propósitos perseguidos como la potenciación del uso del transporte público entre los usuarios del PCT, y el cambio a vehículos Cero Emisiones, ofreciendo una alternativa de estacionamiento en el perímetro exterior para los vehículos contaminantes, aunque penalizado frente al resto de modos que tendrían un papel predominante dentro del recinto del PCT.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	39/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>188</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Estudio específico sobre el futuro del transporte ferroviario a la Cartuja o a sus posibles enlaces con la red de Cercanías o con el Metro en Blas Infante, buscando fórmulas que ofreciesen un servicio adecuado al PCT Cartuja y asegurasen su rentabilidad			
<b>Valoración:</b>			
La propuesta solicitada ya se recoge en el apartado 4.7.2.3.Mejora de la Red de Cercanías del documento sometido a información pública.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	40/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>189</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El documento debería recoger el traslado de la Escuela Politécnica Superior desde Los Remedios a la Cartuja, debería actualizar el datos de los trabajadores del Parque y sisutituir la mención de la C5 por la C1 como líneas de servicios a la Cartuja. Sería interesante que el documento plantease medidas para potenciar los itinerarios peatonales hacia el Parque</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Sobre el traslado de la Politécnica, el documento recoge la situación actual, dado que a fecha de hoy aún no se sabe con certeza cuando se producirá este traslado, por lo que se añadirá un comentario al respecto que contemple esta posibilidad. No obstante, dicho traslado no invalida el sentido de las propuestas planteadas. En relación a la línea C5, la misma se refiere a la red de Cercanías (Aljarafe), al igual que la C2 (Cartuja), no a la red de autobús urbano (línea C1/C2). Con respecto al número de trabajadores, el dato hace referencia al momento del diagnóstico. La actualización de los mismos conllevaría por coherencia la del resto de datos de diagnóstico, entendiendo que el dato concreto no influye en el sentido de las propuestas planteadas. Por último, en lo relativo a lasmedidas para el fomento de los itinerarios peatonales, las mismas se encuentran intrínsecamente recogidas en las propuestas de peatonalización de parte de los espacios interiores del PCT en el apartado de implantación de zonas de bajas emisiones, así como en el resto de medidas encaminadas a penalizar el uso del vehículo privado. Una mayor concreción de dichos itinerarios sería objeto del Plan de Transporte al Trabajo del PCT recogido como propuesta en el punto 1.5.2.3 del documento de "Propuestas sometido a información pública, por lo que no sería objeto de este documento, sino uno de los que se derivan de su aprobación para posterior desarrollo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	41/485	

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 243</b>
Con fecha <b>25/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Cristina Murillo Fuentes</b> en representación de
<b>COLEGIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	42/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>190</b>	Área/Temática	<b>Metodología/proceso de elaboración PMUS</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Crear equipos transdisciplinares en lo sucesivo, y muy especialmente como grupo de trabajo de asistencia técnica en la redacción de los diferentes planes sectoriales a distinta escala o proyectos piloto por barrios.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta planteada no se trata de una medida para implementar en el PMUS.No obstante, la misma será tenida en cuenta en el desarrollo de los distintos estudios, planes o proyectos que se desprendan de la implementación de las medidas del PMUS. Igualmente, se ha añadido la necesidad de participación de los Colegios Profesionales con competencias en materia de Movilidad o Urbanismo en la medida inctroducida de estudio para la implementación de supermanzanas.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	43/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	191	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incorporar instrumentos de análisis, diagnóstico y propuesta de dicha realidad espacial más precisos que permita extraer de la metodología GIS unas bases cartográficas sólidas, fruto de la integración de capas sociales, económicas y ambientales de mayor alcance.</p> <p>Si bien entendemos que no es posible revisarlo a nivel de ciudad, la propuesta del Coas pasa por incorporar estas herramientas en la redacción de los diferentes planes sectoriales o proyectos piloto en la escala intermedia o de barrio.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta planteada no se trata de una medida para implementar en el PMUS.No obstante, la misma será tenida en cuenta en el desarrollo de los distintos estudios, planes o proyectos que se desprendan de la implementación de las medidas del PMUS. Igualmente, se ha añadido la necesidad de tener en cuenta dichos elementos en la medida inctroducida de estudio para la implementación de supermanzanas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	44/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	192	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Desde el COAS animamos a superar los límites administrativos y no identificar por defecto las macrozonas con los distritos, tratando de encontrar en la redacción de los diferentes planes de barrio sectoriales o proyectos piloto una mayor transversalidad que atienda a las áreas de influencia reales de los distintos sistemas urbanos.			
<b>Valoración:</b>			
Es necesario para integrar toda la información tanto para el GIS como para el modelo de transportes tener una zonificación compatible con las divisiones administrativas de la ciudad que permita hacer un análisis tanto global como más en detalle de manera practica y fiable. De esta manera se establecen las estrategias y líneas de actuación para Sevilla en materia de movilidad. No obstante, la propuesta realizada sí que podría ser extrapolable a otro tipo de áreas de influencia que se consideren más reales cuando se implanten las medidas concretas, por lo que se tendrá en cuenta en el desarrollo de los distintos estudios, planes o proyectos que se desprendan de la implementación de las medidas del PMUS. La medida introducida para el estudio de la implementación de supermanzanas recoge no obstante los criterios indicados.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	45/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	193	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La propuesta del Coas pasa por incorporar criterios de FRACTABILIDAD (buscando el mismo patrón de funcionamiento que sea escalable a nivel ciudad, distrito, barrio), CIRCULARIEDAD (no hablar solo de ejes y corredores), patrones basados en la HOLÍSTICA (integración y conexión de todas las propuestas en una matriz común) en la redacción de los diferentes planes sectoriales o proyectos piloto en la escala intermedia o de barrio.</p> <p>En las distintas fases de análisis, diagnóstico y propuestas echamos en falta que se hable del “cómo hacer las cosas ante un determinado problema. No hay un hilo conductor que explique cómo llegamos desde un diagnóstico a una propuesta concreta. Nos faltan herramientas en el Plan que permitan, ante un problema detectado, llegar a una solución.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS constituye una herramienta de desarrollo urbano que tiene como punto de partida el diagnóstico del modelo actual de movilidad y la evaluación de las necesidades futuras de movilidad de la ciudad. A partir de ahí se establecen las estrategias y líneas de actuación de las políticas municipales para lograr un nuevo modelo de movilidad más sostenible. Esto establece un marco donde dar solución a cada problema detectado, no con soluciones concretas que serán muy particulares para cada caso, pero sí con una estrategia y línea de actuación clara que poder seguir. Las propuestas que se exponen en el documento son fruto del análisis técnico del equipo redactor partiendo de las claves marcadas por el gobierno municipal, aunque en el documento no se haya plasmado el proceso empleado desde la detección del problema hasta la propuesta de solución por parte de dicho equipo. La concreción en planes, estudios y proyectos de desarrollo de las medidas del Plan, podrá tener en cuenta en su caso los criterios indicados, por lo que se tendrán en cuenta en el desarrollo de los mismos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	46/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>194</b>	Área/Temática	<b>Documento Propuestas</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incorporar el sistema del Río como un elemento de estudio esencial en la construcción del modelo de ciudad y por lo tanto para la movilidad de Sevilla en toda su dimensión.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El río forma parte de la ciudad, siendo un distintivo para Sevilla. Su trazado Norte-Sur que atraviesa la ciudad debe de ser considerado una pieza fundamental en la articulación de una red de espacios libres interconectados a modo de columna vertebral. A efectos de Movilidad, el río debe de ser considerado tanto de forma transversal como de forma longitudinal. Así pues, desde el punto de vista de permeabilidad transversal, el río ha supuesto históricamente una barrera que ha limitado la permeabilidad transversal entre Triana y los Remedios y el resto de la ciudad. Desde el punto de vista de la movilidad longitudinal, el río ha sido igualmente considerado en una doble perspectiva. Por un lado se ha evaluado su aprovechamiento como sistema longitudinal de transporte para la conexión de la ciudad con el área metropolitana, pero la existencia de la esclusa introduce elementos importantes de penalización en los tiempos de viaje que los hace poco competitivos, y el trazado estrictamente urbano requiere aún de elementos de consolidación urbanística de las márgenes, entre otras cuestiones, por lo que a fecha de hoy no puede ser considerado aún como una oportunidad en materia de movilidad, al menos dentro del horizonte del PMUS. Por otro lado, desde la perspectiva de la movilidad peatonal y ciclista el PMUS sí que recoge actuaciones encaminadas a explotar el carácter longitudinal de este eje mediante actuaciones de consolidación de las márgenes del río dentro del sistema de movilidad peatonal y ciclista principalmente en la margen Oeste mediante la remodelación del Paseo de la O, y la conformación de la zona histórica de Triana y la calle Betis como zona de tráfico restringido. Estas actuaciones deberán de completarse en un futuro con otras de carácter puramente urbanístico que sin embargo tendrán una repercusión importante dentro del sistema de movilidad peatonal y ciclista de la ciudad, como las actuaciones previstas en las antiguas instalaciones de Altadis. En este sentido, se puede considerar que el río ya se encuentra considerado dentro del ecosistema de la movilidad urbana recogido en el PMUS. Otro tipo de actuaciones deberá de aplazarse a futuras revisiones del Plan, aunque se coincide en la necesidad de seguir avanzando en la línea indicada en la propuesta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	47/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	195	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Elaborar un Plan Centro integral que reconozca esta diversidad y establezca una batería de medidas específica para cada subzona, implementando en dicho estudio la relación e interconexión entre ellas.			
<b>Valoración:</b>			
Aunque se coincide plenamente en el sentido de la propuesta indicada, el actual escenario de Casco Antiguo de la ciudad parte de una situación de acceso indiscriminado de vehículos y de una distribución urbana de mercancías desordenada que requiere de actuaciones previas de reordenación de accesos y de la actividad logística que permitan disponer de un escenario estable sobre el que construir un sistema más complejo de interrelación entre los distintos barrios que conforman el interior del Casco Antiguo, mediante actuaciones que además tendrían un alcance que trascienden de la disciplina de la Movilidad. El actual documento del PMUS sienta las bases para poder avanzar hacia un proceso transformador del Casco Antiguo de mucho más calado, pero el horizonte temporal del mismo y las actuaciones en él contenidas suponen una limitación en cuanto a los recursos disponibles para implementar dichos cambios antes del año 2030. La propuesta realizada deberá por tanto de ser objeto de un estudio específico y transversal con diversas disciplinas que se podrá llevar a cabo en un futuro sobre la base que el PMUS pretende construir, por lo que se tendrá en cuenta una vez se aborde el mismo, trascendiendo este del límite competencial del PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	48/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>196</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incorporar de manera decidida e integrada un Plan de Movilidad de Barrios, desarrollado como plan sectorial, proponiendo la conceptualización y desarrollo de un proyecto piloto de ‘supermanzana’ específica para Sevilla.</p> <p>las medidas en particular para la red peatonal y bicicleta, se produce frecuentemente un salto de escala directamente del distrito a la calle.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. Debido al nivel de detalle que requiere la implantación de este tipo de medidas, la propuesta concreta de ubicaciones y delimitación de espacios por distrito excede del grado de concreción que contempla un documento de planificación estratégica como el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	49/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	197	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Considerando los 8 escenarios analizados por el plan, el Coas considera que dichos escenarios ilustran en realidad una opción (BTR) y 7 variantes de una segunda, ya que no se exploran apenas trazados alternativos ni la puesta en carga de otros posibles sistemas. El Coas no comparte el criterio de puntuación del panel de expertos fundamentalmente en lo referente al impacto económico y temporal de los diferentes escenarios, ya que la ponderación no es consecuente con los datos de partida aportados por el propio plan.</p> <p>Siendo consecuentes con el previsible bajo presupuesto de implementación para el plan y con la urgencia de su horizonte temporal, la propuesta del Coas pasa por reconsiderar sistemas de transporte público de alta capacidad que ofrezcan una alternativa de movilidad intraurbana de muy baja inversión, inminente puesta en funcionamiento y flexibilidad de adaptación a un futuro incierto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Dada la inminente necesidad de avanzar hacia la implementación y rediseño de sistemas de transporte de mayor eficiencia y capacidad, el Plan ha desarrollado en su capítulo de transporte público el diseño e implantación de forma provisional, hasta que la red de metro planificada por la Junta de Andalucía pueda ser una realidad, una red de transporte público de media y alta capacidad implementada por fases, y basada en el empleo de autobuses con criterio de itinerarios, vehículos y distanciamiento de paradas propios de redes tipo BTR o tranviarias, sobre carril reservado y prioridad semafórica en los cruces a nivel, flexible y adaptable conforme se avance en la puesta en servicio de las infraestructuras definitivas de Metro Ligero de la Junta de Andalucía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	50/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	198	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Urbanismo táctico, transformación del paisaje urbano como metodología de intervención a las redes de movilidad blanda			
<b>Valoración:</b>			
Se ha tenido en cuenta con la medida sobre estudio para la redefinición de la unidad básica de ciudad de calle a supermanzana, e igualmente se considerará a la hora de abordar otras actuaciones en materia de mejora de la movilidad peatonal, tanto integradas dentro del plan, como fuera del mismo.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	51/485	

Nº ID	199	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Desde el Coas proponemos encarecidamente la potenciación de redes peatonales capaces de conectar internamente los barrios, conectando otra serie de nodos de utilidad pública.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha tenido en cuenta con la medida sobre estudio para la redefinición de la unidad básica de ciudad de calle a supermanzana, e igualmente se considerará a la hora de abordar otras actuaciones en materia de mejora de la movilidad peatonal, tanto integradas dentro del plan, como fuera del mismo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	52/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	200	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuestas como la cubrición en época estival de los puentes más transitados sobre el río quedan fuera de foco. En opinión del Coas, el Plan no incorpora con la necesaria intensidad esta cuestión que es capital, por lo que la interacción de las redes blandas con las zonas verdes y los grandes ejes arbolados permanece inexplorada.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta realizada debe de ser considerada más un criterio que una propuesta en si misma. En este sentido, la propuesta que hace el PMUS, es la de transformación del paisaje urbano mediante la implementación y transformación de grandes avenidas de la ciudad en verdaderos corredores verdes. El desarrollo de dicha medida, implicará la implementación de actuaciones sobre los criterios de interacción de las redes de movilidad peatonal y ciclista con las zonas verdes que transforme el paisaje urbano de la ciudad. La actuación que en breve se va a llevar a cabo en la Avenida San Francisco Javier es un ejemplo de desarrollo de la estrategia de implantación de corredores verdes, que recoge los criterios solicitados por el COAS, y donde pueden visualizarse de forma directa las implicaciones que el desarrollo de dicha medida supone en la práctica. El PMUS establece un listado de futuros corredores verdes. No obstante, se han recogido las medidas solicitadas dentro de la definición de la estrategia de corredores verdes, a modo de criterios tener en cuenta a la hora de abordar el desarrollo de las actuaciones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	53/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	201	Área/Temática	Documento	Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>				
<p>Consideran que deberían disminuir los desplazamientos globales, y aumentar el reparto modal de los modos no motorizados. Ponen en duda el reparto modal de coche y TP con los tiempos considerados, sobre todo cuando la elección del indicador principal que articula toda la propuesta de cambio de reparto modal es la duración media en relación con los tiempos de viaje en cada modo.</p>				
<b>Valoración:</b>				
<p>El reparto modal no depende del tiempo de viaje en particular, sino de muchas más variables consideradas en el modelo de transporte realizado de la ciudad de Sevilla, y del cual una vez simulados las propuestas consideradas ofrece una evaluación funcional de las mismas dando como salida el propio modelo el número de desplazamientos, reparto modal, tiempos de viaje según modo, etc. La consideración de los tiempos de viaje parte del planteamiento de la componente social de la sostenibilidad, desde la perspectiva de que el acercamiento de los tiempos de viaje entre el vehículo privado y el transporte público permitirá que el uso del transporte público no sea considerado como un elemento diferenciador del status social, sino como otra de las múltiples opciones de movilidad que la ciudad pone a disposición de sus residentes. La variable de reparto modal deberá de formar parte no obstante del sistema de indicadores qde seguimiento que se definan en la segunda fase del Plan. La componente medioambiental en lo relativo a las mediciones de gases contaminantes dependerá en gran medida de dicha variable, aunque no de forma exclusiva, dado que el empleo de vehículos cero emisiones también jugará un papel importante en el futuro de las ciudades.</p>				

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	54/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



Nº ID	202	Área/Temática	Documento Evaluación
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Los objetivos de reducción de emisiones parecen ser erróneos, ya que se extrapola el mismo porcentaje a cada uno de los agentes emisores, obviando aparentemente las emisiones derivadas del transporte público en general, y de los medios ferroviarios y del coche eléctrico en particular (la electricidad no se estima 100% procedente de fuentes renovables en el tiempo analizado)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Dentro de la evaluación ambiental lo que se evalúa son las emisiones del sector transporte, en particular las emitidas por el tráfico rodado, los vehículos eléctricos no producen emisiones como tal, si bien las provenientes del consumo eléctrico entran dentro del cómputo de las emisiones del sector de consumo de energía eléctrica, según la división según sectores de actividad del PACES 2017.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	55/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	203	Área/Temática	Documento Evaluación
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Con todo ello, el Coas considera importante incorporar un sistema de indicadores precisos que estén alineados de una forma clara e inequívoca con los objetivos del propio plan, en particular con aquellos relativos al reparto modal y la reducción de emisiones</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los indicadores se estableceran en las siguientes fases del Plan, una vez analizadas las alegaciones y realizadas las modificaciones oportunas en las propuestas como consecuencia de las aportaciones recibidas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	56/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 266</b>
Con fecha <b>29/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Francisco Javier Oñate Ruiz</b> en representación de
<b>COLECTIVO CIUDADANO Y VECINOS DE LA PLAZA DE SAN LEANDRO</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	57/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	204	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone a la Plaza San Leandro para estar inmersa en una supermanzana, entendiendo la movilidad interior del Casco Murado como una serie de Supermanzanas. La supermanzana que contiene la Plaza de San Leandro como espacio urbano central, es la Supermanzana Puerta de Carmona.</p> <p>Se citan las singularidades de la Plaza y el interés de evitar en lo posible el tráfico en la plaza y el entorno inmediato, así como la justificación de la solución planteada.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. La propuesta de zonas concretas como candidatas a dicho estudio deberá de abordarse en el marco de los mismos dado el nivel de definición y detalle que requieren este tipo de medidas, que exceden los propios de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad como es el PMUS de Sevilla 2030. De este modo, la propuesta no se acepta, no por el contenido de la misma, sino por entender que el PMUS no es el instrumento idóneo para recoger la misma.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	58/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	205	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La Plaza de San Leandro como centro urbano de una supermanzana del Casco Murado. Ordenación del sentido de circulación de las calles adyacentes. Para evitar que la plaza San Leandro sea una plaza de paso de vehículos motorizados y de búsqueda de estacionamiento:</p> <p>Peatonalizar la calle Zamudio, lo que posibilita extender la plaza incorporando el Convento a la misma.</p> <p>Cambiar de sentido la calle Dormitorio disponiendo la circulación desde Alhóndiga a Plaza Cristo de Burgos.</p> <p>Cambiar el sentido de la calle Cardenal Cervantes disponiendo la circulación desde Santiago a la confluencia de Zamudio con Francisco Carrión Mejias e Imperial.</p> <p>La solución real consistiría en restringir todo lo posible el tráfico en el Casco Murado</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. La propuesta de zonas concretas como candidatas a dicho estudio deberá de abordarse en el marco de los mismos dado el nivel de definición y detalle que requieren este tipo de medidas, que exceden los propios de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad como es el PMUS de Sevilla 2030. De este modo, la propuesta no se acepta, no por el contenido de la misma, sino por entender que el PMUS no es el instrumento idóneo para recoger la misma.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	59/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 270</b>
Con fecha <b>27/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Teresa Florido Mancheño</b> en representación de
<b>ASOCIACIÓN DE VECINOS FORO DE HELIÓPOLIS</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	60/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	206	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Configurar la Avenida de Reina Mercedes como eje central de un núcleo urbano carece de sentido, pretender que en un solo carril por sentido puedan circular 3 líneas de autobuses más el resto vehículos necesarios (viviendas, suministros, etc) nos parece utópico. Las Razas y la Palmera carecen de la fluidez necesaria a determinadas horas para asumir el tráfico de Reina Mercedes, así como el tráfico proveniente del C.C Lagoh, el futuro Palacio de la Justicia y la ejecución del Plan del Puerto. La Av, Reina Mercedes sirve de comunicación entre barrios y conglomerados urbanos además de paso de grandes masas de ciudadanos (Estadio del Betis, tejido docente,...). Por todo esto piden no dar comienzo a las obras de semipeatonalización de la Av Reina Mercedes hasta que las obras de la línea 3 de metro no hayan finalizado.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta de reordenación de la Avenida de Reina Mercedes contemplará aquellas actuaciones necesarias para reordenar la circulación de vehículos a través de la red de viarios principales que la rodean, o mediante pasos transversales, garantizando en todo momento el acceso de los vecinos a sus garajes. La funcionalidad de los viarios a los que se hace referencia es diferente de la de la Avenida Reina Mercedes, por lo que no son comparables ni sustitutos a nivel de jerarquía viaria. La dotación de carriles reservados para su uso por transporte público pretende dar solución temporal a posibles desfases entre la construcción de la línea 3 de metro y la futura peatonalización de Reina Mercedes, por lo se tratan de medidas compatibles. No obstante, la propuesta se valorará en la fase de programación del Plan una vez se aborde la misma.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	61/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	207	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Que los innumerables contenedores alineados en los carriles de la Avenida Reina Mercedes vengan soterrados para permitir la fluidez del tráfico.			
<b>Valoración:</b>			
La modalidad de contenedores y sistema de recogida de basuras no forma parte de las competencias de un documento de planeamiento estratégico en materia de movilidad a largo plazo. La influencia que el sistema de recogida de basuras pueda tener en la afectación al tráfico en momentos puntuales del día deberá de tratarse por tanto dentro del marco de la gestión ordinaria del sistema de recogida de RSU, sin que ello deba de conformar un condicionante en el futuro de las medidas que a nivel de movilidad se establezcan.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	62/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	208	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Que los propietarios con garajes que den a la Avenida Reina Mercedes puedan circular hasta su plaza de estacionamiento o dispongan de estacionamiento en superficie			
<b>Valoración:</b>			
La ordenanza de Circulación garantiza el acceso a los propietarios de garajes aunque los mismos se encuentren ubicados en zonas peatonales. En este sentido, cualquier proyecto de peatonalización que se aborde contemplará, en su fase de desarrollo, la correspondiente reordenación del tráfico que garantice el acceso de los vecinos a sus garajes entre otras cuestiones.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	63/485	

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 275</b>
Con fecha <b>01/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Carmen García Rosell</b> en representación de
<b>PLATAFORMA DE LA SOCIEDAD CIVIL DE SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	64/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	209	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Según la Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del IDAE», la elaboración del PMUS de la ciudad de Sevilla no ha cumplido con los mínimos exigibles a cualquier proceso participativo de este calibre. Propuesta: Que, una vez finalizada la actual fase exposición pública y antes de que el PMUS sea aprobado de forma definitiva por el Ayuntamiento de Sevilla, se inicie una nueva fase de participación real con los agentes sociales de la ciudad, asociaciones de vecinos, plataformas, colectivos medioambientalistas... para seguir recabando aportaciones al documento y concretar las actuaciones que finalmente se lleven a cabo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	65/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>210</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre los ejes peatonales en el Casco Antiguo: calles residenciales                  Que se definan formalmente como Zonas 20 y sean señalizadas como Calles Residenciales aquellos ejes peatonales que cumplan los requisitos del artículo 35 de la Ordenanza de Circulación de la Ciudad de Sevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida solicitada ya se encuentra implantada. El Casco Antiguo se encuentra declarado como Zona 30 y señalizada como tal desde el año 2007 conforme a lo establecido en el art. 7 de la Ordenanza de Circulación. En el caso de las zonas 20, reguladas mediante el art. 35 de la citada ordenanza, las mismas no requieren de declaración formal, sino que las mismas se encuentran definidas directamente por la misma, sin necesidad de declaración expresa. Con independencia de lo anterior, en paralelo a la declaración del Casco Antiguo como zona 30, también se llevó a cabo el diseño de una señalización específica para una mejor comprensión de los usuarios de la vía, en la que se establece la prioridad del peatón y la bicicleta frente al vehículo, y que fué instalada en todas aquellas vías que cumplían los requisitos establecidos en la Ordenanza de Circulación. En el caso de aquellas nuevas zonas que se vayan acondicionando conforme a lo establecido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Documento Estratégico(I) Propuestas, apartado 2 "Propuestas para la movilidad peatonal", como Zonas 20, la señalización de las mismas será concretada en el momento de su concreción y en todo caso de la ejecución de las actuaciones correspondientes.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	66/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	211	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la Ronda del Centro Histórico: al servicio del transporte público, el peatón y la bicicleta</p> <p>Es necesario mantener la función de la Ronda del Centro Urbano prevista en el PGOU, manteniendo en el PMUS el criterio del PGOU de establecer en el Centro Ampliado una continuidad escalonada en la ordenación del tráfico, intermedia entre las restricciones al tráfico del Plan Respira, en el Casco Antiguo y Triana y la ordenación sin restricciones en la zona exterior de la ciudad.</p> <p>Propuesta: Que se atiendan las recomendaciones recogidas en el PGOU vigente para la Ronda del Centro Histórico recuperando su calidad ambiental como eje peatonal con una plataforma reservada en superficie para el transporte público.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS ya contempla un conjunto de actuaciones que abarca desde la Ronda Urbana Norte hasta la Ronda Histórica, orientadas a conseguir esa continuidad escalonada a la que se hace referencia en la propuesta presentada. De este modo, se recogen un conjunto de medidas orientadas al calmado y disminución del tráfico en la Ronda Histórica (apartado 6.4.4 del documento de propuestas), seguido de diversas mejoras en las rondas exteriores y de las conexiones entre las mismas, hasta llegar a la Ronda Urbana Norte donde se prevé un proceso de reurbanización de la misma para su transformación en un bulevar urbano de acuerdo con lo establecido en el apartado 2.8 del documento de propuestas, junto con otras actuaciones de mejora de la permeabilidad con la SE-20, que permitan derivar tráficos de paso a través de esta última vía en detrimento de la Ronda Urbana Norte (apartado 6.5.3 del documento de propuestas). Estas actuaciones, junto con la implantación de la zona de tráfico restringido del Casco Antiguo, conforman un conjunto de medidas que consolidan lo que en la alegación se denomina como una continuidad escalonada intermedia entre las restricciones del Casco Antiguo y la libre circulación de los viarios exteriores. Se encuentra por tanto ya recogida en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	67/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	212	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la reurbanización de la Avenida San Francisco Javier: una ampliación innecesaria y alternativa al trazado previsto</p> <p>La ampliación prevista del metrocentro hasta Nervión supone el solapamiento del tranvía con la Red de Cercanías de Renfe, que dispone de líneas que ya permiten conectar San Bernardo y Santa Justa no solo con los municipios de la provincia, sino también con numerosos barrios y con la isla de la Cartuja.</p> <p>Propuesta: Que se rechace la propuesta de ampliación del metrocentro por la Avenida San Francisco Javier o, en caso contrario, se atiendan las propuestas recogidas en los últimos recursos presentados al expediente núm. 548/2020, sobre la concesión de la calificación ambiental para la actividad de metro ligero en superficie con el objetivo de garantizar un trazado alternativo para la ampliación del metrocentro que suponga una mejora ambiental de la Avenida San Francisco Javier.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las características de las líneas de transporte ferroviario interurbano de carácter regional no son compatibles con las necesidades de un transporte público urbano, ni en frecuencias, ni por el material móvil empleado, ni por sus estaciones, ni por la distancia y ubicación de las mismas, ni el régimen tarifario, además de introducir importantes penalizaciones debido a la necesidad de llevar a cabo trasbordos entre distintos modos de transportes. Las matrices origen destino demuestran las importantes relaciones existentes entre las zonas Este y Nervión, que quedarían sin atender por la red de Metro diseñada por la Junta de Andalucía. La prolongación del Metrocentro permitiría atender dichas relaciones, además de la llegada de viajeros a la estación de Santa Justa. La existencia de otros modos de transporte como el autobús no es incompatible con la implantación de un nuevo modo de tipo ferroviario, de mayor capacidad, velocidad y fiabilidad que mejoran sustancialmente la calidad del transporte público para hacerlo más competitivo frente al vehículo privado. Por otro lado, el PMUS ya contempla la transformación de San Francisco Javier como un corredor verde. Adicionalmente, la propuesta se refiere a la ampliación del Metrocentro, proyecto que ya ha sido objeto de la correspondiente tramitación. En concreto, el Plan Especial de la Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla (Tramo San Bernardo - Santa Justa), fue aprobado de manera definitiva con fecha 20/02/2020, habiendo pasado previamente por la correspondiente fase de alegaciones, por lo que no se considera en el presente proceso de información pública.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	68/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	213	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre las supermanzanas: restricciones de tráfico en todos los Distritos Propuesta: Que, antes de la aprobación definitiva del PMUS por el Ayuntamiento de Sevilla, se realice el estudio para establecer supermanzanas en todos los Distritos y se recojan como propuestas concretas</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, el PMUS recoge los criterios que deberán de tenerse en cuenta de cara a la ejecución de los estudios indicados. Dado el nivel de detalle que requiere este tipo de medidas, y que sus resultados en ningún caso pueden ser extrapolados de una ciudad a otra o de un barrio a otro, un Documento de Planificación Estratégica como el PMUS no puede definir de manera concreta las Supermanzanas a implantar. En definitiva, se realizará un estudio específico para determinar en cada distrito la zona más idónea que posibilite establecer una supermanzana, lo que servirá de piloto para obtener la información necesaria del comportamiento de las mismas y su posible réplica en otras zonas de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	69/485	

Nº ID	214	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre los caminos escolares seguros</p> <p>Propuesta: Que se realice un Plan de Movilidad a Centros Escolares, priorizando la movilidad ciclopeatonal y la independencia de los menores y se incluya en la documentación definitiva del PMUS.</p> <p>Propuesta: Que se priorice la implantación de caminos escolares seguros en las zonas de tráfico restringido y no se contemple a los centros educativos como una excepción de forma genérica.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS, en este sentido, ya apuesta y cree firmemente en la importancia de los caminos escolares y así lo deja recogido en el capítulo de Gestión de la Movilidad, apartado 1.5.2.3 Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica donde se propone: "Implementar programas permanentes para el establecimiento de caminos escolares seguros de forma progresiva en toda la ciudad". Sin embargo, la ciudad de Sevilla cuenta con cientos de centros escolares. La definición del camino exacto que deben de seguir los escolares de todos los centros educativos implica la realización de un proyecto específico para cada uno de los centros con la elaboración de encuestas entre los escolares, madres y padres, elaboración de mapas de calor, estudio promenorizado de los itinerarios y paradas establecidos en los pedibuses, actuaciones correctas de adaptación de Acerados, pasos de peatones, o entornos de las puertas de entradas y salidas de los centros escolares o cortes de tráfico, habilitación de patrullas escolares. Se trata por tanto de un trabajo a realizar en el corto, medio y largo plazo, que excede el alcance de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad completa a 10 años como es el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	70/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	215	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Sobre la red de transporte público de alta capacidad: apostar por el BRT			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	71/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	216	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la red de Cercanías: aprovechar al 100% la infraestructura existente</p> <p>Propuesta: Recoger en el PMUS las siguientes propuestas para la red de Cercanías:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Introducir posibles cambios en la red de Tussam para acercar paradas o líneas a las estaciones de Cercanías.</li> <li>- Poner en marcha una campaña de promoción de la red de Cercanías existente para difundir su conocimiento entre la población.</li> <li>- Mejorar las conexiones entre Sevilla y la Sierra Norte y oeste peninsular.</li> <li>- Establecer un apeadero a la altura de la Universidad Pablo de Olavide y un pasillo verde hasta la Universidad y Colegios Mayores; en la Circunvalación de la Red Arterial del Ferrocarril en Sevilla (RAF).</li> <li>- Ampliar el trazado ferroviario desde el actual Apeadero de Isla de la Cartuja, en una primera fase hasta el Campo de Feria (aparcamientos de la Feria de Sevilla), con paradas en: Puerta Triana, Barrio León- Triana, Los Remedios y Campo de Feria. Combinación intermodal con la Línea 1 de metro de Sevilla y proyección posterior a localidades próximas como: San Juan de Aznalfarache, Gelves, etc., hasta Puebla del Río.</li> <li>- Establecer un nuevo ramal ferroviario desde el apeadero del Palacio de Congresos hasta el Aeropuerto de Sevilla. Con paradas intermedias en Sevilla-Este, Parque Alcosa y Aeropuerto de Sevilla.</li> <li>- Trasladar el tráfico de contenedores de la actual estación de contenedores en La Negrilla, con transportes de Mercancías Peligrosas, a la estación de Sevilla – Majarabique (infrautilizada). Creando un gran centro intermodal de transportes de mercancías.</li> <li>- Habilitar el doble sentido de la línea circular C4 y aumentar su frecuencia de paso.</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La definición de la ubicación de paradas de las líneas de TUSAM excede el alcance de los contenidos de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad . En cualquier caso, el PMUS propone la adecuada intermodalidad entre los distintos modos de transporte dado que la red de Cercanías no es competencia de la administración local. Dentro de esta intermodalidad se incluye la necesaria coordinación e información entre la red de líneas de Tussam y las líneas de Cercanías. Igualmente, se va a recoger dentro de las propuestas relativas a la mejora de la red de Cercanías, la necesidad de que en paralelo se lleve a cabo una campaña de difusión de este sistema de transporte por parte RENFE. Respecto a la ampliación del trazado desde la Isla de la Cartuja, el documento ya recoge en su apartado 4.7.2.3. Mejora de la Red de Cercanías la necesidad del cierre del anillo ferroviario, la mejora de la infraestructura para permitir mejora en frecuencias y funcionamiento de la red en su conjunto , y la conexión con el aeropuerto de Sevilla. Las conexiones con la sierra norte, el oeste peninsular, o el tráfico de contenedores no tienen repercusión en la movilidad urbana/metropolitana, por lo que no son objeto del presente documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	72/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 276
Con fecha <b>01/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Simón Onrubia Bodas</b> en representación de
<b>PROSEVILLAPORT</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	73/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	217	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Apenas se recogen medidas concretas de movilidad para el puerto de Sevilla			
<b>Valoración:</b>			
El puerto por sus características tanto de las actividades realizadas, horarios, así como por su morfología necesita de la elaboración de un Plan de Movilidad específico que tenga en cuenta sobre todo la movilidad laboral. Queda recogido en el apartado 1.5. Planes de movilidad en Centros de trabajo y áreas de actividad económica la necesidad de realizar este tipo de planes así como las Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	74/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	218	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se valora que este enclave se va a ver sensiblemente afectado por proyectos de gran envergadura, destacando las obras en el Puente del Centenario, la construcción y desarrollo de nuevos barrios cercanos y el previsible auge de futuros proyectos logísticos</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Este tipo de actuaciones deben ir acompañadas de un estudio de movilidad específico dada la envergadura y repercusión en la movilidad que pueden tener, tal y como ya ha llevado a cabo la Junta de Andalucía en el caso de la ciudad de la justicia, o el Centro Comercial Lagoh con carácter previo a su apertura. La actividad logística en materia portuaria no es objeto del PMUS. Las obras en el puente del Centenario se trata de situaciones provisionales, que disponen de sus propios planes de desvíos de tráfico provisionales por obras, por lo que no se trata de una cuestión que afecte a los hábitos de movilidad de la zona a medio o largo plazo. Por último, en lo que respecta al desarrollo de barrios cercanos, el modelo de transportes ha considerado todos los grandes desarrollos urbanísticos de acuerdo con lo reflejado en el documento de análisis y diagnóstico publicado, por lo que las soluciones y medidas propuestas ya tienen en cuenta dichos desarrollos. No obstante, a nivel de sistema de transporte público, el PMUS únicamente recoge el análisis de la red de media y alta capacidad, por lo que las líneas de transporte público urbano ordinarias no están contempladas por exceder del alcance de un documento de planificación estratégica a nivel ciudad. Dichas líneas son tratadas directamente por TUSAM y serán implementadas llegado el momento conforme a la demanda existente en cada caso.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	75/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	219	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Cita que en el diagnóstico se establece que el puente del centenario es uno de los que presenta más densidad de tráfico y que la SE-30 se encuentra al límite de su capacidad de servicio lo que hace necesario la finalización de la SE-40			
<b>Valoración:</b>			
La página 19 del Resumen Ejecutivo sometido a información pública recoge la necesidad de finalizar la SE-40			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	76/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	220	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se pone de manifiesto que tanto las empresas del Puerto como la Asociación llevan años reivindicando la necesidad de que el transporte público llegue a la zona y esto no se contempla en el Plan de movilidad.</p> <p>Se reclama la llegada del transporte público al recinto con una línea de autobuses y lanzaderas desde diferentes estaciones de Metro, especialmente en horas punta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La llegada del transporte público dependerá en gran medida de las necesidades que se detecten en el Plan de Transporte al trabajo que se elabore por quien corresponda, donde se identifiquen franjas horarias, origen y destino de los trabajadores, reparto modal actual, concentración de la demanda, etc. Una vez se lleve a cabo dicho estudio, se podrá abordar el análisis de la implementación de líneas de transporte público urbano a la zona. No obstante, el PMUS únicamente recoge el análisis de líneas de media y alta capacidad, por lo que el detalle de líneas convencionales excede de los contenidos del mismo, debiendo de plantearse en su caso a la empresa TUSAM en el marco de la gestión ordinaria del servicio.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	77/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 282</b>
Con fecha <b>01/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Juan Manuel Mellado González</b> en representación de
<b>ASOCIACIÓN A CONTRAMANO: ASAMBLEA CICLISTA DE SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	78/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	221	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Que se revise el objetivo de participación modal de la bicicleta para 2030, incluyendo un aumento sustancial de la misma, para lo cual habrán de revisarse igualmente las actuaciones a revisar de aquí a dicha fecha, de acuerdo al nuevo objetivo propuesto. Este objetivo debe preservar al menos el objetivo del Programa de la Bicicleta Sevilla 2020, de aumentar el número de desplazamientos diarios en bicicleta (en día laborable tipo) de los 70.000 actuales a 115.000, medido según la metodología utilizada en el mencionado Programa de la Bicicleta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>EL documento sometido a información pública ya recoge, en el documento de evaluación apartado 4.3., la previsión de que cuotas superiores de participación en el reparto modal. Tal y como se indica, el modelo de transportes elaborado es un modelo de macrosimulación, los resultados obtenidos son sólo del impacto de las medidas evaluadas ya que habrá otras que, por su naturaleza y características, no puedan ser medibles con el modelo macro elaborado. Ello no implica que el resto de medidas no tenga repercusión sino que la misma no es posible de medir con el modelo empleado. Por tanto, si bien es cierto que las actuaciones modelizadas son las que tendrán mayor impacto en la movilidad de la ciudad, el resto de las propuestas también tendrán su aportación al cambio hacia un modelo de movilidad más sostenible para la ciudad de Sevilla. Por consiguiente, los resultados estimados por el modelo de transportes en el horizonte del Plan no deben de ser considerados como un objetivo del Plan, sino que simplemente el resto de medidas no pueden ser medibles al nivel de simulación que se está haciendo. En este sentido, las previsiones del programa de la bicicleta deben de considerarse vigentes teniendo en cuenta los ajustes establecidos debido a la diferencia en la metodología de cálculo de número de viajes que también se recogen en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	79/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	222	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En todas las actuaciones urbanísticas comenzadas con posterioridad a la redacción del PMUS se incluirán vías ciclistas en ambas direcciones según los criterios contenidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta, en el Programa de la Bicicleta de Sevilla y en las Normas Urbanísticas de la ciudad, así como su conexión con el resto de la red de vías ciclistas de la ciudad en todas aquellas calles y avenidas con más de un carril de circulación por sentido.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha recogido en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	80/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	223	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Todas las grandes infraestructuras de circunvalación y variantes deberán ser permeables para la movilidad ciclista y peatonal, incorporando pasos adecuados que garanticen la continuidad de las vías ciclistas y senderos peatonales, incluyendo vías verdes y puertas verdes (por ejemplo la “puerta verde” entre Sevilla y Los Palacios que ha sido cortada por la SE-4o, como se explica más abajo).</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista interna, y prevé actuaciones en materia de conexión dentro del término municipal de Sevilla con otros municipios (compleción exterior), además de llevar a cabo una apuesta por la integración metropolitana de al red ciclista. Dado el límite de las competencias de que dispone el Ayuntamiento de Sevilla en el presente documento, no es posible avanzar en el desarrollo de determinadas líneas estratégicas más allá del planteamiento de las mismas hasta el límite del término municipal y su propuesta de análisis por parte de las administraciones públicas competentes, del mismo modo que hace en otras propuestas recogidas en el Plan sobre la red de transporte metropolitana. En el caso que nos ocupa, el modo en que las distintas infraestructuras abordan el cruce de las vías ciclistas fuera del término municipal de Sevilla, deberá de ser objeto en cualquier caso del Plan de transporte Metropolitano una vez se aborde su redacción por parte de la Junta de Andalucía.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
<b>Observaciones</b>	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Url De Verificación</b>	<b>Página</b>		81/485	
	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	224	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Se procurará la conexión a la red de vías ciclistas de todos los núcleos aislados de población del municipio, así como establecer acuerdos con los municipios limítrofes para la conexión de los núcleos aislados de población próximos a Sevilla pertenecientes a dichos municipios.			
<b>Valoración:</b>			
Dicha medida se englobaría dentro de la propuesta de compleción de la red metropolitana de vías ciclistas recogida en el resumen ejecutivo del Plan. No obstante, se ha creado apartado específico dentro del capítulo de propuestas de movilidad ciclista donde se recoge la propuesta de compleción de la red ciclista metropolitana, que además de la ejecución de las infraestructuras del Plan Andaluz de la Bicicleta, recoja la conexión con otros núcleos de población cercanos como Montequinto, Fuente del Rey, La Rinconada o la Algaba.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	82/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	225	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Cuando se decida cambiar de doble sentido a sentido único una vía pública se deben siempre incorporar medidas correctoras del impacto negativo de dicha actuación sobre la movilidad ciclista y, en concreto, en vías sin carril-bici bi-direccional, se debe siempre incorporar al menos un carril-bici mono-direccional en el sentido contrario al flujo de la movilidad motorizada</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el documento sometido a información pública únicamente se recogen 3 propuestas de reordenación a sentido único. En el caso de la Carretera de Carmona, ya cuenta con carril bici bidireccional. En el caso de Virgen de Luján, ya se ha recogido la implantación de carril bici bidireccional en el documento modificado tras el análisis de las propuestas presentadas. Sin embargo, en el caso de Manuel Siurot, la sección de calzada existente no permite la implantación de un carril bici con un mínimo de sección que posibilite la circulación de bicicletas en condiciones de seguridad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	Página		83/485	
	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	226	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Cuando se presenten situaciones de saturación en tramos de la red ciclista de la ciudad, el criterio de ampliación será la creación en la margen opuesta del actual carri-bici bi- direccional otro carril-bici bi-direccional</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La solución de zonas con elevada intensidad de circulación de bicicletas se trata de casos específicos, donde ya existe infraestructura, que requieren de estudios específicos tanto para la detección del problema, como para la propuesta de las soluciones más adecuadas atendiendo a la sección de la vía y compatibilidad con otros usos, etc. Se trata por tanto de soluciones a problemas puntuales, cuyo alcance se escapa del alcance del PMUS y que en cualquier caso requerirán de estudio por parte de la Oficina de la bicicleta, o desarrollo en un plan sectorial específico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	84/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	227	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se tratará siempre de que las vías ciclistas no den rodeos innecesarios en los cruces o pasando reiteradamente y de un modo injustificado de un lado a otro de la vía pública, ello se evitará en todas las nuevas actuaciones y se incluirán actuaciones para corregir estas deficiencias de la red actual según los criterios contenidos en el Programa de la Bicicleta de Sevilla</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta indicada se trata de un criterio específico de diseño de la red, cuyo contenido excede de los exigibles a un documento de planificación estratégica a nivel ciudad a 10 años. Dado que además las actuaciones se encuentran ya recogidas en el Programa de la Bicicleta, no procede replicarlas tanto por la escala de las mismas, como por encontrarse ya contempladas en el documento de planificación sectorial correspondiente.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	85/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	228	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Todas las escaleras que den acceso a zonas transitables por bicicletas (ya sea con el ciclista montado o a pie y empujando la bici), deberán de estar dotadas de canaletas laterales para facilitar su utilización por los ciclistas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta ya se encuentra recogida en el Programa de la Bicicleta aprobado por el pleno del Ayuntamiento de Sevilla, por lo que sigue estando vigente. El PMUS, por su alcance global en materia de movilidad no puede recoger el nivel de detalles de las propuestas de un plan sectorial de desarrollo, por lo que al estar vigente al anterior, y tratarse de una medida ya aprobada, no procedería recogerlo en este documento.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	86/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	229	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Incluir la reforma de las vías ciclistas en la Ronda Histórica en el marco de la propuesta de peatonalización de dicha Ronda, que se expondrá más adelante.			
<b>Valoración:</b>			
La Ronda Histórica forma parte de la red viaria principal de la ciudad de Sevilla y juega un papel de distribución de viajes a día de hoy. El PMUS apuesta por una progresiva reducción del tráfico de paso sobre la misma, de forma que su utilización se vaya ajustando a las de los vecinos de la zona mediante la implementación de diversas medidas en consonancia con lo recogido por el PGOU, pero a día de hoy no se plantea una peatonalización de la misma, dado que es necesaria para que los residentes puedan acceder a sus domicilios.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	87/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	230	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incluir entre las calles en las que incorporar una vía ciclista bi-direccional las siguientes calles incluidas en el Plan Andaluz de la Bicicleta pero no en el PMUS: Calle Navarra hasta conectar con la Ctra de La Algaba, Parque de Doñana, Arroyo, Juan Antonio Cavestany, Soleá, Pedro Romero, Juan Sebastián Elcano, Pagés del Corro, Esperanza de Triana, Alfredo Kraus, San Vicente de Paul - Fray Tomas de Berlanga, con sus conexiones pertinentes (en su caso) al resto de la red.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se han recogido aquellas actuaciones de compleción de la red que por su importancia estratégica a escala urbana o metropolitana se ha considerado necesario para materializar una compleción de la red a nivel interno o metropolitano. Dichas actuaciones de compleción coinciden con las recogidas en el Programa de la Bicicleta. El resto de actuaciones no se recogen, por considerar que su implementación podría darse ya fuera del horizonte del Plan, por lo que se podrán tratar más adelante en las revisiones posteriores del mismo en función del grado de cumplimiento de las medidas recogidas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	88/485	

**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

Nº ID	231	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Continuación del carril-bici por Avda. San Jerónimo – Avda. Biología hasta conectar con la pasarela propuesta (ver más abajo) para enlazar con el carril-bici Sevilla – La Rinconada			
<b>Valoración:</b>			
Se ha actualizado la relación de actuaciones de compleción de la red e incorporado la propuesta a la que se hace referencia.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	89/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	232	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Dotación de carril-bici en toda la Ronda Norte (no solo los tramos ya incluidos en el PMUS) a fin de completar una “ronda ciclista norte” con ramales hacia los núcleos de población de Valdezorras, El Gordillo y Aeropuerto Viejo, y conexión con Parque Alcosa			
<b>Valoración:</b>			
En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	90/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	233	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Nuevo enlace ciclista entre la estación de metro Blas Infante y la Avda. Papa Juan Pablo II en su cruce con la Calle Barberán y Collan. Permitiría unir en carril bici San Juan de Aznalfarache - Tablada con el distrito de Triana.			
<b>Valoración:</b>			
Se ha actualizado la relación de actuaciones de compleción de la red e incorporado la propuesta a la que se hace referencia.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	91/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	234	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Continuar la actual vía ciclista por el Paseo Colón hasta Plaza de Armas por C/ Arjona, según lo dispuesto en el Programa de la Bicicleta.			
<b>Valoración:</b>			
La actuación indicada responde a una reforma de tramo ya recogida en el Programa de la Bicicleta, por lo que no procede su inclusión en el PMUS debido a la escala del mismo frente a la del Programa que se trata de un documento de desarrollo sectorial. Igualmente, ya esta recogido en un documento aprobado por el Ayuntamiento. El PMUS ha realizado un compendio de las actuaciones que se han considerado más relevantes del Programa de la Bicicleta y/o completado las mismas en aquellos aspectos que se consideran deficitarios u obsoletos, sin que ello implique la reproducción total del documento al que se hace referencia.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	92/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	235	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Prolongación del carril bici que acaba en la Avenida Pero Mingo, en su primer tramo por la Calle Marinaleda hasta la Calle Camino Cortijo Luis, y en su segundo tramo paralelo al Canal del Guadalquivir Bajo hasta las instalaciones de Airbus Defence and Space en San Pablo Sur, situado dentro del distrito Este-Alcosa-Torreblanca. El segundo tramo discurriría en la parcela propiedad de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la cual mostró disposición en el pasado a firmar un convenio para permitir esta infraestructura a condición de que fuese recepcionada por el Ayuntamiento. La Figura muestra el trazado. Esta actuación extendería la infraestructura ciclista hasta un espacio industrial con gran volumen de trabajadores</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	93/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	236	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Corregir la discontinuidad en el carril bici propuesto para la Calle Doctor Miguel Ríos Sarmiento en la Figura 40 del documento de propuestas. La línea azul de compleción de la red exterior que discurre por esta calle debería ser continua, no discontinua.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La figura a la que se hace referencia ha sido actualizada y subsanada la discontinuidad indicada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	94/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	237	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Implantación de nuevo carril bici bidireccional de 4oom de longitud paralelo a la calle Primo Nebiolo y situado dentro del Parque Carlinga, conectando el carril bici en Avenida de las Ciencias con el carril bici en Avenida del Deporte. Estaría enmarcado dentro del proyecto de Corredor Verde acordado por Endesa, Red Eléctrica de España, y el Ayuntamiento. El Corredor Verde mejoraría la continuidad funcional ciclista entre Parque Infanta Elena, Parque Carlinga, y Parque Torreblanca. La Figura anterior identifica el nuevo carril con una línea naranja</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	95/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	238	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Corregir la discontinuidad en el carril-bici en la Avenida de la Buhaira a su paso por el parque homónimo, de acuerdo con lo estipulado en el Programa de la Bicicleta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La actuación indicada responde a una reforma de la red existente ya recogida en el Programa de la Bicicleta, por lo que no procede su inclusión en el PMUS debido a la escala del mismo frente a la del Programa que se trata de un documento de desarrollo sectorial. Igualmente, ya esta recogida en un documento aprobado por el Ayuntamiento. El PMUS ha realizado un compendio de las actuaciones que se han considerado más relevantes del Programa de la Bicicleta y/o completado las mismas en aquellos aspectos que se consideran deficitarios u obsoletos, sin que ello implique la reproducción total del documento al que se hace referencia.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	96/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	239	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Facilitar las conexiones metropolitanas de la red ciclista de Sevilla, solucionando los pasos a través de las carreteras de circunvalación (SE-30, SE-40, etc.). Estas actuaciones deberían incluir al menos citamos solo aquellas que afectan al término municipal de Sevilla).			
<b>Valoración:</b>			
Se ha actualizado la relación de actuaciones de compleción propuestas. No obstante, el PMUS hace una propuesta de compleción de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	97/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	240	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Adecuación a su uso seguro por los ciclistas del puente sobre la ronda norte hacia la carretera de La Algaba (A-8006), en la prolongación de la calle Navarra, mediante la incorporación de carriles-bici a dicho puente o, en caso de reforma de la Ronda Norte como vía urbana, mediante paso semafórico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista interna, y prevé actuaciones en materia de conexión dentro del término municipal de Sevilla con otros municipios (compleción exterior), además de llevar a cabo una apuesta por la integración metropolitana de al red ciclista. Dado el límite de las competencias de que dispone el Ayuntamiento de Sevilla en el presente documento, no es posible avanzar en el desarrollo de determinadas líneas estratégicas más allá del planteamiento de las mismas hasta el límite del término municipal y su propuesta de análisis por parte de las administraciones públicas competentes, del mismo modo que hace en otras propuestas recogidas en el Plan sobre la red de transporte metropolitana. En el caso que nos ocupa, el modo en que las distintas infraestructuras abordan el cruce de las vías ciclistas fuera del término municipal de Sevilla, o en infraestructuras de titularidad no municipal, deberá de ser objeto en cualquier caso del Plan de transporte Metropolitano una vez se aborde su redacción por parte de la Junta de Andalucía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	98/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	241	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Pasarela ciclista para solucionar la conexión con el carril-bici Sevilla - La Rinconada a través de la Ronda Norte, en la prolongación de la Avenida de Biología. O, en su caso, si se realiza la conversión de la Ronda Norte en una vía urbana con carriles-bici, mediante pasos semafóricos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista interna, y prevé actuaciones en materia de conexión dentro del término municipal de Sevilla con otros municipios (compleción exterior), además de llevar a cabo una apuesta por la integración metropolitana de al red ciclista. Dado el límite de las competencias de que dispone el Ayuntamiento de Sevilla en el presente documento, no es posible avanzar en el desarrollo de determinadas líneas estratégicas más allá del planteamiento de las mismas hasta el límite del término municipal y su propuesta de análisis por parte de las administraciones públicas competentes, del mismo modo que hace en otras propuestas recogidas en el Plan sobre la red de transporte metropolitana. En el caso que nos ocupa, el modo en que las distintas infraestructuras abordan el cruce de las vías ciclistas fuera del término municipal de Sevilla, o en infraestructuras de titularidad no municipal, deberá de ser objeto en cualquier caso del Plan de transporte Metropolitano una vez se aborde su redacción por parte de la Junta de Andalucía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	Página		99/485	
Url De Verificación		<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		

Nº ID	242	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Mejora de la pasarela ciclo-peatonal sobre la SE-30 de conexión con el carril-bici de la Universidad Pablo de Olavide.			
<b>Valoración:</b>			
Se trata de una mejora de una infraestructura de titularidad no municipal ya existente, y de carácter metropolitano, por lo que la escala de la medida no compete al documento del PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	100/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	243	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejora de la conexión con la Puerta (o vía) Verde entre Sevilla y Los Palacios a través de la "Pasarela de Abengoa" y solución de los pasos de esta vía verde a través del túnel bajo la autovía Sevilla-Cádiz (inundado en el periodo de lluvias) y la SE-40, que amenazan con cortar definitivamente dicha vía verde.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista interna, y prevé actuaciones en materia de conexión dentro del término municipal de Sevilla con otros municipios (compleción exterior), además de llevar a cabo una apuesta por la integración metropolitana de al red ciclista. Dado el límite de las competencias de que dispone el Ayuntamiento de Sevilla en el presente documento, no es posible avanzar en el desarrollo de determinadas líneas estratégicas más allá del planteamiento de las mismas hasta el límite del término municipal y su propuesta de análisis por parte de las administraciones públicas competentes, del mismo modo que hace en otras propuestas recogidas en el Plan sobre la red de transporte metropolitana. En el caso que nos ocupa, el modo en que las distintas infraestructuras abordan el cruce de las vías ciclistas fuera del término municipal de Sevilla, o en infraestructuras de titularidad no municipal, deberá de ser objeto en cualquier caso del Plan de transporte Metropolitano una vez se aborde su redacción por parte de la Junta de Andalucía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	101/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	244	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Recuperación de la antigua "carretera del Copero" a lo largo de la cabecera del canal Sevilla-Bonanza como paseo ciclista y peatonal por dicha ribera, hasta conectar con la citada puerta (o vía) verde de conexión Sevilla - Los Palacios.			
<b>Valoración:</b>			
En el PMUS se hace una propuesta de complejión de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	102/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	245	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Completar la conexión de la pasarela sobre la SE-30 entre San Juan y Sevilla con la red ciclista de Sevilla, con conexiones ciclistas con la Avenida de Juan Pablo II y con la Estación de Metro de Blas Infante.			
<b>Valoración:</b>			
Ya ha sido respondida anteriormente. Se ha actualizado la relación de actuaciones de completación de la red e incorporado la propuesta a la que se hace referencia.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	103/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	246	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Adecantamiento, desescombro e iluminación del carril-bici de conexión entre Sevilla y Camas a través de puente de La Señorita y de su conexión con la red ciclista de Sevilla.			
<b>Valoración:</b>			
Se trata de una actuación de carácter metropolitano de adecantamiento sobre una infraestructura ya existente, titularidad de otra administración. No procede su inclusión en el PMUS. No obstante, la misma ya se encuentra en ejecución.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	104/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	247	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Decentamiento y desescombro en su tramo final de la vía ciclista sobre el puente y viaducto del Alamillo (en estos momentos en estado lamentable), hasta el final del mismo, para facilitar la conexión con Camas a través de la vía ciclista existente y con Santiponce a través de la carretera entre dicha población y la antigua estación del ferrocarril de Camas.			
<b>Valoración:</b>			
Se trata de una actuación de carácter metropolitano de adecentamiento sobre una infraestructura ya existente, titularidad de otra administración. No procede su inclusión en el PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	105/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	248	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Realizar la conexión ciclista con los núcleos de población de Valdezorras, Aeropuerto Viejo y El Gordillo, salvando el obstáculo que hoy representa la Ronda Norte de la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
Las conexiones con los barrios indicados previstas son las que se han recogido en la nueva figura actualizada del PMUS, conforme a las previsiones del Programa de la Bicicleta. Ello no impide que más allá del horizonte del Plan puedan abordarse nuevas actuaciones de compleción en de la red.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	106/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	249	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Proponer acuerdos con el Ayuntamiento de Dos Hermanas para la conexión con la red ciclista de Sevilla de los núcleos de población de Fuente del Rey y de Montequinto. En este último caso proponemos aprovechar el actual carril-bici a la Universidad Pablo de Olavide y realizar la conexión a través del túnel bajo la carretera Sevilla – Utrera existente en las proximidades de la Estación de Metro de Pablo de Olavide, mediante su ampliación o mediante la reducción de la anchura de los actuales carriles de circulación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el PMUS se hace una propuesta de compleción de la red ciclista interna, y prevé actuaciones en materia de conexión dentro del término municipal de Sevilla con otros municipios (compleción exterior), además de llevar a cabo una apuesta por la integración metropolitana de al red ciclista. Dado el límite de las competencias de que dispone el Ayuntamiento de Sevilla en el presente documento, no es posible avanzar en el desarrollo de determinadas líneas estratégicas más allá del planteamiento de las mismas hasta el límite del término municipal y su propuesta de análisis por parte de las administraciones públicas competentes, del mismo modo que hace en otras propuestas recogidas en el Plan sobre la red de transporte metropolitana. En el caso que nos ocupa, el modo en que las distintas infraestructuras abordan el cruce de las vías ciclistas fuera del término municipal de Sevilla, o en infraestructuras de titularidad no municipal, deberá de ser objeto en cualquier caso del Plan de transporte Metropolitano una vez se aborde su redacción por parte de la Junta de Andalucía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	107/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	250	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Que de acuerdo con lo previsto en el PGOU y en el vigente Programa de la Bicicleta se estudien y establezcan las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento del mandato contenido en el PGOU de la ciudad de modo que se garantice la permeabilidad del Casco Histórico para las bicicletas, mediante el establecimiento de los itinerarios ciclo-peatonales que se muestran en la figura u otros similares.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El cumplimiento de las medidas recogidas en el PMUS y en el Programa de la Bicicleta resolverán las conexiones interiores una vez se implementen las mismas. Algunas de las propuestas requieren cambios normativos que exceden las competencias municipales, y otras requieren de estudios de desarrollo aun no elaborados. El PMUS tiene un horizonte de 10 años hasta 2030, por lo que dentro del mismo se abordarán las actuaciones necesarias. Tanto el PGOU como el programa de la bicicleta ya recogen dichas previsiones, por lo que no cabe volver a recogerlas de nuevo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	108/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	251	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sustituir la medida “Estudio de calles donde la sección permitiría la implantación de carriles segregados en contrasentido al tráfico en tanto en cuanto la legislación nacional permita la circulación en contrasentido en la misma plataforma” por simplemente “Implementar en la medida en que la anchura y demás características de la calle lo permitan, carriles monodireccionales específicos para bicicletas que permitan la circulación en ambos sentidos de las bicicletas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La redacción propuesta es equivalente al sentido de la ya recogida en el PMUS. No existe inconveniente en formalizar carriles exclusivos en contrasentido de los ya existentes, siempre que la sección y condiciones de la vía así lo permitan. Lo que no se permite es la circulación por el mismo carril de vehículos en sentido contrario. A este respecto, y conforme recoge la normativa nacional, la bicicleta tiene la consideración de vehículo mientras el ciclista se encuentra sobre ella. Ejemplos como los indicados en las fotografías no implican que circulen vehículos en dirección contraria, dado que el significado de las mismas es el de "entrada prohibida". El motivo por el que se prohíbe la entrada es por tanto lo que determinará o no la excepción que se lleva a cabo en la placa complementaria y por tanto si es posible o no exceptuar la entrada de determinado tipo de vehículos, no pudiendo generalizarse sin conocer el contexto en el que se sitúa la señal.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	109/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	252	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Implantar uno de los carriles monodireccionales para bicicletas citados en la Calle Méndez Núñez, tal y como establece el vigente Programa de la Bicicleta”			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya se encuentra recogida en el Programa de la Bicicleta. El hecho de que la misma no venga recogida en el PMUS no implica que la misma no se encuentre vigente, debiéndose únicamente a que se trata de documentos de escala distinta. El PMUS trata la planificación estratégica de la Movilidad en su conjunto a 10 años, mientras que el nivel de detalle o de precisión del Programa de la Bicicleta es el propio de un plan sectorial. El PMUS ha realizado un compendio de las actuaciones que se han considerado más relevantes del Programa de la Bicicleta y/o completado las mismas en aquellos aspectos que se consideran deficitarios u obsoletos, sin que ello implique la reproducción total del documento al que se hace referencia. En el caso de Mendez Núñez, la implantación del carril contrasentido requiere de un estudio por parte de la oficina de la bicicleta en el que se contemple el cumplimiento de la normativa en materia de accesibilidad universal.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	110/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	253	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Legislar en el marco de la Ordenanza de Circulación de Sevilla la circulación en ambos sentidos de bicicletas en calles de plataforma única y prioridad ciclo-peatonal.			
<b>Valoración:</b>			
Tal y como ya ha sido informado en otras peticiones cursadas con anterioridad, la medida indicada requiere un cambio de normativa estatal. Con la actual normativa, no es posible implantar la medida solicitada.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	111/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	254	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Creación de una vía ciclista mono-direccional en dirección contraria al tráfico de automóviles en las Calles Julio César y Pastor y Landero. Y en general cuando la ordenación del tráfico en el Centro Histórico pase de calle bi-direccional a mono-direccional para los automóviles.			
<b>Valoración:</b>			
En el PMUS se hace una propuesta de complejión de la red ciclista para el año horizonte del mismo, aunque ello no impide que más adelante se continúe con la ampliación de la red. La no aceptación de la implantación de dicha red en el documento actual no implica la negativa de que pueda ser recogido en las revisiones siguientes, bien a su finalización, o bien en revisiones intermedias dentro del plan de seguimiento.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	112/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	255	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>"Optimización de horarios en calles comerciales para permitir la circulación de vehículos en horas valle de tránsito peatonal siempre que se respeten las distancias mínimas establecidas por la Ordenanza de Circulación. Esta medida puede ser estudiada para la C/ Cuna y C/O'Donnell." (pag. 81) Corregir errata, sustituir "vehículos" por "bicicletas".</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Si bien la bicicleta tiene la consideración de vehículo conforma a la normativa estatal en materia de circulación, se entiende procedente aceptar el cambio propuesto para evitar equívocos en la categoría de vehículos a la que se refiere el texto recogido en el Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	113/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	256	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Avanzar en el sentido de GARANTIZAR EL CUMPLIMIENTO DE LO ESTIPULADO EN EL PGOU PARA EL CASCO HISTORICO Y TRIANA, que en el caso de la bici se concreta en lo dispuesto en el Programa de la Bicicleta y en el documento de propuestas de "A Contramano" titulado CRITERIOS Y PROPUESTAS PARA UN PLAN ESPECÍFICO DE MOVILIDAD CICLISTA EN EL CASCO HISTÓRICO DE SEVILLA que se puede consultar en nuestra web, en <a href="http://www.acontramano.org/index.php?option=com_joomdoc&amp;view=documents&amp;path=propuestas-denuncias-sugerencias%2F2o16o13o-plan-movilidad-centro-webpdf&amp;Itemid=62">http://www.acontramano.org/index.php?option=com_joomdoc&amp;view=documents&amp;path=propuestas-denuncias-sugerencias%2F2o16o13o-plan-movilidad-centro-webpdf&amp;Itemid=62</a>.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las medidas recogidas en el PMUS y en el propio Programa de la Bicicleta contemplan medidas encaminadas a la mejora de las condiciones y fomento de la bicicleta en el interior del Caco Antiguo. Las actuaciones recogidas en ambos documentos son las que en principio se van a llevar a cabo. La propuesta presentada, en este sentido, no se trata de una propuesta como tal, sino una reafirmación de las intenciones municipales por llevar a cabo su cumplimiento, no siendo necesario recoger dicha intención en un documento de planificación, por tratarse de un documento de carácter técnico y no de contenido político.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	114/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



Nº ID	257	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Trasladar las medidas y estándares propuestos en esta sección 3.3 del Documento de Propuestas del PMUS a las Normas Urbanísticas de la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
Desde el punto de vista jurídico, el PMUS no tiene capacidad para regular la inclusión de sus determinaciones dentro de de las normas urbanísticas de la ciudad. Las medidas no obstante, una vez aprobadas, deberán de ser asumidas por el organismo correspondiente, dependiendo del mismo determinar si simplemente lleva a cabo las mismas, o si además las eleva a rango de Norma.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	115/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	258	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Considerar y promover la instalaciones de bicicleteros en hangares en la vía pública, en locales en desuso y/o en el interior de aparcamientos (rotatorios y de residentes) de automóviles para satisfacer la demanda de bicicleteros por parte de los residentes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida propuesta ya se encuentra recogida dentro del punto 3.3 del documento sometido a información pública, en el apartado correspondiente a la instalación de aparcamientos seguros en la vía pública. La tipología de punto de amarre (en hangar o mediante bicicleteros al aire libre), deberá de definirse en cualquier caso por parte del responsable de su instalación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	116/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	259	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Estudiar y promover la adaptación del mobiliario urbano (farolas, señales, bancos, maceteros...) como lugar de aparcamiento de bicicletas cuando ello no altere su función principal ni entorpezca la movilidad peatonal.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya se encuentra recogida en el Programa de la Bicicleta. El hecho de que la misma no venga recogida en el PMUS no implica que la misma no se encuentre vigente, debiéndose únicamente a que se trata de documentos de escala distinta. El PMUS trata la planificación estratégica de la Movilidad en su conjunto a 10 años, mientras que el nivel de detalle o de precisión del Programa de la Bicicleta es el propio de un plan sectorial. El PMUS ha realizado un compendio de las actuaciones que se han considerado más relevantes del Programa de la Bicicleta y/o completado las mismas en aquellos aspectos que se consideran deficitarios u obsoletos, sin que ello implique la reproducción total del documento al que se hace referencia.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	117/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	260	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aprovechar la instalación de bicicleteros en la vía pública para llevar a cabo actuaciones pedagógicas que ilustren el ahorro de espacio urbano que implica el cambio modal del automóvil privado a la bicicleta.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El diseño de las zonas reservadas para la instalación de estacionamientos excede de los contenidos exigibles a un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad. Deberá de definirse en cualquier caso por parte del organismo responsable de su instalación. Igualmente, la definición ed las campañas de concienciación, totalmente necesarias, deberá de definirse igualmente por parte del organismo que las lleve a cabo en el momento correspondiente, no siendo objeto el presente documento de la definición de las mismas. Con independencia de lo anterior, se considera muy acertado que estos espacios se aprovechen para hacer pedagogía sobre la ocupación del espacio público por parte del vehículo privado.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	118/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	261	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Todas las escaleras que den acceso a aparcamientos de bicicletas deben ir dotadas de canaletas laterales para bicicletas. Este precepto debe incorporarse a las Normas Urbanísticas de la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida estaba recogida en el punto 3.5.2. del documento sometido a información pública. También se recoge en el Programa de la Bicicleta 2020 aprobado por el Ayuntamiento. La inclusión en el documento de Normas urbanísticas no corresponde al PMUS.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	119/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	262	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Mejorar las bicicletas de Sevici haciéndolas más ligeras e introducir paulatinamente en el sistema bicicletas eléctricas.			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya estaba recogida en el punto 3.4.2. del documento sometido a información pública.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	120/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	263	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Estudiar y promover la instalación en la ciudad de sistemas “dockless” de alquiler de bicicletas.			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya estaba recogida en el punto 3.4.2. del documento sometido a información pública.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	121/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	264	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incluir entre los objetivos de intermodalidad la presencia de ciclisteros suficientes anejos a todas las paradas y estaciones del transporte público (autobuses urbanos de TUSSAM, autobuses metropolitanos, tranvía, metro y cercanías), en su interior cuando ello sea posible.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya estaba recogida en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	122/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	265	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una bici-estación en la estación de cercanías de Palacio de Congresos, ligada a la mejora del servicio (número de trenes y frecuencia) de la línea de cercanías C4, que daría servicio a Sevilla-Este y Parque Alcosa, con las siguientes características (en una primera fase):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 400</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 250</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya estaba recogida en el punto 3.5 del documento sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	123/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	266	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Ampliación de la biciestación en el intercambiador de San Bernardo con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en edificio anejo en zona video-vigilada: 700</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 500.</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida propuesta corresponde a la segunda fase ya recogida en el Programa de la Bicicleta, y también recogida parcialmente en el punto 3.5 del documento de PMUS sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	124/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	267	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una biciestación en la estación de cercanías de Virgen del Rocío con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 200</li> <li>Bicicletas del servicio bus+bici: 400</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya esta recogida de forma genérica en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	125/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	268	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una biciestación en la estación de Santa Justa con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Aparcabis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 170</li> <li>Bicicletas del servicio bus+bici: 170</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya esta recogida en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	126/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>269</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una biciestación en la estación de metro de Parque de los Príncipes con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 160</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 290</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya esta recogida de forma genérica en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	127/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	270	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una biciestación en la estación de metro de Plaza de Cuba con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 200</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 400</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya esta recogida de forma genérica en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	128/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	271	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una biciestación en la estación de metro de Puerta de Jerez con las siguientes características:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 200</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 400</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida ya esta recogida en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	129/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	272	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Creación de una biciestación en la estación de metro de Gran Plaza con las siguientes características: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 170</li> <li>Bicicletas del servicio bus+bici: 310</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya esta recogida de forma genérica en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	130/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	273	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ampliación de la biciestación en la estación de autobuses de Plaza de Armas con las siguientes características: <ul style="list-style-type: none"> <li>Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 460</li> <li>Bicicletas del servicio bus+bici: 500</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya esta recogida en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	131/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	274	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Creación de una biciestación en la estación de cercanías de Bellavista con las siguientes características (en una primera fase que actuaría de proyecto piloto): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aparcabicis en estación o edificio anejo en zona video-vigilada: 74</li> <li>• Bicicletas del servicio bus+bici: 122.</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya esta recogida de forma genérica en el punto 3.5 del documento sometido a información pública, y en el Programa de la Bicicleta.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	132/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	275	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Establecer un convenio con la Universidad Pablo de Olavide para crear un servicio de bus-transfer gratuito entre la estación de metro homónima y las diferentes facultades y escuelas, coordinado con el metro.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Lo solicitado se trata de una cuestión de gestión de la movilidad interior en el Campus Universitario de la Olavide, que además se encuentra en otro término municipal. Aunque la propuesta resulta interesante como método para fomentar el uso del transporte público, la relación directa entre dicha medida y el uso de la bicicleta en origen resulta algo difusa. No corresponde al PMUS este tipo de medidas, pudiendo enmarcarse quizás en políticas metropolitanas para el fomento de lamovilidad ciclista, competencia de ptras administraciones. Por su envergadura y eficacia, no se recoge en el PMUS.</p>			

Nº ID	276	Área/Temática	Ciclista
-------	-----	---------------	----------

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	133/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

<p><b>Descripción de la aportación:</b></p> <p>Todas las escaleras de acceso a andenes o a aparcamientos de bicicletas anejos a estaciones o paradas del transporte público deben ir dotadas de canaletas para bicicletas. Esta norma debe incorporarse a las Normas Urbanísticas de la ciudad</p>
<p><b>Valoración:</b></p> <p>La medida estaba recogida en el punto 3.5.2. del documento sometido a información pública. La inclusión en el documento de Normas urbanísticas no corresponde al PMUS.</p>

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	134/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	277	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de una Oficina de la Bicicleta con personal suficiente encargada de hacer un seguimiento de la ejecución de las propuestas del PMUS, del Plan Andaluz de la Bicicleta y del Programa de la Bicicleta y otros aspectos relacionados, como seguimiento del mantenimiento de la red ciclista y otras infraestructuras, redacción de proyectos, búsqueda de recursos financieros (subvenciones europeas, etc.), representación de la ciudad en foros nacionales e internacionales, etc.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Actualmente ya existe una oficina de la bicicleta con dichas funciones encomendadas. La mejora de la dotación de personal de la misma no es competencia del PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	135/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	278	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Dotar a las bicicletas del sistema público SEVICI y a los eco-contadores de bicicletas de un sistema de identificadores y sensores (respectivamente) que permita discriminar las bicicletas de SEVICI del resto.			
<b>Valoración:</b>			
La medida propuesta ya se encuentra recogida en el punto 3.6 del documento sometido a información pública, junto con otro conjunto de medidas orientadas a la mejora de los datos de movilidad ciclista.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	136/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	279	Área/Temática	Mercancías
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las medidas contempladas en la sección 5.2.2.3: "Fomento de la logística urbana en bicicleta" deberían incluir explícitamente la posibilidad de circular en bicicletas y pedelecs de carga por calles peatonales, exclusivamente para tareas de reparto y sin horario restrictivo. Y la creación de un organismo de coordinación con las empresas del sector para estudiar medidas de fomento.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Como se recoge en la propuesta se promoverán diferentes reuniones con los agentes implicados, comerciantes y repartidores, para determinar por consenso las medidas a aplicar y que permitan que el reparto de mercancías en bicicleta pueda llevarse a cabo de forma satisfactoria para todos ellos, así como en materia de seguridad y movilidad en las vías de circulación. Dicho punto será por tanto uno de los aspectos que se considerarán de forma coordinada entre todos los actores en el momento en que se aborde el desarrollo de la propuesta del PMUS, no pudiendo adelantarse actualmente al resultado de las reuniones y conclusiones que se obtengan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	137/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	280	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En la sección 1.6 (gestión del transporte turístico) se debería incorporar una subsección específica dedicada al fomento del cicloturismo urbano, que incluya medidas a desarrollar en colaboración con las empresas locales del sector como la señalización turística de los carriles-bici (incluyendo señalización telemática), el diseño y señalización de rutas y guías turísticas de la ciudad en bicicleta, habilitación de aparcabicis para uso turístico en las proximidades de los principales monumentos y puntos de destino turístico, diseñados de manera que no afecten la imagen de dichos monumentos. Y en caso de considerarse que la instalación de dichos aparcamientos para bicicletas no es posible por afectar a la imagen de los monumentos, prohibir también el aparcamiento de coches, motos y autobuses en sus proximidades.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se incluye en el documento definitivo, propuesta de elaboración de un plan específico en materia de transporte turístico que recoja tanto cuestiones relacionadas con el cicloturismo, con el empleo de otros vehículos de movilidad personal, con definición de forma coordinada con empresas del sector y guías turísticos, de los recorridos permitidos, puntos de estacionamiento de estos elementos, etc.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	138/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



Nº ID	281	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incluir en el PMUS el concepto de Área Central de la ciudad tal y como se define en el PGOU, como la zona delimitada por la Ronda del Centro Urbano de Sevilla. La Ronda del Centro Urbano de la ciudad estará formada por la continuidad de las avenidas de Luis de Morales - San Francisco Javier y Cardenal Bueno Monreal - Kansas City - Alcalde Manuel del Valle, y por el eje norte-sur formado por el muro de defensa de Triana y la avenida de Carlos III, conectándose ambos ejes con los cruces de la dársena mediante los puentes del Alamillo por el norte y puente Delicias por el sur, lo que incluye por tanto no solo el Casco Antiguo, sino también los sectores urbanos colindantes de Triana, Los Remedios, Nervion, Macarena y la Isla de la Cartuja, hasta la Ronda del Centro Urbano definida en el PGOU. Esta ronda debe diseñarse evitando que se facilite la entrada de tráfico en el recinto Histórico. En el interior de esta zona se priorizará la movilidad peatonal y los viales principales se transforman en ejes comerciales y de actividad que asumen funciones de carácter local con servicio directo al eje y a los barrios del entorno.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS recoge la filosofía de protección gradual del área central de la ciudad al que se hace referencia, y que procede del propio PGOU. De este modo, establece una zona central protegida a través de la declaración de Zona de tráfico Restringido (puntos 2.2.2.1 y 6.5.9 del documento de propuestas sometido a información pública), mantiene el sentido único en la ronda Histórica, donde además implementa mediodas de calmado de tráfico, reducción de sección de calzada destinada a vehículos y traslado de carril bici (apartado 6.4.4 del documento de propuestas), y apunta a una nueva transformación una vez se produzca la reurbanización tras las obras de la línea 3 de metro conforme a lo establecido en el PGOU. Continúa con la implementación de sentidos únicos en las vías de conexión entre la ronda histórica y la primera ronda exterior, y establece medidas para desviar los tráficos de paso hacia dichas rondas exteriores mediante la devolución del doble sentido a estas. También establece una jerarquía viaria clara que define cuales son las vías de categoría principal, secundaria y local. Se trata por tanto de la estrategia a la que se hace referencia en el capítulo de Circulación y Viario ya recogida, desglosada por medidas que en su conjunto persiguen el fin compartido por ambos documentos de planificación urbanística y de movilidad. El cambio de nombre del conjunto de actuaciones se trata por tanto de una cuestión anecdótica que carece de relevancia dado que el conjunto de medidas ya dan respuesta al propósito buscado.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	139/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	282	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La “supermanzana” será el elemento central de la ordenación urbanística y de la movilidad en el Área Central de la ciudad, sin perjuicio de que se implanten también supermanzanas en otras zonas de la ciudad especialmente idóneas para ello.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. El desarrollo de la medida y su concreción corresponderá al plan sectorial que desarrolle la estrategia del PMUS, pero no al propio PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	140/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	283	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El diseño de las supermanzanas (sec. 2.16) deberá especificar junto con el resto de características descritas en dicha sección que la circulación de ciclistas en las calles interiores de las supermanzanas se realizará en ambos sentidos, con independencia de cual sea el sentido para el tráfico motorizado.			
<b>Valoración:</b>			
Las características concretas de la ordenación del tráfico interior de las supermanzanas, los itinerarios peatonales, y ciclistas, dependerán de cada caso concreto, por lo que no es posible definir de antemano cuestiones de este grado de detalle.			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	141/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	284	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Como regla general todos los pasos de peatones en intersecciones, semaforizados o no, del Área Central de la ciudad se atenderán al diseño de cruces en diagonal, incorporando en el caso de semaforización una fase adicional en la que todo el tráfico motorizado se detiene y los peatones ocupan toda la intersección.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El diseño de curces semafóricos requiere de un estudio específico para cada caso concreto que se lleva a cabo por ingenieros de tráfico teniendo en cuenta la distribución equitativa de tiempos a favor de los distintos usuarios de la vía. La implantación de este tipo de cruces no puede por tanto generalizarse, dado que la viabilidad de los mismos puede depender de las condiciones de seguridad vial de la zona, visibilidad, tipología de cruce y distancia de cruce, y estudio de demoras que podrían generar puntos conflictivos y congestión que redundarían de forma negativa en la generación de atascos con el consecuente incremento de emisiones. En el caso de cruces no semaforizados, podría generar además problemas de seguridad para el peatón, por lo que no resulta aconsejable.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	142/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	285	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Incluir la zona ente el eje Arjona – Torneo y la calle Marqués de Paradas en la zona de tráfico restringido del Casco Histórico.			
<b>Valoración:</b>			
La justificación para la declaración de zona de tráfico restringido del Casco Antiguo recogida en el PMUS responde a criterios de elevada atracción de viajes en vehículo privado por concentración de usos comerciales, terciarios, y hostelería conincidiendo con un elevado tránsito peatonal y una sección de Acerados insuficiente y que no cumple con los criterios de accesibilidad universal con carácter general. La zona indicada no cumple a priori con los criterios indicados. No obstante, la definición de las condiciones concretas de acceso, delimitación, permisos, etc. De las zonas de tráfico restringido está siendo objeto de un proceso de participación específico para dichas zonas, dentro del proceso de desarrollo de la medida indicada, por lo que deberá de resolverse dentro del mismo. El alcance del PMUS en este caso es meramente orientativo, dado que la regulación concreta de esta medida se está desarrollando por un proyecto específico.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	143/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>286</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Hacer una redacción más precisa de las excepciones a las restricciones del tráfico motorizado en el Casco Antiguo, evitando redacciones confusas o imprecisas que den en el futuro lugar a abusos como "listas" de matrículas de no residentes, alquiler de plazas de aparcamiento a no residentes, acceso indiscriminado a centros educativos o a alojamientos turísticos sin parkings específicos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La definición de las condiciones concretas de acceso, delimitación, permisos, etc. De las zonas de tráfico restringido está siendo objeto de un proceso de participación específico para dichas zonas, dentro del proceso de desarrollo de la medida indicada, por lo que deberá de resolverse dentro del mismo. El alcance del PMUS en este caso es meramente orientativo, dado que la regulación concreta de esta medida se está desarrollando por un proyecto específico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	144/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	287	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
La urbanización tipo "calle residencial" (señal S-28) en plataforma única será el diseño dominante en el interior de todo el Casco Antiguo de la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
El PMUS ya contempla el modelo de reurbanización en tipología de plataforma única con carácter general en el Casco Antiguo de acuerdo con lo recogido en el apartado 2.2. del documento de propuestas sometido a información pública. Del mismo modo la ordenanza de circulación de Sevilla ya recoge esta tipología de calles, que además se encuentra ya señalizada en la actualidad como Zona 20, con señalización específica diseñada para una mejor comprensión, en la que se establece la prioridad del peatón y la bicicleta frente al vehículo. Por lo tanto, más allá de la señal concreta que se emplee para ello, cuya definición no corresponde a este documento, la medida solicitada ya está contemplada en el documento, con independencia de que en calles concretas pueda adoptarse otro tipo de sección debido a sus características. Debido a la extensión del mismo, el PMUS prioriza una serie de calles recogidas en el apartado 2.2.2.2. del documento de propuestas, y propone seguir avanzando en dicha estrategia.			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	145/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	288	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El PMUS debería incorporar la propuesta de una Ronda Histórica peatonalizada y de plataforma única, incorporando una plataforma para el transporte público de gran capacidad y vías ciclistas segregadas.			
<b>Valoración:</b>			
La Ronda Histórica forma parte de la red viaria principal de la ciudad de Sevilla y juega un papel de distribución de viajes a día de hoy. El PMUS apuesta por una progresiva reducción del tráfico de paso sobre la misma, de forma que su utilización se vaya ajustando a las de los vecinos de la zona mediante la implementación de diversas medidas en consonancia con lo recogido por el PGOU, pero a día de hoy no se plantea una peatonalización de la misma, dado que es necesaria para que los residentes puedan acceder a sus domicilios. En lo que respecta a la tipología de transporte público ferroviario a implantar, corresponde a la Junta de Andalucía la definición del mismo, por lo que la solución sobre rasante dependerá en gran medida de ello.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	146/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>289</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Incluir toda la zona entre el eje Pagés del Corro - Clara de Jesús Montero y el Río Guadalquivir en la zona de tráfico restringido.			
<b>Valoración:</b>			
La justificación para la declaración de zona de tráfico restringido de Triana recogida en el PMUS responde al el objetivo de proteger el Casco Histórico de Triana, eliminando el tránsito de vehículos que actualmente lo utilizan como corredor de paso hacia la zona de Pagés del Corro. La zona indicada no cumple a priori con los criterios indicados. No obstante, la definición de las condiciones concretas de acceso, delimitación, permisos, etc. De las zonas de tráfico restringido está siendo objeto de un proceso de participación específico para dichas zonas, dentro del proceso de desarrollo de la medida indicada, por lo que deberá de resolverse dentro del mismo. El alcance del PMUS en este caso es meramente orientativo, dado que la regulación concreta de esta medida se está desarrollando por un proyecto específico.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	147/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	290	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debería de incluir el objetivo de ordenar todo el distrito de Triana en supermanzanas, algo que su morfología con claros ejes (San Jacinto, Pagés del Corro, López de Gomara...) facilita enormemente.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS ha introducido como medida la elaboración de un estudio para la definición de supermanzanas en todos los distritos. Dicho estudio será por tanto el que desarrolle la medida en cada uno de los barrios de la ciudad, teniendo en cuenta los diversos factores que en su momento se definan en materia de reordenación de los flujos de tráfico, oferta y demanda de estacionamiento nocturno en las distintas zonas, señalización y régimen de circulación, etc. El alcance de los contenidos del PMUS no permite definir el detalle de las actuaciones necesarias para poder definir supermanzanas sin estudios específicos donde se recojan las distintas variables que influyen en el éxito de la propuesta de forma equilibrada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	148/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	291	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone una Reurbanización del viario principal del distrito (Triana), con reducción de carriles de circulación, ampliación de aceras, pasos de peatones en diagonal y carriles-bus segregados físicamente del tráfico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales, las secciones de los mismos deberán de ser, por definición, suficientes para la función que estos deben de cumplir dentro de la jerarquía viaria. En el caso que nos ocupa, los viarios principales del distrito Triana únicamente cuentan con 2 carriles por sentido com norma general, por lo que no es posible reducir el número de carriles sin desdibujar la función de los mismos dentro del esquema de funcionamiento diseñado para la red viaria de la ciudad. Respecto a la implantación de pasos de peatones en diagonal, ya ha sido respondida anteriormente. Tampoco se detectan problemas de sección en los acerados de los viarios principales. Por último, la implantación de carriles BUS ya se recoge en el apartado 4.2 del documento de propuestas. Sin embargo, la segregación de los mismo requeriría en primer lugar la eliminación de las bandas de estacionamiento existentes, o en su defecto el traslado de los carriles reservados a centro de calzada, cuestión esta que por sus implicaciones requerirá un estudio específico una vez se aborde el desarrollo del proyecto de implantación de separadores de carril y de reordenación de líneas de TUSAM. Por otro lado, la implantación de carriles BUS en dichas vías sería incompatible con la reducción de carriles, dado que al existir únicamente 2 carriles por sentido, si uno de ellos se reserva para el transporte público, y el otro se elimina, dicho viario ya no podría formar parte de la red viaria principal dado que no podría ser empleado por el vehículo privado, quedando restringido sólo al transporte público. Ello podría implicar además la imposibilidad de acceso a los residentes. La propuesta planteada es por tanto irrealizable.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	149/485	

Nº ID	292	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El PMUS debería de incluir el objetivo de ordenar el barrio de Los Remedios en supermanzanas, algo que su morfología, en la que predomina la cuadrícula, facilita enormemente.			
<b>Valoración:</b>			
El PMUS ha introducido como medida la elaboración de un estudio para la definición de supermanzanas en todos los distritos. Dicho estudio será por tanto el que desarrolle la medida en cada uno de los barrios de la ciudad, teniendo en cuenta los diversos factores que en su momento se definan en materia de reordenación de los flujos de tráfico, oferta y demanda de estacionamiento nocturno en las distintas zonas, señalización y régimen de circulación, etc. El alcance de los contenidos del PMUS no permite definir el detalle de las actuaciones necesarias para poder definir supermanzanas sin estudios específicos donde se recojan las distintas variables que influyen en el éxito de la propuesta de forma equilibrada.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	150/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	293	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reurbanización de las avenidas de Flota de Indias, República Argentina y otro viario principal, con reducción de carriles de circulación, ampliación de aceras (y en el caso de República Argentina conversión del carril-bici en bi-direccional en uno de sus márgenes), pasos de peatones en diagonal y carriles-bus segregados físicamente del tráfico.			
<b>Valoración:</b>			
Respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales (y secundarios en relación con Flota de Indias), la implantación de pasos de peatones en diagonal, secciones de los acerados de los viarios principales, o implantación de carriles BUS resulta de aplicación los mismos criterios indicados para dicha propuesta en el distrito Triana anteriormente respondida.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	151/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	294	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone la ordenación en supermanzanas de la zona comprendida entre Kansas City , Éfeso y Carretera de Carmona. Asimismo, el viario principal comprendido en dicho área se reurbanizará con reducción de carriles de circulación, ampliación de aceras, pasos de peatones en diagonal y carriles-bus segregados físicamente del tráfico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas, y respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales (y secundarios en su caso), la implantación de pasos de peatones en diagonal, secciones de los acerados de los viarios principales, o implantación de carriles BUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	152/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	295	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Crear una zona de tráfico restringido similar a las de Casco Antiguo y Triana en el antiguo Arrabal de San Bernardo, entre la Ronda Histórica y la Avenida de la Buhaira.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las zonas indicadas no cumplen con los requisitos establecidos en los casos de Casco Antiguo y Triana para la definición, a día de hoy, como zona de tráfico restringido. El documento de PMUS recoge ya 2 zonas de tráfico restringido y una zona libre de emisiones atendiendo a la ubicación de zonas de elevada atracción de viajes, o de protección de patrimonio en zonas donde se produce elevado tránsito de vehículos de paso. La protección de esta zona podrá pro tanto ser considerada en un futuro bajo criterios distintos de los empleados en el actual PMUS 2030, no considerando que la propuesta sea viable dentro del horizonte del presente Plan, con independencia de que la misma pueda ser considerada en un futuro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	153/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	296	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ordenación del tráfico en supermanzanas en toda la zona entre el eje San Francisco Javier - Luis de Morales - Kansas City y la Ronda Histórica (exceptuado el arrabal de San Bernardo, que sería zona de tráfico restringido).			
<b>Valoración:</b>			
Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	154/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	297	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
En Ciudad Jardín, por sus especiales características, se propone la reordenación del tráfico en supermanzanas.			
<b>Valoración:</b>			
Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	155/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	298	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Eliminación del tranvía por San Francisco Javier y su continuación en dirección Este por Ramón y Cajal y Avenida de Hytasa, completando así un anillo con la línea 1 de Metro que de servicio a la zona este de la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las matrices origen destino demuestran las importantes relaciones existentes entre las zonas Este y Nervión, que quedarían sin atender por la red de Metro diseñada por la Junta de Andalucía. La prolongación de Metrocentro permitiría atender dichas relaciones, además de la llegada de viajeros a la estación de Santa Justa. La implementación de dicha infraestructura ya fue objeto de un proceso de información pública y de presentación de alegaciones, por lo que no procede su replanteamiento de nuevo. Respecto a la propuesta de ampliar la red hacia otros puntos de la ciudad, dicha propuesta no se descarta en un futuro, pero el documento considera prioritario actualmente el poder desarrollar al menos parte de las infraestructuras ya diseñadas para dar servicio a las zonas Norte y Este de la ciudad, con una amplia población y que aún no cuentan con infraestructura de transporte público de alta capacidad antes de avanzar en el planteamiento de otras vías aún no exploradas, dado la limitación de los recursos de las administraciones. No obstante, el documento sí recoge la construcción de un aparcamiento disuasorio junto a la estación de cocheras de la línea 1, que permitiría que la población de esta zona de la ciudad (de baja densidad edificatoria en su mayoría) pudiera estacionar su vehículo en un estacionamiento habilitado en las cercanías de su vivienda y completar las siguientes fases del viaje en transporte público.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	156/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	299	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Para los ejes viarios principales: San Francisco Javier, Luis de Morales, Kansas City, Ronda del Tamarguillo, Luis Montoto - Avenida de Andalucía, Eduardo Dato, Enramadilla y Ramón y Cajal se proponen actuaciones basadas en la filosofía ya expuesta, con ampliación de acerados, pasos de peatones en diagonal, carriles-bus segregados, tranvía por Ramón y Cajal, y no más de dos carriles de circulación por sentido.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas, y respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales (y secundarios en su caso), la implantación de pasos de peatones en diagonal, secciones de los acerados de los viarios principales, o implantación de carriles BUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	157/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>300</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Sea cual sea el diseño finalmente adoptado para la Avenida de San Francisco Javier, éste debería incluir el carril-bici existente u otro de función similar.			
<b>Valoración:</b>			
Se ha dado traslado de la propuesta al equipo redactor del proyecto constructivo que desarrolla la estrategia de corredor verde del PMUS en dicha avenida para su consideración. No obstante, el presente documento no ha contemplado en ningún momento la eliminación de dicha vía ciclista, por lo que dicha propuesta no se contempla en el contexto de las actuaciones recogidas en el PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	158/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	301	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El antiguo Arrabal de La Macarena, entre las calles Don Fadrique, Perafán de Ribera y Resolana es una zona histórica con un caserío similar al del Casco Antiguo o al de los arrabales de Triana y San Bernardo, reconocido como tal en el PGOU y que es preciso conservar y poner en valor. Por ello se propone crear una zona de tráfico restringido similar a las de Casco Antiguo y Triana en el antiguo Arrabal de la Macarena, entre la Ronda Histórica y las calles Don Fadrique y Perafán de Ribera.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las zonas indicadas no cumplen con los requisitos establecidos en los casos de Casco Antiguo y Triana para la definición, a día de hoy, como zona de tráfico restringido. El documento de PMUS recoge ya 2 zonas de tráfico restringido y una zona libre de emisiones atendiendo a la ubicación de zonas de elevada atracción de viajes, o de protección de patrimonio en zonas donde se produce elevado tránsito de vehículos de paso. La protección de esta zona podrá pro tanto ser considerada en un futuro bajo criterios distintos de los empleados en el actual PMUS 2030, no considerando que la propuesta sea viable dentro del horizonte del presente Plan, con independencia de que la misma pueda ser considerada en un futuro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	159/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	302	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Por pertenecer al Área Central de la ciudad, definida en el PGOU y en función de los argumentos citados más arriba, se propone una ordenación del tráfico en supermanzanas en toda la zona comprendida entre la Ronda Histórica y la Avenida Alcalde Manuel del Valle, a excepción del Arrabal Histórico de Macarena, ya citado, que será zona de tráfico restringido</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	160/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	303	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debería incluir propuestas para la reestructuración del tráfico y secciones del viario principal, especialmente en el Área Central, que las adaptarán a sus nuevas funciones. Estas propuestas deberían abarcar al menos a Alcalde Manuel del Valle, Dr. Fedriani, Trabajadores Inmigrantes, el eje José Díaz - Dr. Marañón - Ronda Pío XII - Avda. de Llanes y Carretera de Carmona, con ampliación de zonas peatonales, pasos de peatones en diagonal, carriles-bus segregados, carriles-bici y reducción de carriles de circulación y/o aparcamientos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales (y secundarios en su caso), la implantación de pasos de peatones en diagonal, secciones de los Acerados de los viarios principales, o implantación de carriles BUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	161/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>304</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Por sus peculiaridades históricas y morfológicas el diseño del tráfico en supermanzanas debe extenderse al Barrio de San Jerónimo			
<b>Valoración:</b>			
Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	162/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	305	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Alegación: se propone la siguiente modificación de la sección (Figura 25 del Documento de Propuestas):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eliminación de la mediana prevista, para evitar el efecto visual autopista que promueve una mayor velocidad de tráfico: con ello se ganan además 2,50 metros.</li> <li>- Conversión de las vías de servicio previstas en carriles-bus protegidos (modelo Torneo).</li> <li>- Eliminación de las dos bandas de aparcamiento en las vías de servicio: se ganan (2 x 2,20 metros) = 4,40 metros.</li> <li>- Cambio de ubicación de las dos zonas verdes hacia los laterales donde son más útiles, en concreto entre las bandas de aparcamiento de la calzada y los carriles-bus: se ganan (2 x 3,40 metros) = 6,80 metros.</li> <li>- Inclusión de un carril-bici segregado: se ocupan 2,50 metros.</li> <li>- Ampliación de aceras, zonas estanciales a ambos lados de la Ronda: se ocupan 11,20 metros más.</li> </ul> <p>Siendo la suma neta final (2,50 + 4,40 + 6,80 – 2,50– 11,20) = cero metros. La Figura anterior ilustra la modificación propuesta por la alegación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha recogido la propuesta de sección, junto con la ya existente en el documento de propuestas, de forma que en el documento modificado se dan 2 alternativas para su consideración por parte de la Gerencia de urbanismo cuando se aborde la redacción del proyecto. Urbanismo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	163/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	306	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Para el distrito Cerro-Amate proponemos: Como ya se ha indicado se propone la continuidad del tranvía desde San Bernardo hacia el Este de la ciudad por Ramón y Cajal y Avenida de Hytasa, completando así un anillo con la línea 1 de Metro que de servicio a dicha zona de la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resulta de aplicación lo indicado anteriormente sobre esta misma propuesta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	164/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	307	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Las barriadas de Cerro del Águila y Padre Pío - Palmete por su especial urbanización en cuadrícula ofrecen la posibilidad de ordenar el tráfico en supermanzanas, utilizando el viario perimetral y evitando el tráfico de paso.			
<b>Valoración:</b>			
Resultan de aplicación los mismo criterios indicados anteriormente sobre las supermanzanas.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	165/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>308</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Debería planificarse de modo explícito la creación de carriles-bus segregados en ambas avenidas (Ronda del Tamarguillo y Av. de Andalucía) así como carriles-bici bi-direccionales a ambos lados de las avenidas y pasos de peatones en diagonal, dada su gran anchura y las dificultades para cruzarlas. El espacio necesario para ello se debería tomar de la eliminación de aparcamientos: conversión de los aparcamientos en batería en bandas lineales (en Avda. Andalucía) y eliminación de las bandas de aparcamiento interiores en la Ronda del Tamarguillo).</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La definición exacta de la sección transversal corresponderá en todo caso al documento que desarrolle las medidas y líneas estratégicas recogidas en el PMUS para ambos viarios, del mismo modo en que ya se está haciendo en el caso de la Av. San Francisco Javier, con criterios de sostenibilidad. La definición por tanto del encaje de las distintas partes que integren la vía exceden del alcance del presente documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	166/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	309	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las citadas Ronda del Tamarguillo y Avenida de Andalucía no son el único viario donde habría que actuar. Habría que actuar también con criterios similares en la Avenida de Hytasa, donde habría que planificar la inclusión del tranvía.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La reordenación de la Avenida de Hytasa teniendo en cuenta la implantación de una plataforma reservada tranviaria se llevará a cabo conforme a lo establecido en el PGOU, una vez se planifique la mencionada infraestructura llegado el caso, mediante un Plan Especial, que no obstante quedaría relegado a futuras revisiones del Plan debido a que la propuesta no encajaría dentro del horizonte temporal del mismo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	167/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>310</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Por pertenecer al Área Central de la ciudad se propone la ordenación en supermanzanas del tráfico al norte del perímetro formado por Cardenal Bueno Monreal - Diego Martínez Barrio, que incluye barrios tan emblemáticos como El Porvenir. Asimismo, por su especificidad, se propone el mismo tipo de ordenación en supermanzanas para los barrios de Tiro de Línea y Heliópolis.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Resulta de aplicación lo indicado anteriormente sobre esta misma propuesta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	168/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	311	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En general compartimos los objetivos y propuestas en el borrador del PMUS para los diversos viarios contemplados, aunque en general habría que insistir en la inclusión en todo el viario de carriles-bus segregados según el modelo de Torneo excepto en Reina Mercedes, donde entendemos que el viario queda en exclusiva restringido al transporte público con algunas excepciones.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La reserva de un carril para la circulación exclusiva de autobuses se considera justificada siempre que el número previsto de usuarios sea superior al de personas que utilizan como media un carril convencional, en el mismo período de tiempo, normalmente, la hora o período punta del día. En vías urbanas, donde la capacidad se reduce por debajo de los 600 vehículos por hora y por carril, una plataforma de un carril reservado podría justificarse con volúmenes de autobuses en torno a los 15-20 vehículos por hora. La propuesta de implantación de carriles BUS del PMUS es como consecuencia de la aplicación de dicho criterio. La conformación de las distintas tipologías posibles de carriles BUS depende de las posibilidades que ofrecen las secciones transversales de cada viario por razones de espacio.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	169/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>Nº ID</b>	<b>312</b>	<b>Área/Temática</b>	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En el viario que penetre en el Área Central (Ej. Paseo de las Delicias) se debería reducir el número de carriles de circulación, desviando así el tráfico de paso hacia el exterior de dicho Área.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS ya recoge estrategias encaminadas a desviar los tráfico de paso hacia rondas exteriores. En el caso concreto del Paseo de las Delicias, el punto 6.4.5 del documento de propuestas, recoge medidas orientadas a penalizar el itinerario Norte Sur a través del paseo de Las Delicias. Dicha medida podrá complementarse en un futuro con acciones reurbanización que permitan acomodar las secciones a otras más acordes con los objetivos perseguidos, aunque a fecha de hoy se considera prioritario actuar en una primera fase en actuaciones que consoliden el Casco Antiguo como zona de tráfico restringido, de forma que la reducción de tráfico por la zona de Paseo Colón se vaya reduciendo de forma gradual hasta que en fases posteriores del PMUS puedan implementarse medidas de mayor impacto.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	170/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	313	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En la Avenida de la Paz habría que realizar una actuación de creación de Acerados en paralelo al actual carril-bici para permitir el paso de peatones que ahora invaden el carril-bici, sobre todo en los días de lluvia.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta planteada no cambia la configuración de la vía, ni establece ninguna estrategia de movilidad a nivel global para la zona. Simplemente pone de manifiesto una carencia en la infraestructura actual solucionable mediante una intervención de pavimentación ordinaria sin cambiar la configuración de la vía ni su funcionalidad. Por tanto, excede de los contenidos de este tipo de documentos, entendiéndose que dicha petición puede ser trasladada de oficio ordinaria a la Gerencia de urbanismo para su estudio dentro de los cauces ordinarios.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	171/485	

Nº ID	314	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Planificar, de acuerdo con el Ayto de Dos Hermanas, un enlace ciclista con el núcleo de población de Fuente del Rey.			
<b>Valoración:</b>			
Dicha medida se englobaría dentro de la propuesta de compección de la red metropolitana de vías ciclistas recogida en el resumen ejecutivo del Plan. No obstante, se ha creado apartado específico dentro del capítulo de propuestas de movilidad ciclista donde se recoge la propuesta de red ciclista emtropolitana, que además de la eecución de las infraestructuras del Plan Andaluz de la Bicicleta, recoja la conexión con el núcleo de Fuente del Rey.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	172/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	315	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
En relación a los distritos La Palmera – Bellavista y Sur suscribimos asimismo las alegaciones presentadas por las asociaciones Parque Vivo del Guadaira y Bermejales Activa.			
<b>Valoración:</b>			
Se remite en este caso a las respuestas a las aportaciones realizadas por dicha entidad.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	173/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	316	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de reurbanización de los viales principales de Sevilla Este: Alcalde Luis Uruñuela, Av. de las Ciencias, Av. de China, etc., que corrija la falta de comodidad para el uso peatonal de dichas avenidas, con reducción de carriles de circulación y bandas de aparcamiento, aumento y arbolado de acerados, pasos de peatones en diagonal, carriles-bus segregados físicamente del resto del viario y desdoble del carril-bici creando dos carriles-bici bi- direccionales, uno a cada lado de cada avenida.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La zona Este de la ciudad cuenta con calzadas sobredimensionadas en muchas de sus avenidas que limitan el espacio disponible para el peatón, a pesar de a importante distancia existente entre fachadas. Así se recoge en el punto 2.11 del documento de propuestas. La reurbanización de los viarios de Luis Uruñuela o las Ciencias, dependerá en gran medida de la solución que finalmente adopte la Junta de Andalucía para la línea 2 de Metro. Hasta entonces no es posible adelantar otras medidas sobre ellos. Respecto al resto de viarios, el sobredimensionamiento es generalizado, por lo que dado que los recursos son limitados, se propone la actuación sobre determinadas calles del distrito donde se considera que la actuación resultaría muy beneficiosa por los motivos que se recoge en cada una de las propuestas de dicho capítulo, no siendo posible por la limitación de recursos de las administraciones públicas acometer, al menos dentro del horizonte del presente Plan, la rerurbanización de la totalidad de ellas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	174/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	317	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de adaptación peatonal de Alcosa, con reurbanización del viario principal (Av. Cdad. de Chiva, etc.) y reforma de la red de carriles-bici, ubicándolos en la calzada y recuperando el espacio ahora ocupado por esta infraestructura para ampliación de aceras.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS ya recoge propuestas de reurbanización sobre diversas calles de Alcosa con reducción de calzadas. La propuesta concreta de sección transversal deberá de ser objeto del proyecto específico que desarrolle las estrategias del PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	175/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	318	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
La declaración de Zona 20 en Torreblanca debe ir acompañada de medidas de gestión del tráfico que impidan el tráfico de paso por las calles secundarias (diseño de supermanzana) estableciendo cambios de sentido de circulación y/o diseños de "fondo de saco" en los viales secundarios			
<b>Valoración:</b>			
Resulta de aplicación lo indicado anteriormente sobre las propuestas anteriores de creación de supermanzanas.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	176/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	319	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En el barrio de Sevilla Este, la movilidad peatonal y ciclista es especialmente deficiente en la Calle Doctor Miguel Ríos Sarmiento, en concreto entre la Glorieta Palacio de Congresos y la Calle Urbano Orad.</p> <p>En la Calle Doctor Miguel Ríos Sarmiento entre la Glorieta de Palacio de Congresos y la calle Urbano Orad, implantación de un carril bici mediante la conversión de uno de los cuatro carriles de vehículo privado; pavimentación y ensanchamiento de aceras, eliminando otro de los tres carriles restantes de vehículo privado; y toma de medidas efectivas para aminorar la velocidad del tráfico que vayan más allá de señalizar horizontal y verticalmente como zona 30km/h, por ejemplo diseñando una rotonda en el cruce con la calle Urbano Orad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta de compleción de la red en la zona indicada ya se encuentra recogida por el programa de la bicicleta 2020, así como el propio PMUS (apartado 3.2.1.2 del documento de propuestas). La solución constructiva de detalle que finalmente se adopte sobre la misma se desarrollará por parte del proyecto que desarrolle la medida indicada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	177/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	320	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Planificar, de acuerdo con el Ayto de Dos Hermanas, un enlace ciclista con el núcleo de población de Montequinto.			
<b>Valoración:</b>			
Dicha medida se englobaría dentro de la propuesta de compección de la red metropolitana de vías ciclistas recogida en el resumen ejecutivo del Plan. No obstante, se ha creado apartado específico dentro del capítulo de propuestas de movilidad ciclista donde se recoge la propuesta de red ciclista emtropolitana, que además de la eecución de las infraestructuras del Plan Andaluz de la Bicicleta, recoja la conexión con el núcleo de Montequinto.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	178/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 285</b>
Con fecha <b>05/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Daniel González Rojas</b> en representación de
<b>IZQUIERDA UNIDA LOS VERDES</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	179/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>321</b>	Área/Temática	<b>Proceso participativo</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se han cumplido los mínimos exigibles en el proceso participativo, al disponerse de solo 20 días hábiles para que la ciudadanía pueda presentar alegaciones a un documento tan amplio.</p> <p>No se ha seguido la guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Sostenible del IDAE: No se han creado grupos de trabajo municipales, no ha existido una comisión asesora, constituida por representantes de diferentes niveles de las administraciones, no ha existido una información periódica sobre el avance del proyecto (solo se ha informado del diagnóstico una vez que se ha elaborado), y la información no ha fluído entre los ciudadanos y los redactores del Plan.</p> <p>Propuesta:</p> <p>Que, una vez finalizada la actual fase exposición pública y antes de que el PMUS sea a probado de forma definitiva por el Ayuntamiento de Sevilla, se inicie una nueva fase de participación real con los agentes sociales de la ciudad, asociaciones de vecinos, plataformas, colectivos medioambientalistas... para seguir recabando aportaciones al documento y concretar las actuaciones que finalmente se lleven a cabo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	180/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	322	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta: Que se definan formalmente como Zonas 20 y sean señalizadas como Calles Residenciales aquellos ejes peatonales que cumplan los requisitos del artículo 35 de la Ordenanza de circulación de la ciudad de Sevilla			
<b>Valoración:</b>			
La medida solicitada ya se encuentra implantada. El Casco Antiguo se encuentra declarado como Zona 30 y señalizada como tal desde el año 2007 conforme a lo establecido en el art. 7 de la Ordenanza de Circulación. En el caso de las zonas 20, reguladas mediante el art. 35 de la citada ordenanza, las mismas no requieren de declaración formal, sino que las mismas se encuentran definidas directamente por la misma, sin necesidad de declaración expresa. Con independencia de lo anterior, en paralelo a la declaración del Casco Antiguo como zona 30, también se llevó a cabo el diseño de una señalización específica para una mejor comprensión de los usuarios de la vía, en la que se establece la prioridad del peatón y la bicicleta frente al vehículo, y que fué instalada en todas aquellas vías que cumplían los requisitos establecidos en la Ordenanza de Circulación. En el caso de aquellas nuevas zonas que se vayan acondicionando conforme a lo establecido en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible, Documento Estratégico(I) Propuestas, apartado 2 "Propuestas para la movilidad peatonal", como Zonas 20, la señalización de las mismas será concretada en el momento de su desarrollo y en todo caso de la ejecución de las actuaciones correspondientes.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	181/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	323	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Que se atiendan las recomendaciones recogidas en el PGOU vigente para la Ronda del Centro Histórico recuperando su calidad ambiental como eje peatonal de una plataforma reservada en superficie para el transporte público.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya contempla en el Documento Estratégico (I) Propuestas, apartado 6.4.4. “Reducción y calmado de tráfico en la Ronda Histórica” medidas alineadas con las recomendaciones recogidas en el PGOU vigente para la Ronda del Centro Histórico. Estas medidas incluyen la reducción del número o ancho de los carriles ganando espacio peatonal o la implantación de la Calle 30, con el objetivo de transformar el uso actual de la Ronda como viario de paso hacia un modelo de viario orientado hacia los vecinos residentes. En definitiva, esta propuesta ya está recogida en el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	182/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	324	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Rechazo a la propuesta de ampliación del Metrocentro por la Avenida de San Francisco Javier o, en caso contrario, que se atiendan las propuestas recogidas en los últimos recursos presentados al expediente número 548/2020, sobre la concesión de la calidad ambiental para la actividad de metro ligero en superficie.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta se refiere a la ampliación del Metrocentro, proyecto que ya ha sido objeto de la correspondiente tramitación. En concreto, el Plan Especial de la Plataforma Reservada del Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla (Tramo San Bernardo - Santa Justa), fue aprobado de manera definitiva con fecha 20/02/2020, habiendo pasado previamente por la correspondiente fase de alegaciones, por lo que no se considera en el presente proceso de información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	183/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	325	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Realización del estudio para establecer supermanzanas en todos los Distritos y se recojan como propuestas concretas.			
<b>Valoración:</b>			
Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. Dado el nivel de detalle que requiere este tipo de medidas, y que sus resultados en ningún caso pueden ser extrapolados de una ciudad a otra o de un barrio a otro, un Documento de Planificación Estratégica como el PMUS no puede definir de manera concreta las Supermanzanas a implantar. En definitiva, se realizará un estudio específico para determinar en cada distrito la zona más idónea que posibilite establecer una supermanzana, lo que servirá de piloto para obtener la información necesaria del comportamiento de las mismas y su posible réplica en otras zonas de la ciudad.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	184/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	326	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Realizar un Plan de Movilidad a Centros Escolares, priorizando la movilidad ciclopeatonal y la independencia de los menores y que se incluya en la documentación definitiva del PMUS.</p> <p>Priorizar la implantación de caminos escolares seguros en las zona de tráfico restringido y no se contemple a los centros educativos cpmo una excepción de forma genérica.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible apuesta de manera clara por la implantación de caminos escolares seguros tal y como se recoge en el Documento Estratégico(I) Propuestas, apartados 1.5.2.2 “Planes específicos de movilidad a áreas de actividad económica” y 1.5.2.3 “Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica” donde se propone: "Implementar programas permanentes para el establecimiento de caminos escolares seguros de forma progresiva en toda la ciudad"</p> <p>Dado el número de centros escolares existentes y las diferentes características de cada uno de ellos, el PMUS no puede recoger estos planes específicos, por lo que, tal y como recoge la propia propuesta será necesario un Plan específico para cada Centro escolar que aporte soluciones concretas y adecuadas para cada centro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	185/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	327	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Realizar una evaluación del Plan de la Bicicleta Sevilla 2020 y se actualicen las propuestas del PMUS en materia ciclista en base a esta evaluación.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. Con independencia de lo anterior, dicho plan se encuentra aprobado y vigente, y en fase de desarrollo, y tiene la consideración de plan sectorial. El seguimiento del mismo por tanto, corresponde al organismo responsable de este, con independencia de los instrumentos de seguimiento que el PMUS pueda poner en marcha para la evaluación del grado de consecución de sus objetivos en la segunda fase de este.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	186/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	328	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incluir las siguientes propuestas para completar la red ciclista existente: - Carril bici por Pagés del Corro, reurbanizando la vía, ampliando las aceras y reduciendo la calzada, - Conexión de Ronda de Triana con el Puente Cristo de la Expiración, - Vía Ciclista de conexión Valdezorras- Aeropuerto Viejo- Alcosa, - Conexión de la pasarela ciclista de la SE-30 con el Parque Vega de Triana, - Conexión de Tablada con la estación de metro de Blas Infante, junto a un itinerario peatonal, - Conexión de los barrios Su Eminencia, Palmete y Padre Pío con el resto de la red ciclista, - Conexión de los barrios de Palmete, Torreblanca y Sevilla Este, a través del Polígono Industrial El Pino.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las actuaciones de compleción de la red relativas a Pagés del Corro y conexión de ronda Triana con Puente de la Expiración, ya estaban recogidas en los apartados 2,3,2,3 y 3,2,3,2 respectivamente del documento sometido a información pública (Propuestas). En lo que respecta a la conexión de Tablada con Blas Infante, también se recogía ya la conexión peatonal en el apartado 2,4,2,2. Se ha actualizado no obstante el plano de actuaciones de compleción de la red ciclista en el que se recogen también las actuaciones programadas en el Plan Andaluz de la Bicicleta, donde se recogen el resto de actuaciones indicadas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	187/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	329	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Incluir en el PMUS las propuestas del "Plan Específico de Movilidad Ciclista en el Casco Histórico de Sevilla" presentado por A Contramano en la Mesa de Movilidad.			
<b>Valoración:</b>			
Las medidas recogidas en el PMUS y en el propio Programa de la Bicicleta contemplan medidas encaminadas a la mejora de las condiciones y fomento de la bicicleta en el interior del Caco Antiguo. Las actuaciones recogidas en ambos documentos son las que en principio se van a llevar a cabo, recogándose gran parte del contenido del mencionado Plan, con independencia de que no se haga referencia expresa al mismo en dichos documentos. Otras actuaciones recogidas en el mismo, y no contempladas ni en el Programa ni en el PMUS, podrán implementarse en su caso en un futuro, fuera del horizonte del Plan, o bien cuando la normativa en materia de circulación se modifique en el caso de circulación en contrasentido.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	188/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	330	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incluir entre las propuestas para la mejora del sistema de bici compartida las siguientes medidas: - Instalación de paradas en barrios que no cuentan aún con ellas como Padre Pío, Palmete, Torreblanca..., - Modernizar las bicicletas para que sean menos pesadas, - Inclusión de las bicicletas eléctricas, - Actualización de la información web y creación de una app oficial con opción de reserva de bicicleta y aparcamiento</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “3.4. Propuestas para la mejora del sistema de bicicleta compartida” varias de estas propuestas como: garantizar un mínimo de bicicletas en servicio de 2.600 unidades en todo momento, incorporando modelos más ligeros y manejables, Incorporación de elementos de anclaje para bicicletas en la red de bicicleteros existentes, gestionables por los usuarios mediante App móviles, e incrementar el número de estos en las zonas en las que no existen o los que hay resultan insuficientes.</p> <p>En cualquier caso, dado que el sistema de bicicleta compartida está sujeto al contrato adjudicado por el Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo en sesión celebrada el 15 de marzo de 2.007, para la instalación, gestión y mantenimiento en el dominio público municipal de la Ciudad de Sevilla, de un sistema de transporte público individualizado mediante bicicletas, la instalación de nuevas estaciones o la mejora de las mismas se deben gestionar en el marco de dicho contrato.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	189/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	331	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Optar por el BRT en la red de transporte público de alta capacidad			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta rápida, flexible y adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, estará formada por 6 líneas dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	190/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	332	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Realizar un estudio específico para comprobar la anchura de los carriles reservados al transporte público y se recojan las propuestas de mejora en el PMUS antes de su aprobación definitiva.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.2.2.1. Revisión y ampliación de la red de carriles reservados al transporte público” ya incluye varios tramos de la red de carriles bus donde se ha detectado la necesidad de ampliar su anchura. En cualquier caso, el PMUS, como documento de Planificación Estratégica, no puede abordar el detalle de todas las acciones a desarrollar para la implantación de las distintas medidas propuestas, más aún cuando el propio desarrollo del mismo y la concreción de las medidas que se implanten deberán ir adecuando el resto de acciones. No obstante, el PMUS incorpora como propuesta la realización de un estudio específico para comprobar la anchura de los carriles reservados al transporte público.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	191/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	333	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Revisar la propuesta de tramos de ampliación de la red de carriles reservados al transporte público en base a lo planteado en el PGOU vigente y al diagnóstico elaborado por el equipo consultor y se recojan las propuestas concretas de ampliación de dicha red en el PMUS antes de su aprobación definitiva.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.2.2.1. Revisión y ampliación de la red de carriles reservados al transporte público” ya propone varios tramos de ampliación de la red de carriles bus. No obstante, el PMUS incorpora como propuesta realizar un estudio para la ampliación de la actual red de carriles reservados al transporte público con el objetivo de crear una red continua y conectada y adaptada a las posibles modificaciones de la red de Transporte Público de superficie.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	192/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	334	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Que solo exista una tarjeta multiviaje para TUSSAM en la que se incorpore la opción del transbordo.			
<b>Valoración:</b>			
La definición concreta de la estructura tarifaria del Transporte Público no es es objeto de un Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En cualquier caso, el cliente del Transporte Público demanda una estructura tarifaria flexible y adaptada a sus necesidades, por lo que actualmente no es apropiado suprimir el título de transporte más utilizado como es el tarjeta Multiviaje sin Transbordo.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	193/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	335	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Tener en cuenta la situación socioeconómica de los usuarios para conseguir un cuadro tarifario social y asequible para todos			
<b>Valoración:</b>			
<p>La Empresa Municipal de Transportes TUSSAM ya presta un servicio socialmente inclusivo, prestando especial atención a los colectivos económicamente más vulnerable.</p> <p>Así, dispone de numerosos títulos bajo Cobertura Social como: Tarjeta Solidaria Gratuita, Tercera Edad Gratuita o bonificada según renta, Tarjeta Social, Tarjeta de Diversidad Funcional, Tarjeta Joven o Tarjeta Infantil.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	194/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	336	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Red de Cercanías: - Introducir posibles cambios en la red de TUSSAM para acercar paradas o líneas a las estaciones de Cercanías, - Poner en marcha una campaña de promoción de la Red de Cercanías existente para difundir su conocimiento entre la población, - Mejorar las conexiones entre Sevilla y la Sierra Norte y el oeste peninsular, - Establecer un apeadero a la altura de la Universidad Pablo de Olavide y un pasillo verde hasta la Universidad y Colegios Mayores, - Ampliar el trazado ferroviario desde el actual apeadero de la Isla de la Cartuja, hasta el campo de la Feria y combinación intermodal con la línea 1 de METro, - Establecer un nuevo ramal ferroviario desde el apeadero del Palacio de Congresos hasta el Aeropuerto de Sevilla, - Trasladar el tráfico de contenedores de La Negrilla a la Estación de Sevilla-Majarabique creando un centro intermodal de transporte de mercancías, - Habilitar el doble sentido de la línea circular C4 y aumentar su frecuencia de paso.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La definición de la ubicación de paradas de las líneas de TUSSAM excede el alcance de los contenidos de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad . En cualquier caso, el PMUS propone la adecuada intermodalidad entre los distintos modos de transporte dado que la red de Cercanías no es competencia de la administración local. Dentro de esta intermodalidad se incluye la necesaria coordinación e información entre la red de líneas de Tussam y las líneas de Cercanías. Igualmente, se va a recoger dentro de las propuestas relativas a la mejora de la red de Cercanías, la necesidad de que en paralelo se lleve a cabo una campaña de difusión de este sistema de transporte por parte RENFE. Respecto a la ampliación del trazado desde la Isla de la Cartuja, el documento ya recoge en su apartado 4.7.2.3. Mejora de la Red de Cercanías la necesidad del cierre del anillo ferroviario, la mejora de la infraestructura para permitir mejora en frecuencias y funcionamiento de la red en su conjunto , y la conexión con el aeropuerto de Sevilla. Las conexiones con la sierra norte, el oeste peninsular, o el tráfico de contenedores no tienen repercusión en la movilidad urbana/metropolitana, por lo que no son objeto del presente documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	195/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	337	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Crear un Registro Municipal de Empresas, Vehículos y Autorizaciones de servicios de arrendamiento de vehículos con conductor, con carácter público, imprescindible para determinar el número de autorizaciones VTC que operan en la ciudad, y por tanto su impacto en la movilidad de Sevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. Esta propuesta se sale por tanto del marco de aplicación de sus actuaciones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	196/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	338	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aprobar una Ordenanza Municipal reguladora del régimen jurídico aplicable a los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor (VTC) que se realicen con origen y destino en el término municipal de la ciudad de Sevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. Esta propuesta se sale por tanto del marco de aplicación de sus actuaciones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	197/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	339	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Incorporar una lanzadera de TUSSAM a los aparcamientos disuasorios metropolitanos propuestos en el PMUS y que su tarifa se integre con la del aparcamiento.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “7.2. Aparcamientos disuasorios metropolitanos 7.2.2. Descripción de la medida” Se proponen dos aparcamientos disuasorios en las entradas a Sevilla desde la A-49 y desde la A-92. En este mismo apartado se recoge: "En todo caso, para que las dos propuestas de aparcamientos disuasorios cumplan la función para la que están pensados, su puesta en servicio exige la implantación en paralelo de un servicio de transporte público que permita acceder desde el mismo, de forma rápida y económica, a los puntos de destino finales de los desplazamientos de los que se pretende eliminar al vehículo privado como modo de transporte.” Consecuentemente, la propuesta ya se encuentra recogida en el texto sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	198/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>340</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Desistir de los proyectos de aparcamiento previstos en el PMUS en Marqués de Paradas, Torneo- Barqueta, El Cid y San Laureano.			
<b>Valoración:</b>			
Los aparcamientos propuestos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el entorno del Casco Antiguo forman parte de una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable (Plan Respira). Estas y otras medidas en el Casco Antiguo como la restricción del aparcamiento o mejora del Transporte Público, combinadas con la creación de una zona de tráfico restringido supondrán una disminución en el número de vehículos que acceden diariamente a esta zona de la ciudad permitiendo la mejora de la movilidad peatonal, maximizando los beneficios de las acciones y reduciendo los posibles impactos negativos en términos de disfunciones en el funcionamiento de la ciudad, ofreciendo siempre alternativas para el derecho de acceso de las personas que residen y el ejercicio de la actividad comercial. Dichas medidas ya suponen de por sí un efecto disuasorio del uso del vehículo privado para el acceso al Casco Antiguo, sin que ello implique que no se ofrezcan alternativas en la corona exterior del mismo, del mismo modo en que se hace con los paracamientos disuasorios Metropolitanos.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	199/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	341	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Recoger en el PMUS una planificación para la conversión de los aparcamientos de rotación existentes en el Centro Histórico en aparcamientos para residentes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos de rotación existentes en el Centro Histórico son concesiones administrativas con periodos de concesión determinados, generalmente entre 50 y 75 años, por lo que será a la finalización de las mismas cuando se tenga que analizar su posible conversión en aparcamientos para residentes, y no en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	200/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 286</b>
Con fecha <b>01/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Antonio Fajardo de la Fuente</b> en representación de
<b>PARQUE VIVO DEL GUADAIRA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	201/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	342	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Pacificación del tráfico en la Avenida de la Palmera para recuperar el paseo y reducir el tráfico radial. Adecentar el arbolado del acerado peatonal, trasladar el carril bici en doble dirección a las bandas de aparcamiento actualmente existentes en cada sentido, suprimiéndolas o manteniéndolas en las calles adyacentes. Instalación de plataforma reservada para transporte público en ambas direcciones. Simplificación de dos carriles de circulación a motor en cada dirección. Reducción de la velocidad máxima a 30 km/h. Prolongar este diseño a la actual Avenida de Jerez, con los mismos criterios descritos para la Avenida de la Palmera.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el capítulo “6. Viario y Circulación” ya incluye varias medidas dirigidas a la penalización de la Palmera como eje Norte Sur de la ciudad. Tanto la Avenida de la Palmera como la de Jerez tienen no obstante la consideración de viario principal dentro de la red viaria de la ciudad de Sevilla, por lo que debe disponer de la capacidad suficiente para permitir los movimientos de paso para los cuales se encuentra recogido dentro de la jerarquización viaria. En lo que respecta a las vías ciclistas, el PMUS ha recogido las previsiones del Programa de la Bicicleta, contando ya la vía con una red ciclista. La mejora de dicha red ciclista en dicho punto excede el nivel de detalle exigible a un documento de planificación estratégica.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	202/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	343	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Jerarquización de viario: la consideración de las calles Iguazú, Ifni y Grecia como viario secundario nos parece inadecuada, porque carecen de capacidad para movilizar mucho tráfico motorizado y supondrían una barrera para los usuarios del Parque Guadaira.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las calles Iguazú, Ifni y Grecia se incluyen dentro de la categoría de viario secundario no por su capacidad sino por su funcionalidad. Estas calles sirven para distribuir el tráfico en la zona, quedando el viario local para aquellas vías que permiten prolongar el trayecto desde el viario secundario hasta el destino final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	203/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	344	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Establecer criterios de diseño para los nuevos ejes propuestos en el Sur (Ronda Urbana de Palmas Altas a el Pítamo y Avenida del Tiro de Línea a El Pítamo. Criterios respecto a : presencia de arbolado, caminos peatonales, ciclistas, plataforma reservada para el transporte público y minimizar cualquier impacto sobre los espacios verdes existentes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los criterios de diseño para los futuros nuevos ejes Ronda Urbana de Palmas Altas a El Pítamo y Avenida del Tiro de Línea a El Pítamo, serán los establecidos, con carácter general, en el PGOU, o la herramienta de planificación específica vigente en el momento de su ejecución.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	204/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	345	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reurbanización de la Avenida de Jerez, para quitarle el carácter de Autovía y dándole carácter urbano.			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.10. Distrito Bellavista-La Palmera 2.10.2. Descripción de las medidas” ya contempla:</p> <p>Reurbanización completa de la Avenida de Jerez para quitarle el carácter de autovía que presenta actualmente, y dándole ya en esta zona un carácter más urbano. Se eliminaría la mediana central tipo con adelfas tipo carretera existente y se ganaría además la superficie de los arcenes para destinarla a espacios peatonales en los que dispondrían bandas de arbolado y jardinería. Se completarían las bandas de acerado y espacios peatonales en la zona de Los Bermejales. Por lo tanto, se encuentra ya recogida en el documento sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	205/485	

Nº ID	<b>346</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Regeneración y reurbanización de la calle Santa María de la Cabeza, de forma que suponga la continuación de la Avenida de Alemania. Se propone una articulación coherente entre los barrios próximos al parque (Heliópolis, Pedro Salvador, Bermejales, Elcano) con el CEIP Julio Coloma, el Centro de Salud de Bermejales y con el Hospital Militar, promoviendo que el parque sea el corredor y camino seguro por el que se acceda a estos equipamientos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.10. Distrito Bellavista-La Palmera 2.10.2.3. Regeneración de entornos, zonas de estancia y esparcimiento” ya contempla: Reurbanización de la calle Santa María de la Cabeza, de forma que suponga la continuación de la Avenida de Alemania hacia la Barriada Pineda y se resuelva la deficiente conexión peatonal que existe actualmente entre esta y el barrio de Los Bermejales. Con ello se conseguiría un adecuado acceso peatonal al centro de salud del distrito. Por lo tanto, se encuentra ya recogida en el documento sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	206/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	347	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reurbanización de la Avenida de Reina Mercedes. Se comparte la propuesta del PMUS pero se considera que la ejecución de la propuesta debe ser progresiva, evaluable y sometida a la opinión de los vecinos. Se debe valorar la opinión o dictámenes de expertos independientes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se recoge esta propuesta, una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones que se hace necesario programar. En concreto dice: “se compone de dos grandes bloque,..... y un segundo bloque orientado a la programación en la ejecución de dichas acciones en el corto, medio y largo plazo y su cuantificación económica, el establecimiento de indicadores seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas, como en lo relativo al resultado de las mismas en la alteración del reparto modal establecido, y la necesaria estrategia y planificación en materia de comunicación y concienciación de la ciudadanía, que se aborda una vez consensado el documento estratégico, es decir, una vez alcancemos el consenso y recabemos las opiniones acerca de qué Sevilla queremos para el 2030”. Igualmente, este tipo de medidas suelen venir acompañadas de cauces de comunicación y participación específicos del mismo modo en que se han abordado otros procesos de peatonalización de otras calles relevantes para la ciudad como las recientemente peatonalizadas calles Baños o Mateos Gago. Lo solicitado por tanto forma parte de la segunda fase del documento de PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	207/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>348</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se precisan actuaciones concretas en el Barrio de Bellavista y Pineda. Los nuevos desarrollos urbanísticos deben contemplar la mejora de la conectividad interna y con el entorno exterior.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.10. Distrito Bellavista-La Palmera 2.10.2.3. Regeneración de entornos, zonas de estancia y esparcimiento” ya contempla medidas para este sector de la ciudad. En cualquier caso, los nuevos desarrollos urbanísticos contemplarán la mejora de la conectividad interna y con el entorno exterior dentro del proceso habitual de los documentos de planeamiento de desarrollo urbanístico, correspondiendo a dichos instrumentos la materialización de las medidas concretas a adoptar, por lo que la propuesta excede del alcance de un documento de planificación estratégica.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	208/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>349</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Extensión de la red ciclista en los desarrollos de Palmas Altas y Pineda, y conectarse con el Parque Guadaira. Asegurar la conectividad de la red municipal con al metropolitana, y plantear una conexión segura hacia el Sur por el nuevo cauce del río Guadaira, y hacia el Este.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, o de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. En todo caso, los nuevos desarrollos de Palmas Alta y Pineda incorporarán la correspondiente propuesta de ampliación de la red ciclista dentro de los instrumentos de planificación de desarrollo urbanístico conforme a las indicaciones del PGOU en dicho sentido, correspondiendo a dichos instrumentos la materialización de las medidas concretas a adoptar, por lo que la propuesta excede del alcance de un documento de planificación estratégica en este sentido.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	209/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	350	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Vías ciclistas en los carriles que se usan como aparcamiento. Mejora de las seguridad en las intersecciones del Parque Guadaira con las avenidas de Grecia, Amsterdam, Holanda, Ali Al Gomari y accesos a Pineda.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Programa de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, o de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. La propuesta de mejoras puntuales de puntos o tramos concretos excede con caracter general del alcance de un documento de planificación estratégica a nivel ciudad, más allá de las previsiones que el mismo traslada del documento sectorial específico (programa de la bicicleta 2020), que es el que tendrá que desarrollar soluciones concretas para estos puntos de la red ciclista en su caso. En lo que respecta a la implantación de nuevas vías ciclistas, el PMUS ya recoge una propuesta de compleción de la red para su materialización dentro del año horizonte del Plan, lo cual no impide que lamisma se vea complementaa en un futuro con nuevas vías ciclistas, aunque a priori no se prevé que sea dentro del marco temporal de desarrollo del PMUS 2030, sin que pueda descartarse una revisión del plan dentro del sistema de seguimiento del mismo si se alcanzan los objetivos marcados con anterioridad a la finalización de este.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	210/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	351	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Apuesta por el BTR, al ser una medida de menor impacto económico y más rápida de ejecutar.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta rápida, flexible y adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, estará formada por 6 líneas dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	211/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	352	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aportar más información sobre el trazado de la línea circular 4, que transcurre por la avenida de la Palmera y Reina Mercedes en sentido transversal, y de cómo se resuelve el paso de la dársena sin afectar a la navegabilidad del puerto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación, no pudiendo abordar el detalle de todas las acciones a desarrollar para la implantación de las distintas medidas propuestas.</p> <p>En este sentido, por supuesto que será necesario realizar un estudio específico para determinar el trazado y características de la línea 4, que tenga en cuenta todos estos condicionantes, al igual que se ha realizado o se está realizando actualmente con las líneas 2 y 3, pero dicho estudio excede el alcance del PMUS, tanto por la precisión de dicho estudio, como por el ámbito temporal previsto para la ejecución de dicha línea.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	212/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	353	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la red de cercanías: Estudio de viabilidad de una estación en las proximidades del Hospital Militar que sirva a los nuevos desarrollos previstos en Pineda y su entorno. Mejora de la accesibilidad a la estación del Hospital Virgen del Rocío.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación, no pudiendo abordar el detalle de todas las acciones a desarrollar para la implantación de las distintas medidas propuestas. El estudio que se propone es un estudio de detalle que excede el alcance del PMUS. La apertura de grandes centros atractores de viajes deberían de venir acompañados de estudios específicos de Movilidad, en el que se identifiquen las necesidades en función del origen de los usuarios, estancia media, tipo de usuario, etc, de conformidad con lo recogido en el apartado correspondiente a Gestión de la Movilidad del PMUS, por lo que se trataría en todo caso de un desarrollo de las medidas contempladas en el PMUS que deberá de ejecutar el promotor de dicho equipamiento hospitalario, del mismo modo que lo ha hecho ya en el caso de la Ciudad de la Justicia, otro gran equipamiento de ciudad. En relación a la mejora de la accesibilidad a la estación del Hospital Virgen del Rocío, la Gerencia de Urbanismo ya está trabajando en la redacción de un Plan de Accesibilidad Universal con el principal objetivo de "mejora de calidad de vida de su ciudadanía". De cualquier modo, el estudio específico de condiciones de accesibilidad de un ámbito determinado, excede de los contenidos de un plan estratégico a nivel ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	213/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>354</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se deben suprimir las paradas de la línea 3 de autobús para conseguir una velocidad media mayor, pues puede dejar de prestar servicio a un número considerable de usuarios. Las medidas en la línea 3 deben ser consensuadas por los usuarios y con una evaluación muy precisa de las consecuencias de la supresión de paradas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha recogido en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible. Dentro de esta propuesta se recoge la conversión de la línea 3 a este nuevo formato de líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad. El nuevo diseño de la línea se ha realizado tras un estudio específico y riguroso por parte de los servicios técnicos de Tussam, donde se han tenido en cuenta la actividad de todas las paradas y la cobertura de la nueva línea. La nueva línea implica una mejora sustancial en los tiempos de desplazamiento del conjunto de la población afectada y supone una mejora del servicio prestado a los ciudadanos. En cualquier caso, las posibles paradas afectadas siempre seguirán disponiendo de servicio de transporte público con otras líneas de la red.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	214/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	355	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El sector sur de la ciudad carece de conexión directa con el gran nodo de comunicaciones ferroviarios de Santa Justa- San Bernardo y con la zona comercial en Nervión. Valorar la viabilidad de esta línea de autobús.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha incluido en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible. Dentro de esta propuesta se recoge la puesta en marcha de la nueva línea rápida sur, LS, Bellavista - Santa Justa, para reforzar las conexiones de Bellavista y Bermejales entre sí, de ambas barriadas con Reina Mercedes y que además facilite nuevas conexiones con zonas de importante atracción de demanda como Cross Pirotecnia o Nervión.			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	215/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	356	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone el estudio de viabilidad de una estación en las proximidades del Hospital Militar de manera que sirva a los nuevos desarrollos previstos en Pineda y su entorno. Mejorar la accesibilidad a la estación del Hospital Virgen del Rocío.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación, no pudiendo abordar el detalle de todas las acciones a desarrollar para la implantación de las distintas medidas propuestas. El estudio que se propone es un estudio de detalle que excede el alcance del PMUS. La apertura de grandes centros atractores de viajes deberían de venir acompañados de estudios específicos de Movilidad, en el que se identifiquen las necesidades en función del origen de los usuarios, estancia media, tipo de usuario, etc, de conformidad con lo recogido en el apartado correspondiente a Gestión de la Movilidad del PMUS, por lo que se trataría en todo caso de un desarrollo de las medidas contempladas en el PMUS que deberá de ejecutar el promotor de dicho equipamiento hospitalario, del mismo modo que lo ha hecho ya en el caso de la Ciudad de la Justicia, otro gran equipamiento de ciudad. En relación a la mejora de la accesibilidad a la estación del Hospital Virgen del Rocío, la Gerencia de Urbanismo ya está trabajando en la redacción de un Plan de Accesibilidad Universal con el principal objetivo de "mejora de calidad de vida de su ciudadanía". De cualquier modo, el estudio específico de condiciones de accesibilidad de un ámbito determinado, excede de los contenidos de un plan estratégico a nivel ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	216/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	357	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
No se plantean soluciones claras al déficit de plazas diurnas en el entorno del campus universitario de Reina Mercedes y del hospital Virgen del Rocío.			
<b>Valoración:</b>			
Tal y como se indica en el apartado 7.1 del documento de propuestas "Zonas con déficit de aparcamiento durante el día debido a que son atractoras de viajes (estudios, trabajo, médicos, compras, etc.), pero que durante la noche no presentan dicho problema. Para estas situaciones las propuestas planteadas tienen el objetivo de disuadir del uso del vehículo privado para acceder a ellas, fomentado por el contrario el uso del transporte público. Entre estas medidas se engloban las de implantación de zonas de estacionamiento regulado en superficie". La existencia de un déficit de aparcamientos no requiere necesariamente de la implementación de una mayor oferta, dado que ello implicaría la generación de mayor demanda, lo cual va en contra de la filosofía del Plan. Por el contrario, el PMUS plantea soluciones de implementación y mejora de la red de transporte público, acompañadas a futuro de implantación de medidas disuasorias del vehículo privado, que conseguirían equilibrar la oferta y la demanda.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	217/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>358</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se plantean soluciones a las situaciones extremas provocadas por la celebración de partidos de fútbol en el estadio Benito Villamarín, que afectan a los barrios del sur de la ciudad al ocuparse las calles, plazas y parques por un estacionamiento indiscriminado que afecta a la vida cotidiana de sus residentes. La solución propuesta debe ser similar a la practicada en eventos multitudinarios como la Feria de Abril, donde se crea una bolsa de aparcamiento reglado conectado con lanzaderas, así como el refuerzo del transporte público.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación. En este sentido, no es objeto del PMUS realizar propuestas sobre situaciones particulares como son las celebraciones de partidos de fútbol, conciertos, fiestas, etc.</p> <p>En cualquier caso, la celebración de los partidos tanto en el estadio Benito Villamarín como en el Sánchez Pizjuán disponen de un Plan específico, coordinado por el Cecop, en el que se incluyen acciones de la Dirección General de Movilidad, Policía Local, Protección Civil, Tussam, Lipasam, etc., que, además, se adapta al tipo de partido en función del día de la semana, horario, y rival.</p> <p>En el caso de Tussam se establecen refuerzos y desvíos en las líneas, así como servicios especiales a la finalización de los encuentros.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	218/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>359</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aparcamientos disuasorios (sistema Park&amp;Ride) en las rondas de circunvalación externas. Estudio de un aparcamiento disuasorio de gran capacidad en el entorno de la avenida de Jerez, en los terrenos de propiedad militar, y vinculado a la estación de cercanías de Torres de Hércules, o en la que se pudiera construir en Pineda.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “7.2. Aparcamientos disuasorios metropolitanos 7.2.2. Descripción de la medida”</p> <p>Se proponen dos aparcamientos disuasorios en las entradas a Sevilla desde la A-49 y desde la A-92.</p> <p>Respecto de la ubicación propuesta, vinculada a la estación de Jardines de Hércules, dada la ubicación, funcionalidad dentro de las líneas que pasan por ella y demanda, no se considera justificado el establecimiento de un aparcamiento disuasorio asociado a dicha estación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	219/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 288</b>
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Pablo Arias Sierra</b> en representación de
<b>Pablo Arias Sierra/ Antonio Barrionuevo Ferrer (Arquitectos)</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	220/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	360	Área/Temática	Resumen ejecutivo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reconsiderar el ámbito territorial del Plan de Movilidad a partir de la siguiente distribución espacial y poblacional en tres áreas: - Área Oeste: Aljarafe Centro(vertiente del Pudío), Aljarafe Oeste (vertiente del Guadiamar) y La Vega (margen derecha Alcalá del Río- La Puebla del Río)/ - Área Centro: Sevilla, Vega del Guadalquivir (Casco Urbano de Sevilla)/ - Área Norte, Oeste y Sur (Carmona, Alcalá de Guadaira, Dos Hermanas y Los Palacios). Dotar a estos ámbitos de unas infraestructuras de movilidad de gran rango y capacidad que establezcan una relación fluida y armónica entre ellas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito territorial de un PMUS es el municipio de Sevilla. No es posible, por una cuestión de competencias extender el ámbito de actuación más allá de este, correspondiendo las competencias para ello a la Junta de Andalucía. Aun así, y debido a las fuertes relaciones que el área metropolitana mantiene con la ciudad de Sevilla, se han llevado a cabo algunas propuestas para la mejora de la movilidad de esta con la ciudad Central (Sevilla), sin que ello signifique que el estudio pueda extenderse más allá de dichas propuestas. A su vez, el ámbito de Sevilla se ha desagregado en zonas de transporte según los criterios que se recogen en el Diagnóstico en el apartado 0.3.1. Criterios de Zonificación, utilizando según estos criterios como base zonal las secciones censales de Sevilla del año 2016. De cara a una mejor comprensión del modelo de transportes en Sevilla se ha realizado una clasificación o agrupación de las zonas de transporte en áreas de mayor tamaño denominadas macrozonas en base a los distritos de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	221/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	361	Área/Temática	Resumen ejecutivo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Clarificar la posición del PMUS respecto a planeamientos vigentes como el Plan Metropolitano de Transportes de Sevilla y sus reflejos en el POT AUS, y con respecto al Plan de Ordenación Urbana de 2006.			
<b>Valoración:</b>			
<p>El objeto del PMUS no es el de enmendar o posicionarse a favor en contra de otros documentos de planificación, sino el de llevar a cabo propuestas para avanzar hacia un modelo de ciudad, en lo que respecta a la movilidad, más sostenible. Más allá de esto, y como es lógico, debe existir coordinación entre el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y los distintos documentos de planificación, tanto a nivel autonómico como local y por lo tanto, el contenido y las propuestas coherentes entre sí.</p> <p>En este sentido, el PMUS incluirá dentro del documento de propuestas, en el apartado de Gestión de la movilidad un punto donde se recoja la necesaria coordinación del PMUS con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30).</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	222/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	362	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Falta un análisis riguroso de la estructura y del desarrollo urbanístico de la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación. El análisis detallado de la estructura y del desarrollo urbanístico de la ciudad, a pesar de la importancia que ello tiene de cara al desarrollo del modelo de movilidad de una ciudad, excede el alcance del PMUS, aunque sí se ha considerado en el documento de diagnóstico.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	223/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	363	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El índice de generación de viajes viene referido al ámbito urbano definido por macrozonas, sin considerar que la ciudad de Sevilla es una ciudad con tráfico de paso que se resuelve utilizando la trama viaria de la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación, es decir el municipio. En este sentido, el análisis más detallado de la movilidad se realiza a nivel de zona de transporte dentro del ámbito urbano.</p> <p>En cualquier caso, en todo momento, tanto en el diagnóstico como para las propuestas, se han considerado los viajes generados por el exterior, en especial los viajes en vehículo privado al ser los mayoritarios en la relación Exterior-Sevilla.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	224/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	364	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se han omitido otras fuentes de datos, como la geolocalización que aportan los dispositivos móviles, que llevaría a una interpretación más precisa de los movimientos de la población.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, se han realizado 47.000 encuestas técnicas, realizadas en domicilios, principales vías de circulación y en el transporte público, lo que garantiza un nivel de fiabilidad y desagregación geográfica óptimos para la modelización de las redes de transporte público y privado. Así mismo, también se han recopilado datos de distintos servicios y administraciones.</p> <p>Respecto a la posibilidad de aprovechar la geolocalización que aportan los dispositivos móviles para tener un conocimiento más preciso de la movilidad, en el momento de realización de los trabajos de campo, la tecnología existente no permitía el nivel de precisión necesaria para un trabajo de estas características. En cualquier caso, la obligación de tratar la información de dispositivos móviles de forma agregada (por grupos de usuarios de un tamaño indeterminado, que debe ser el suficiente para que no se pueda individualizar a ninguno en concreto); y anonimizada (es decir, información que es transformada de manera que no se pueda reconstruir los datos identificativos del usuario del que procede) limita la utilidad de la información para el objetivo que se pretende actualmente.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	225/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	365	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Desacuerdo con la clasificación del viario. Los datos de demanda o IMD de ocupación de los distintos tramos de la trama viaria son de 2016, lo que evidencia la desactualización del Plan.			
<b>Valoración:</b>			
En la definición y/o clasificación de la tipología del viario se han establecido unas categorías de vías, no en función de la IMDs, sino de acuerdo con los criterios que establece el PGOU y que describirán la función de cada una de ellas deberá realizar dentro de la movilidad de la ciudad. Así, existen grandes ejes o vías principales que articulan la ciudad, vías locales o vías de estar, y calles o vías secundarias que comunican las anteriores. Con independencia de lo anterior, los datos de IMD en vías tanto urbanas como interurbanas siempre se publican pasados 2 años de la fecha a la que corresponden, por lo que en el momento de elaboración del Plan, se han empleado los más actualizados existentes. No obstante, y tal y como ya se ha indicado, no influyen en la determinación de la clasificación del viario, dado que para ello se han empleado otros criterios.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	226/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	366	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Algunas de las propuestas parecen irrealizables en el horizonte del Plan, como el soterramiento de la línea ferroviaria a Cádiz desde el Tiro de Línea, la vía del Parque del Guadaira que se traza por el interior del Polígono Sur, o la supresión del Canal de Ranillas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Con la información disponible y facilitada si se consideran estas actuaciones dentro del horizonte 2030. No obstante, serán los indicadores de seguimiento que se establezcan en la segunda fase de la redacción del documento los que permitan llevar a cabo una evaluación más pormenorizada del grado de cumplimiento del mismo, y permitan en todo caso introducir las modificaciones que en el momento se estimen necesarias.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	227/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>367</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Extensión de los itinerarios peatonales y ciclistas a la totalidad del casco urbano y sus conexiones metropolitanas (se aportan una serie de recorridos peatonales)			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en los apartados “2.2. Propuestas para la Movilidad Peatonal en el Distrito Casco Antiguo” y “3.2.4. Propuestas de integración de la bicicleta en el Casco Histórico” las medidas que se proponen.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	228/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>368</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ampliación y conservación de la red de carriles bici y extenderlas acondicionando los pasos territoriales, y especialmente el del Puente del Viaducto del Alamillo, y convertir la red obsoleta de 1200 km de titularidad de la Diputación de Sevilla, transformándola en paseos intermunicipales para viandantes y movilidad ciclista.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Programa de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida.			
Respecto de la propuesta sobre la red de titularidad de la Diputación de Sevilla, esta infraestructura queda fuera de las competencias del PMUS y del ámbito territorial de la ciudad de Sevilla, donde se abordan únicamente la necesidad de establecer conexiones con ls municipios colindantes del área metropolitana.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	229/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>369</b>	Área/Temática	<b>Gestión de la movilidad</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mobility as Service, plantean dudas acerca de como se va a gestionar, delimitar y otra serie de factores</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado 1.3. MaaS: Movilidad como un servicio (Mobility as a Service), donde se recomienda la colaboración municipal para impulsar la creación de una plataforma construida desde la colaboración público-privada, y que ofrezca de manera unificada toda la oferta de servicios de movilidad a los ciudadanos a través de una única aplicación que englobe tanto a los operadores públicos como privados de la ciudad.</p> <p>La implantación y/o incorporación a estas plataformas supondrá una serie de dudas o problemas para algunos operadores o para determinadas funcionalidades que será necesario solventar en el momento de la implantación.</p> <p>Actualmente ya existen aplicaciones que permiten planificar viajes con diferente etapas y modos y que integran servicios como el Metro de Sevilla, los autobuses de TUSAM, las bicicletas de Sevici, las motos eléctricas de Muving y taxis y permite, además, el acceso a información y reserva sobre aparcamientos y puntos de recarga para vehículos eléctricos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	230/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	370	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Tramo de la Línea 2 en modo tranviario no es el adecuado a las características de los espacios urbanos por los que discurre.(Escuelas Pías, y Jauregui y , sobre todo, Alfonso XII, y tras la puerta Real cruzar a TorreTriana)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible lleva a cabo, en relación a la red de transporte de alta capacidad, un análisis de las distintas propuestas técnicas posibles que podrían plantearse en función del tipo de transporte (BTR, metro) y la posible ubicación en la vía pública (subterráneo o en superficie). En este sentido, se han analizado las distintas posibilidades técnicas, siempre a la luz de lo que suponen para la mejora de la movilidad sostenible. En todo caso, el estudio en detalle del trazado y tipología de la línea 2 por parte del titular de la misma arrojarán más información sobre la viabilidad de las soluciones en subterráneo o en superficie, dado que el análisis que lleva a cabo el PMUS es solo orientativo, tal y como se indica en el documento, de cara a disponer de un soporte técnico para la toma de decisiones cuando el responsable de la infraestructura determine la posición que la misma tenga en la vía pública, especialmente en lo relativo al ámbito funcional y de efectividad para el cambio del modelo de transportes de la ciudad, que es lo que el PMUS analiza en mayor profundidad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	231/485	

Nº ID	371	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Redefinir el Modelo de Ciudad para conseguir el equilibrio de todas sus partes y evitar la actual congestión del sistema. Se dispondría un sistema de vías e itinerarios norte-sur o tramas del sistema, paralelo al cauce del Guadalquivir y del río Pudio y Guadamar, o del nuevo canal del Guadaira y también del ferrocarril. También se dispondrían unos pasos territoriales con forma de puentes-viaductos, en dirección Este-Oeste, que son los itinerarios de cruce del valle.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación. Resulta por tanto evidente estas acciones y medidas están encaminadas a conseguir un trasvase del vehículo privado al transporte público, al modo peatón, y a la bicicleta, en definitiva, a alcanzar un nuevo modelo de Ciudad que permita el equilibrio de todas sus partes.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	232/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	372	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Centro de Investigación de la Ciudad- Territorio y órganos de gestión			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 11, el compromiso de que el “PMUS sea un documento que pueda ser evaluado y que evolucione con el tiempo para adaptarse a las circunstancias y necesidades cambiantes de la movilidad de la ciudad. Con esa finalidad se propone crear una “Plataforma de Cooperación por la Transición Ecológica y la Movilidad Sostenible” para el desarrollo, seguimiento y evaluación de los objetivos y de las iniciativas aprobadas. En consecuencia, el PMUS está concebido como un “plan vivo”, que evolucionará en el tiempo y será evaluado anualmente en dicha plataforma de ciudad de acuerdo con los indicadores y plazos que se establezcan en la segunda fase del Plan”.</p> <p>Por otro lado, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado 1.1. Oficina técnica de Movilidad Sostenible recomienda “la creación de una Oficina Técnica de Movilidad Sostenible, entendiendo como tal una estructura organizativa perteneciente al Ayuntamiento que se encargue de supervisar y coordinar la adecuada realización e implantación de las medidas propuestas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible y de otras medidas relacionadas con la movilidad, así como organizar y servir de interlocución entre los diferentes entes de la Administración Pública y entes privados”. Será en el seno de dicha plataforma, y la oficina técnica de movilidad y de los trabajos en materia de planificación que lleve a cabo el Ayuntamiento, y la Junta de Andalucía, cada uno en el ámbito de sus competencias será donde se estudien los aspectos a los que se hace referencia, así como desde el punto de vista de la planificación urbanística.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	233/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 290-291
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Pastora Maqueda Ruiz</b> en representación de
<b>CONSEJO MUNICIPAL DE PARTICIPACIÓN ACTIVA DE LAS PERSONAS MAYORES DE SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	234/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	373	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Solicitan estar presentes en el desarrollo del Plan.			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 11, el compromiso de que el “PMUS sea un documento que pueda ser evaluado y que evolucione con el tiempo para adaptarse a las circunstancias y necesidades cambiantes de la movilidad de la ciudad. Con esa finalidad se propone crear una “Plataforma de Cooperación por la Transición Ecológica y la Movilidad Sostenible” para el desarrollo, seguimiento y evaluación de los objetivos y de las iniciativas aprobadas. En consecuencia, el PMUS está concebido como un “plan vivo”, que evolucionará en el tiempo y será evaluado anualmente en dicha plataforma de ciudad de acuerdo con los indicadores y plazos que se establezcan en la segunda fase del Plan”. Esta Plataforma será el elemento permanente en el tiempo, de diálogo social y participación institucional y social.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	235/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	374	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Apoyan la necesidad de crear un órgano que planifique el transporte urbano, y crear un órgano capaz de realizar la ordenación y el crecimiento de la movilidad metropolitana.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 42 la necesidad de conformar una autoridad única del transporte metropolitano que en el medio plazo podría fijarse como objetivo lograr una fórmula de colaboración entre los municipios del área metropolitana de Sevilla que generan mayor número de viajes entre éstos y la urbe, que suponga la delegación de las competencias sobre los servicios de transporte público en dicha autoridad única, por parte de los municipios que se adhieran voluntariamente. Esto permitiría una gestión conjunta del transporte público colectivo metropolitano para que este constituya una alternativa eficaz a la movilidad en vehículo privado y facilitando el logro de objetivos vinculados a la redistribución del reparto modal y a la protección del medio ambiente, de forma similar a la existente en las áreas metropolitanas de las principales ciudades del país.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	236/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	375	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Consideran que es necesario un plan de información, participación, que genere confianza en la gestión del proyecto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se recoge en el punto 3 del documento de Resumen Ejecutivo, el PMUS dispondrá de un segundo bloque orientado a la programación en la ejecución de dichas acciones en el corto, medio y largo plazo y su cuantificación económica, el establecimiento de indicadores seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas, como en lo relativo al resultado de las mismas en la alteración del reparto modal establecido, y la necesaria estrategia y planificación en materia de comunicación y concienciación de la ciudadanía, que se aborda una vez consensuado el documento estratégico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	237/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	376	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Transporte público eficiente.			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “4. Transporte Público” donde se proponen medidas para la mejora de la velocidad comercial del transporte público urbano y una optimización de la red en aras de garantizar un servicio de calidad, así como una mejora en el sistema tarifario y los métodos de pago de tal manera que se facilite su uso a los ciudadanos, todo ello con el objetivo de hacer más eficiente el Transporte Público. También se incorporan recomendaciones para mejorar la conexión en transporte público de las distintas zonas del Área Metropolitana y potenciar la intermodalidad. Además, se realiza un análisis de alternativas para la futura Red de Transporte Público de Alta Capacidad de la ciudad de Sevilla, y se ha incluido una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	238/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	377	Área/Temática	Mercancías
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ordenación eficaz de la carga y descarga con un cumplimiento eficaz de su norma.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el sus apartados 5.1 y 5.2, recogen un conjunto ed medidas orientadas a la consecución ed los objetivos a los que se hace referencia. Y en concreto en el apartado“5.2.2.2. Normativa para regular las operaciones de carga y descarga y la circulación de vehículos pesados” donde se propone la redacción de una normativa específica que debería regular con carácter general las limitaciones de peso de los vehículos de carga y descarga, el horario de carga y descarga y la duración permitida para las operaciones de carga y descarga todo ello en función de las zonas y del tipo de carga y descarga de que se trate.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	239/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	378	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reorganización y modernización del Servicio público del taxi.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “4.10.2.1. Gestión integral de la flota del Taxi” donde se propone, por tanto, la creación de una plataforma de gestión tecnológica integral de la flota de vehículos para el transporte urbano de personas (auto-taxi) que permita conectar usuarios con taxistas a través de una multiplataforma (aplicación móvil y web)".			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	240/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	379	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Ordenamiento de otros medios de movilidad en la ciudad, como la bicicleta, el patín, el reparto de correos y otros servicios similares, que en este momento están en momentos de expansión y requieren una adecuada organización y reglamentación de su presencia en las vías públicas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un documento de Planificación Estratégica donde se recogen un conjunto de actuaciones o medidas que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público, ...) dentro de su ámbito de aplicación. Esta propuesta no se encuentra entre las funciones, objetivos y ámbito de actuación de un PMUS, sino que su regulación corresponde a la Ordenanza de Circulación de la ciudad de Sevilla. No obstante, el documento de PMUS, sí que recoge determinadas recomendaciones para la mejora de los itinerarios peatonales, dentro de las cuales se pretende despejar de obstáculos los espacios destinados al peatón.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	241/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	380	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone la realización de estudios y puesta en práctica de una ciudad habitable. En el Proyecto de Ciudades Amigables se recogen junto con otras normas de Convivencia y Accesibilidad: espacios públicos, accesibilidad de edificios y viviendas, parques y espacios de comunidad horizontal...</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incorpora en sus propuestas, aunque no de manera explícita, los principios de las ciudades amigables, en particular en lo relativo a las propuestas de movilidad peatonal, transporte público y accesibilidad. En cualquier caso, se incluirán estos principios para que se tengan en consideración en el desarrollo de las medidas propuestas en el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	242/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 300
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Beltrán Pérez García</b> en representación de
<b>GRUPO POPULAR</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	243/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	381	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Enorme retraso en la elaboración del PMUS, anunciado en 2015, licitado en 2016, formalizado el contrato en septiembre de 2017, presentación del mismo en enero de 2020 y sometido a participación pública en enero de 2021</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque no se trata de una alegación sino de un comentario, aclarar que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla, primero que se realiza en la ciudad, ha seguido desde su licitación los plazos establecidos, en primer lugar, por la Ley de Contratos del Sector Público y, posteriormente, tras la firma del contrato, los plazos habituales en un proyecto de esta envergadura, plazos condicionados por el volumen y complejidad del trabajo de campo y su posterior tratamiento y análisis.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	244/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	382	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El documento pretende ser aprobado con prisas, sin consenso y sin un estudio riguroso que sustente las acciones a desarrollar, porque requiere de la aprobación de dicho documento para acceder a fondos europeos para la construcción del tranvía</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque no se trata de una alegación sino de un comentario, aclarar que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla es el resultado de un estudio riguroso basado en el análisis de 47.000 encuestas técnicas, así como de los datos recopilados datos de distintos servicios y administraciones. Por otro lado, se ha producido un proceso de debate, diálogo y participación institucional y social amplio con las siguientes fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Una primera fase interna en el propio Ayuntamiento de Sevilla con la participación de todos los distritos, áreas y empresas municipales afectadas del en reuniones bilaterales.</li> <li>- Una segunda fase de reuniones bilaterales con: partidos políticos de la corporación municipal; otras administraciones (Diputación de Sevilla, Junta de Andalucía y Estado); los agentes económicos y sociales, y los Colegios Profesionales de Arquitectos e Ingenieros.</li> <li>- Una tercera de diálogo social con: Consejo Económico y Social de Sevilla; Comité Ejecutivo del PES 2030 y con colectivos y asociaciones que conforman la Mesa por el Clima.</li> <li>- Una cuarta fase de participación de los vecinos, comerciantes, asociaciones y agentes interesados que es siempre esencial para viabilizar la implantación dentro de los diferentes barrios, donde cualquier interesado ha podido plantear sus inquietudes. Este documento es prueba de ello.</li> </ul> <p>Resulta cuanto menos contradictorio hacer referencia a la lentitud en la redacción del mismo, para posteriormente indicar que su aprobación se hace con prisas, a pesar de llevar inmersos en una fase de participación y búsqueda de consensos -para aquellos colectivos y partidos que desean aportar una visión constructiva- desde el mes de septiembre de 2020 en que si iniciaron las primeras fases de participación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	245/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	383	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El objetivo prioritario del Plan de Movilidad es avalar la necesidad de desarrollar el proyecto del Tranvía			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación, es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Los objetivos del PMUS vienen claramente recogidos en el correspondiente documento de Objetivos, donde se hace referencia a reparto modal, tiempos medios de desplazamiento, etc. Es decir, un conjunto de parámetros técnicos en materia de movilidad, para lo cual, partiendo del diagnóstico llevado a cabo, se realizan posteriormente un conjunto de propuestas, de toda índole, en materia de transporte público, movilidad peatonal, ciclista, circulación y viario, estacionamientos, distribución urbana de mercancías, descarbonización del transporte, etc. Se desconocen los motivos que llevan a obviar el resto del documento.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	246/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	384	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS busca la reducción del uso del vehículo privado, sin alternativas reales e integradoras de movilidad, bajo la apariencia de perseguir fines de reducciones de emisiones contaminantes, sin datos reales que sirvan de sostén y que avalen las medidas propuestas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. En el documento de evaluación se recoge tanto la evaluación funcional como ambiental del mismo, basada la primera en el modelo de transporte realizado para el municipio y la segunda en los datos obtenidos de la evaluación funcional. Existen múltiples propuestas para los distintos modos de movilidad existentes que pretenden apoyar dicha estrategia. La afirmación que se lleva a cabo no recoge datos objetivos del plan sobre las que sustentarse, sino que parece simplemente apoyarse en delaraciones políticas sin sustentación técnica. El PMUS se trata de un documento técnico. Las medidas son avaladas por los modelos de simulación internacionalmente reconocidos, de carácter 100% técnico, llevados a cabo por consultoras de ingeniería a nivel nacional de primer orden, especializadas en este tipo de trabajos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	247/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	385	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Consideran que el PMUS no cumple sus objetivos esenciales: mejora de la movilidad para el acortamiento de los desplazamientos gracias a infraestructuras con solución de continuidad y descenso de la contaminación en toda la ciudad, a partir de soluciones metropolitanas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles dentro de la ciudad; es decir, de modos de transporte que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. En el documento de evaluación del Plan “apartado 3.3. Resultados Escenarios Futuros” se recoge tanto la evaluación funcional como ambiental del mismo, basada la primera en el modelo de transporte realizado para el municipio y la segunda en los datos obtenidos de la evaluación funcional. En la evaluación funcional se observa una disminución del uso del vehículo privado a favor de los modos sostenibles, así como una disminución en los tiempos medios de desplazamiento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	248/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	386	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS hace un análisis de la situación de la movilidad partiendo con datos obsoletos que ya se conocían de antemano (datos de TUSSAM de 2016 y 2017, al Anuario Municipal, Información del Centro de Gestión de la Movilidad de Sevilla 2016, datos de la GMU y de la propia Dirección de Movilidad, así como datos del Ministerio de Fomento, datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Para la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, se han realizado 47.000 encuestas técnicas, realizadas en domicilios, principales vías de circulación y en el transporte público, lo que garantiza un nivel de fiabilidad y desagregación geográfica óptimos para la modelización de las redes de transporte público y privado. Así mismo, también se han recopilado datos de distintos servicios y administraciones, en este caso, los datos han sido los últimos disponibles en el momento en el que se ha desarrollado el análisis-diagnóstico de situación. Los datos estadísticos complementarios a los trabajos de campo que se emplean en cualquier tipo de trabajos de esta índole siempre cuentan con un decalaje desde la fecha de los mismos, hasta la fecha de su publicación, tales como inventarios de IMD de carreteras estatales, autonómicas, o locales, o de transporte público, que además permiten disponer de una visión global del funcionamiento del sistema de transportes a lo largo de las distintas épocas del año. Se trata por lo tanto de la metodología clásica para este tipo de trabajos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	249/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	387	Área/Temática	Documento Evaluación
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Las 47.000 encuestas realizadas fueron realizadas en 2018, por lo que se debe actualizar la información que ha servido de base para la elaboración del PMUS.			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, como cualquier estudio de movilidad, se basan en el análisis de la movilidad de los ciudadanos del área de referencia que, generalmente, se obtiene mediante la realización de encuestas. Estas encuestas, por número, coste, dificultad de realización, ... se realizan, con carácter general, cada 8 o 10 años, siendo la información que aportan perfectamente válida durante dicho periodo para los objetivos generales de dichos estudios.</p> <p>En cualquier caso, en el PMUS de Sevilla la información de referencia se actualizará convenientemente según se determine en el Plan de Seguimiento. Como se recoge en el Resumen Ejecutivo "hay un compromiso de que el Plan sea un documento que pueda ser evaluado y que evolucione con el tiempo para adaptarse a las circunstancias y necesidades cambiantes de la movilidad de la ciudad. Con esa finalidad se propone crear una "Plataforma de Cooperación por la Transición Ecológica y la Movilidad Sostenible" para el desarrollo, seguimiento y evaluación de los objetivos y de las iniciativas aprobadas.</p> <p>En consecuencia, el PMUS está concebido como un "plan vivo", que evolucionará en el tiempo y será evaluado anualmente en dicha plataforma de ciudad de acuerdo con los indicadores y plazos que se establezcan en la segunda fase del Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	250/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	388	Área/Temática	Documento Evaluación
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS carece de un cronograma definido de actuación. Debe ser un documento con una planificación temporal exhaustiva. No se concreta cuando se van a llevar a cabo las medidas, y se dejan a expensas de estudios futuros, como la idea de construir plataformas logísticas de reparto, la construcción de aparcamientos para residentes y rotatorios, los aparcamientos en las zonas de conexión con otros medios de transporte, las reformas normativas, la mejora de la conservación del carril bici, el fomento de la movilidad eléctrica, el estudio de la creación de las supermanzanas, el estudio de las líneas de TUSAM para la mejora del servicio, la mejora del servicio del Taxi o la mejora de la red semafórica.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, en su Resumen Ejecutivo en el apartado “3 Contenido y Estructura” (página 7), se recoge que tras la aprobación del bloque Estratégico existirá un segundo bloque orientado a la programación en la ejecución de dichas acciones en el corto, medio y largo plazo y su cuantificación económica, el establecimiento de indicadores seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas, como en lo relativo al resultado de las mismas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	251/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	390	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se han puesto en marcha algunas medidas contenidas en el PMUS, sin participación vecinal y sin la información a los grupos de la oposición. El Plan Respira ha sido objeto de Información Pública con carácter previo al PMUS, para su implementación en el año 2021.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan Respira, aunque tiene como base el diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y se ha desarrollado en paralelo con dicho Plan, es independiente del mismo.</p> <p>Este Plan que está conformado por una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable en el Distrito del Casco Antiguo y zona histórica del Barrio de Triana ha seguido su propia tramitación, incluidas las alegaciones a la declaración de Áreas de Tráfico Restringido, habiendo tenido su proceso de participación y de presentación de alegaciones independiente. Todos los grupos han disponido en todo momento de acceso a toda la información existente en cada caso. Con independencia de lo anterior, la declaración de zona de tráfico restringido a la que se hace referencia, aún no ha sido puesta en marcha, por lo que la afirmación que se hace es incorrecta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	252/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	391	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se han puesto en marcha algunas medidas contenidas en el PMUS, sin participación vecinal y sin la información a los grupos de la oposición. Se ha procedido a la reorganización de algunas líneas de TUSSAM, llegando incluso a la supresión de algunas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “4. Transporte Público” donde se proponen medidas para la mejora de la velocidad comercial del transporte público urbano y una optimización de la red en aras de garantizar un servicio de calidad, así como una mejora en el sistema tarifario y los métodos de pago de tal manera que se facilite su uso a los ciudadanos, todo ello con el objetivo de hacer más eficiente el Transporte Público. También se incorporan recomendaciones para mejorar la conexión en transporte público de las distintas zonas del Área Metropolitana y potenciar la intermodalidad.</p> <p>Además, se realiza un análisis de alternativas para la futura Red de Transporte Público de Alta Capacidad de la ciudad de Sevilla, y se incluirá una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Esto no significa que durante el proceso de elaboración del PMUS, al igual que viene haciendo habitualmente, TUSSAM no pueda modificar y/o adaptar su red de líneas a circunstancias concretas o nuevas necesidades de los ciudadanos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	253/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	392	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se han puesto en marcha algunas medidas contenidas en el PMUS, sin participación vecinal y sin la información a los grupos de la oposición. Se ha realizado el cambio de sentido de algunas calles y micropeatonalizaciones.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. La elaboración del PMUS no implica que durante la realización del mismo o, incluso con carácter previo, no se puedan desarrollar infraestructuras o implantar medidas que afectan a la movilidad, en especial si contribuyen a los mismos objetivos.</p> <p>En este sentido, durante este periodo de elaboración del PMUS se han implantado medidas ya previstas en distintos ámbitos de la movilidad: ordenación viaria, carriles bici, etc.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	254/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	393	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se han puesto en marcha algunas medidas contenidas en el PMUS, sin participación vecinal y sin la información a los grupos de la oposición. El proyecto de ampliación del tranvía ya se está tramitando, habiéndose aprobado la calificación ambiental y finalizado el periodo de exposición pública.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. La elaboración del PMUS no implica que durante la realización del mismo o, incluso con carácter previo, no se puedan desarrollar infraestructuras o implantar medidas que afectan a la movilidad, en especial si contribuyen a los mismos objetivos.</p> <p>En este sentido, la redacción del Plan Especial y documento de evaluación ambiental estratégica ordinaria de Plataforma reservada, tramo San Bernardo-Santa Justa, así como del proyecto de construcción del Metro ligero en superficie de Centro de Sevilla, tramos San Bernardo-Centro Nervión se inició antes de comenzar la elaboración del PMUS, y además han contado con todas las garantías en materia de participación e información pública establecidas por la normativa vigente.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	255/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	394	Área/Temática	Emisiones
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se intenta justificar el Plan Respira en base a unos datos relativos a CO2 en las diferentes zonas de Sevilla, siendo la zona más contaminada la zona de Bermejales y la de Ranilla. Los datos recogidos, salvo la Estación Centro, se encuentran en el perímetro de la zona objeto del Plan Respira. Tanto las estaciones de Torneo como la de Los Príncipes están en los límites exteriores del área de restricción al tráfico, siendo estaciones afectadas por los índices de gases provenientes del tráfico de entrada y salida de vehículos que acceden desde municipios del Área Metropolitana.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan Respira, aunque tiene como base el diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y se ha desarrollado en paralelo con dicho Plan, es independiente del mismo.</p> <p>Este Plan que está conformado por una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable en el Distrito del Casco Antiguo y zona histórica del Barrio de Triana ha seguido su propia tramitación, incluidas las alegaciones a la declaración de Áreas de Tráfico Restringido.</p> <p>Así pues, el Plan Respira (declaración de zonas de tráfico restringido) no se justifica en el documento con base a datos de emisiones, sino en materia de accesibilidad, seguridad vial y protección del patrimonio. Con independencia de lo anterior, el Casco Antiguo es la zona de Sevilla con mayor atracción de viajes, por lo que las acciones sobre dicha zona, redundarán igualmente sobre el resto de la ciudad, tanto en las materias anteriormente indicadas, como en lo relativo a la visualización de un cambio de modelo que pueda extrapolarse al día a día de los desplazamientos dentro de la función de difusión de otras alternativas de transporte, como también en la reducción de la contaminación, aunque como ya se ha indicado, en ninguna parte del documento se ha justificado la medida con base en estrategias de reducción de la contaminación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	256/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	395	Área/Temática	Emisiones
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las estaciones de Sevilla acerecen de indicadores de partículas PM10 y PM2,5 en la áreas de circulación de mayor tráfico, fundamentales por su efecto sobre la salud y directamente relacionadas con el uso del vehículo de combustión.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las estaciones a las que se hace referencia son de titularidad de la Junta de Andalucía, al igual que gran parte de los datos en materia de emisiones. En cualquier caso, y con independencia de la existencia o no de esos datos, la relación directa de una disminución del tráfico rodado, llevará indudablemente a una reducción de las emisiones de dichas partículas. De cualquier modo, ya se ha indicado que el "Plan Respira" no se sustenta en datos de contaminación, sino en los anteriormente indicados, pero que independientemente de ello, la evaluación ambiental del PMUS pone de manifiesto que consigue un reducción de las emisiones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	257/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	396	Área/Temática	Emisiones
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las restricciones a las zonas de Triana y el Centro conseguirán el efecto contrario esperado, es decir, incrementarán los niveles contaminantes en la áreas limítrofes a las zonas de exclusión proyectadas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En este sentido, en el documento de evaluación del Plan “apartado 3.3. Resultados Escenarios Futuros” se recoge tanto la evaluación funcional como ambiental del mismo, basada la primera en el modelo de transporte realizado para el municipio y la segunda en los datos obtenidos de la evaluación funcional. En la evaluación funcional de la implantación de una Zona de tráfico restringido en Casco Antiguo y Triana, y sin considerar ninguna otra medida adicional, ya se observa una disminución del uso del vehículo privado a favor de los modos sostenibles en el conjunto de la ciudad. Las afirmaciones que se llevan a cabo carecen por tanto de fundamento técnico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	258/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	397	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El PMUS planifica acciones futuras concretas cuyas decisiones dependen de otras administraciones, por lo que escapan del ámbito de la decisión municipal			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible no planifica acciones futuras concretas cuyas decisiones dependen de otras administraciones, sino que, en base a la interrelación existente entre el Área Metropolitana y la ciudad de Sevilla sí plantea o recomienda determinadas propuestas de carácter metropolitano.</p> <p>Así, en el Documento Estratégico (I) Propuestas apartado “4.7. Mejora de las conexiones metropolitanas” se recoge: “Si bien el Área Metropolitana esta fuera del alcance de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible, es tan fuerte la relación existente entre el municipio de Sevilla y el área metropolitana que en este apartado se recogerán ciertas recomendaciones de cara a la mejora de la conexión entre ambas zonas”. Igualmente, en el Resumen Ejecutivo apartado “7.1. Propuestas de mejora de las Conexiones Metropolitanas” se afirma: “En una Ciudad como Sevilla que es ciudad central de su área metropolitana, el tráfico metropolitano ejerce una influencia decisiva en la ciudad al suponer casi la mitad de los vehículos que diariamente circulan y estacionan en Sevilla, por lo que aunque por una cuestión competencial el alcance del PMUS es urbano, no tiene sentido abordar la movilidad del interior de la ciudad sin tener en cuenta la movilidad del área metropolitana.</p> <p>En este sentido, Sevilla está dispuesta a asumir la iniciativa de impulsar con las administraciones públicas responsables, cada una de las actuaciones que se presentan, dentro del respeto por las competencias que cada administración ostenta, para conseguir que el conjunto de las mismas sea una realidad antes del 2030”.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	259/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	398	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no reivindica con claridad y urgencia infraestructuras necesarias para su efectividad, como la culminación de la SE-40, la finalización de la Red completa de Metro, el cierre y mejora del anillo de cercanías, la conexión ferroviaria entre la Estación de Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla...No hay referencias a las posibilidades del Río Guadalquivir como elemento de movilidad indispensable en la ciudad</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque el Plan de Movilidad Urbana Sostenible no planifica acciones cuyas decisiones dependen de otras administraciones como las que se recogen en esta alegación, y en contra de lo que se afirma en la alegación anterior, sí recomienda muchas de estas aportaciones, tal y como recoge el documento de propuestas.</p> <p>Así, en el Documento de Propuestas “apartado 4.7. Mejora de las conexiones metropolitanas” se recogen medidas como: mejora de la Red de metro metropolitana, mejora de la Red de Autobús metropolitana, mejora de la Red de Cercanías, mejora de la Conexión Santa Justa-Aeropuerto, mejora de la intermodalidad del transporte público, con nodos intermodales exteriores para eliminar presión en el centro de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	260/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	399	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Muchas de las medidas propuestas, como la realización de los aparcamientos en las zonas de conexión, la intermodalidad del transporte, las peatonalizaciones, el alivio de la Ronda Histórica con la expulsión del tráfico a las Rondas exteriores, el cierre al vehículo privado del Centro y de Triana, el proyecto del tranvía...carecen de inoperancia en un futuro inmediato a no ser que se completen antes determinadas infraestructuras como la Red completa de Metro de Sevilla. El desarrollo y la implantación de medidas concretas de manera parcial debe garantizar la movilidad y la accesibilidad universal, ya que sino se estarían generando más inconvenientes en el día a día de los vecinos de Sevilla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La mayoría de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible se pueden implantar de manera independientes unas de otras, aunque como es lógico la implementación combinada de varias multiplican sus efectos beneficiosos. En cualquier caso, el PMUS garantiza que la implantación de las diferentes medidas propuestas en ningún caso supondrá una limitación a la movilidad o la accesibilidad universal de los ciudadanos.</p> <p>El PMUS. en su Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se incluye la programación, una vez aprobado el bloque Estratégico. En esta programación de actuaciones se tendrá en cuenta las medidas cuya implantación esté condicionada a que otras lo estén previamente.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	261/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	400	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Será necesaria la modificación del PGOU para llevar a cabo ciertas medidas contenidas en el PMUS, como la ampliación del Metrocentro o la instalación de plataformas e infraestructuras para el transporte.			
<b>Valoración:</b>			
La gran mayoría de las propuestas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible no requieren ningún tipo de modificación del Plan General de Ordenación Urbana para su implantación. En cualquier caso, en aquellas propuestas que pudieran requerir algún tipo de modificación, cuando se adopte la decisión de su implantación se realizara la tramitación pertinente.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	262/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	401	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El modelo de transporte público se basa en la absoluta priorización del tranvía frente a la Red de Metro prevista. El gobierno opta por la alternativa sexta, consistente en la sustitución de la ampliación de la Red de Metro de Sevilla por una red de tranvías, reduciendo los tramos subterráneos. Al optar por un transporte ferroviario en superficie como el Tranvía, las vías quedan al descubierto y se generan problemas de accesibilidad para peatones y ciclistas y barreras físicas insalvables, y es una fuente de ruido y molestias para los vecinos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible lleva a cabo, en relación a la red de transporte de alta capacidad, un análisis de las distintas propuestas técnicas posibles que podrían plantearse en función del tipo de transporte (BTR, metro) y la posible ubicación en la vía pública (subterráneo o en superficie). En este sentido, se han analizado las distintas posibilidades técnicas, siempre a la luz de lo que suponen para la mejora de la movilidad sostenible. Dicho estudio se lleva a cabo, tal y como se manifiesta en el propio Plan, para disponer de información para la toma de decisiones una vez que la Junta de Andalucía, que es la administración competente, plantee la solución que pretende implementar, todo ello, debido a las manifestaciones que dicha administración ha llevado a cabo sobre la posibilidad de que se ejecuten tramos en superficie. El documento de PMUS no apuesta por tanto por ninguna solución, sino que analiza todas las posibles desde todas las ópticas existentes, y dado que para la modelización del sistema es necesario partir de alguna de ellas, toma como válida una alternativa mixta, con indicación expresa de que a nivel funcional no supone cambios con la alternativa subterránea. La decisión corresponderá en todo caso a la Junta de Andalucía, tal y como se indica en repetidas ocasiones en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	263/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>402</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reordenación de las líneas de TUSSAM: la reordenación de la línea 13 generaría graves problemas de movilidad a los vecinos de San Jerónimo. La red de bus en la ciudad debe ser completa y ha de reorganizarse y mejorarse, sin la supresión improvisada de líneas necesarias, y no olvidando a los Polígonos Industriales, foco de atracción de muchos viajes, y que el PMUS no contempla.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluirá en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Dentro de esta propuesta se recoge la conversión de la línea 3, no la 13 como se dice en la alegación, a este nuevo formato de líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad. El nuevo diseño de la línea se ha realizado tras un estudio específico y riguroso por parte de los servicios técnicos de Tussam, donde se han tenido en cuenta la actividad de todas las paradas y la cobertura de la nueva línea. La nueva línea implica una mejora sustancial en los tiempos de desplazamiento del conjunto de la población afectada y supone una mejora del servicio prestado a los ciudadanos. En cualquier caso, la modificación implica la reordenación de otras 4 líneas de la red con una mejora sustancial del servicio de Transporte Público a San Jerónimo.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	264/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	403	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aumento de la velocidad y frecuencia de paso de los autobuses, medidas para favorecer la intermodalidad del transporte procedente del Área metropolitana con la líneas de TUSSAM, medidas para la mejora de los accesos al Centro, reduciendo el tráfico privado (restablecimiento de la línea C5), medidas para la reducción de las emisiones de la flota de autobuses, mejora de la accesibilidad y el confort de las paradas de bus y renovación de los actuales autobuses por otros con energía menos contaminante o de cero emisiones, en un plan con calendarios y financiación adecuada.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “4. Transporte Público” donde se recogen todas estas propuestas. Así, se incluyen medidas para la mejora de la velocidad comercial del transporte público urbano y una optimización de la red en aras de garantizar un servicio de calidad, así como una mejora en el sistema tarifario y los métodos de pago de tal manera que se facilite su uso a los ciudadanos, todo ello con el objetivo de hacer más eficiente el Transporte Público. También se proponen medidas de rediseño de paradas para mejorar la accesibilidad o de renovación de flota para la descarbonización de la misma. Así mismo, se incorporan recomendaciones para mejorar la conexión en transporte público de las distintas zonas del Área Metropolitana y potenciar la intermodalidad a pesar de la contradicción de esta alegación con la realizada anteriormente en la que indica que se planifican medidas que no son competencia municipal.</p> <p>Además, se incluirá una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Por su parte, el Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se recogerá el calendario y financiación de las medidas a implementar, una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones que sean necesarias programar.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	265/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	404	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se proporcionan alternativas a las peatonalizaciones de cualquier ámbito, sin dar la posibilidad real a los residentes y comerciantes de la zona para acceder a otros medios de transporte. No se prevé un plan de mejora de viales, que analice el estado actual del pavimento, sus grandes deficiencias, y la necesidad de actuaciones por zonas con plazos y presupuesto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas apartado “2 Propuestas para la Movilidad Peatonal”, una serie de reurbanizaciones y peatonalizaciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal y la accesibilidad que incorpora su correspondiente análisis del área afectado. En cualquier caso, es estudio de detalle se realizará en el momento de aplicación de la medida.</p> <p>Por otro lado, las mejoras en el pavimento del viario no es objeto de un documento de planificación estratégica como el PMUS, sino de la planificación anual de la GMU para la Conservación de la Vía Pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	266/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	405	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
No explica como desarrollar el Plan de Accesibilidad aprobado, para la aeliminación de barreras arquitectónicas para personas con discapacidad física o sensorial.			
<b>Valoración:</b>			
Aunque la Accesibilidad Universal es un objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, como así se recoge en el Documento Propuestas apartado “2 Movilidad Peatonal”, y está presente en todo el documento, es en el Plan de Accesibilidad donde se concreta tanto la estrategia como la programación de las medidas en esta materia. Un Plan no puede desarrollar la ejecución de otro Plan distinto			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	267/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	406	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se prevé la creación de nuevos carriles bici en la ciudad, tan solo prevé la ejecución de los itinerarios previstos en el Plan de la Bicicleta que debería estar culminado en el 2020.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Programa de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida.</p> <p>Aunque la mayoría de las propuestas están incluidas en el Programa de la bicicleta 2020, dado que a la fecha de redacción del PMUS aún no está finalizado, se han considerado nuevos tramos o conexiones como: Asunción o Maestranza Aérea y se van a incluir las conexiones Valdezorras- Aeropuerto Viejo- Alcosa y Palmete - Torreblanca - Sevilla Este, a través del Polígono Industrial El Pino.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	268/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	407	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no establece un cronograma de actuaciones, ni financiación prevista en los presupuestos para el mantenimiento de los carriles bici. Debe haber un plan de conservación adecuado por encima de la extensión de la red de carriles bici.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta ”3. Propuestas para la Movilidad Ciclista”. En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida.</p> <p>Además, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se recoge que: “una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones que se hace necesario programar, ..... y un segundo bloque orientado a la programación en la ejecución de dichas acciones en el corto, medio y largo plazo y su cuantificación económica, el establecimiento de indicadores seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo”.</p> <p>Por otro lado, la conservación y mantenimiento de los carriles bici corresponde a la Oficina de la Bicicleta, dependiente del Servicio de Sostenibilidad e Innovación Urbana de la GMU, correspondiendo a cada servicio la programación de las inversiones necesarias para llevar a cabo las actuaciones previstas por el PMUS</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	269/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>408</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Se recorta la previsión del uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla a un 3%, lo que contradice los anuncios del Alcalde de trabajar para lograr un 15% de uso de la bici en la ciudad.			
<b>Denegar</b>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. Todas estas medidas tendrán, sin duda una repercusión muy positiva en el incremento del uso de la bicicleta.</p> <p>Aunque el documento de evaluación del Plan ya recoge un incremento de uso de la bicicleta, el modelo de transportes elaborado es un modelo de macrosimulación, por lo que los resultados obtenidos son sólo del impacto de las medidas evaluadas ya que habrá otras que, por su naturaleza y características, no puedan ser medibles con dicho modelo. Esto en ningún caso significa que el resto de medidas no tengan repercusión sino que la misma no es posible de medir con el modelo empleado. Por consiguiente, los resultados estimados por el modelo de transportes en el horizonte del Plan no deben de ser considerados como un objetivo del Plan (de hecho, en el documento de objetivos no figura dicho dato), sino que simplemente el resto de medidas no pueden ser medibles al nivel de simulación que se está haciendo. En este sentido, las previsiones del programa de la bicicleta deben de considerarse vigentes teniendo en cuenta los ajustes establecidos debido a la diferencia en la metodología de cálculo de número de viajes que también se recogen en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	270/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>409</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no analiza uno de los principales motivos que llevan a desistir del uso de la bicicleta: La Seguridad. Existe un problema de seguridad que pasa por la presencia policial, policía de barrio, Juntas de seguridad en los Distritos y videovigilancia</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. Los posibles problemas de seguridad que se exponen en la alegación no son competencia del PMUS</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	271/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>410</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no menciona siquiera la movilidad en motocicleta y la problemática que padecen sus usuarios. Se debe favorecer el uso de la motocicleta creando bolsas de aparcamiento especiales, sobre todo en el Centro Histórico, donde la regulación del estacionamiento para estos vehículos impedirá la contaminación visual del entorno. Necesidad de poner en marcha un Plan de Acondicionamiento de las Calzadas, ante el elevado índice de accidentes con motocicletas. Fomento del uso de las motos eléctricas de manera efectiva con iniciativas concretas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La actual Ordenanza de Circulación de Sevilla regula la circulación y estacionamiento de las motocicletas y los vehículos de movilidad personal. Por otro lado, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible sí propone la implantación de una nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible que recoja de manera específica la regulación de la circulación y estacionamiento de motos, ciclomotores y vehículos de movilidad personal.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	272/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	411	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ordenanza actualizada para los medios de transporte unipersonales, motos eléctricas, patinetes, etc...			
<b>Valoración:</b>			
La actual Ordenanza de Circulación de Sevilla regula la circulación y estacionamiento de bicicletas, motocicletas y los vehículos de movilidad personal. Por otro lado, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible sí propone la implantación de una nueva Ordenanza de Movilidad Sostenible que recoja de manera específica la regulación de la circulación y estacionamiento de motos, ciclomotores y vehículos de movilidad personal.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	273/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	412	Área/Temática	Descarbonización
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS basa el proceso de "descontaminación" en la reducción del vehículo privado a través del PLAN RESPIRA, que no soluciona los problemas de contaminación de la ciudad, al no estar localizados en el Centro ni en Triana. No se hace una apuesta efectiva por la movilidad peatonal ni por la ciclista. Tampoco se recoge en ningún apartado del PMUS la necesidad de desarrollar más zonas verdes por toda la ciudad y en sus accesos, ni el fomento del uso de energías alternativas de manera efectiva. No se establecen plazos ni fórmulas para la renovación de la flota de vehículos municipales y de TUSSAM por otros de cero emisiones. Existe una falta de impulso de la movilidad eléctrica, pues se prevé la instalación de puntos de recarga a medida que los vehículos vayan matriculándose , en lugar de proceder al contrario para que sirva como estímulo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, son un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación. En este sentido, la afirmación de que la reducción de emisiones se basa únicamente en el Plan Respira es errónea, sino que lo hace basándose en todas las medidas contempladas en el PMUS, que contribuirán, tal y como se recoge en el Documento de Evaluación, a un cambio en el reparto modal, y donde se recogen numerosas propuestas en materia de transporte público, movilidad peatonal, ciclista, circulación y viario, distribución urbana de mercancías, propuesta para la descarbonización del transporte, etc. Los plazos, fórmulas, etc. para la renovación de la flota de vehículos municipales, así como el resto de actuaciones recogidas en esta alegación no son objeto del PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	274/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>413</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS prevé la construcción de aparcamientos rotatorios, pero de forma muy genérica, en base a datos inciertos, al igual que la previsión de aparcamientos para residentes, que los hace depender de propuestas de la iniciativa privada.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en los apartados “7.4. Red de Aparcamientos públicos de rotación Y 7.5. Red de aparcamientos para residentes” contempla esta medida. El diagnostico ha permitido detectar la falta o no de aparcamiento de una u otra tipología en cada zona de la ciudad. En base al mismo se han propuesto aparcamientos de rotación en 5 ubicaciones concretas con 1.430 plazas y 14 aparcamientos de residentes distribuidos por 10 distritos y con un total de 4.170 plazas. La metodología de obtención de dichas cifras está claramente expuesta en el documento y se basa en datos objetivos de oferta y demanda.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	275/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	414	Área/Temática	Aparcamiento-ORA
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS contempla la transformación de la concepción de la regulación del aparcamiento en superficie o Zona Azul, , fomentando el uso prolongado por residentes, en detrimento de la rotación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El estacionamiento regulado se entiende como una herramienta para modular el uso del vehículo privado. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado 7.3. Regulación del aparcamiento en superficie: “Esta herramienta permite influir de forma directa en la elección del modo de transporte en los viajes con motivo de movilidad obligada y a su vez favorece la rotación en entornos comerciales, de servicios, etc.”. Esto es, el PMUS, no contempla la transformación de la concepción de la regulación del aparcamiento en superficie fomentando el uso prolongado por residentes, en detrimento de la rotación, sino que, dependiendo del sector de la ciudad, propone una regulación diferente orientada en cada caso a los objetivos que se quieren obtener, y primando el uso del transporte público para los desplazamientos con estancia prolongada en destino, facilitando consecuentemente la oferta de plazas disponibles para gestiones y de corta duración. Es evidente que dicha estrategia deberá de permitir el aparcamiento de los propios vecinos, dado que lo contrario implicaría expulsarlos de su propio barrio, no siendo este el objetivo perseguido por el PMUS</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	276/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	415	Área/Temática	Aparcamiento-ORA
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Desacuerdo con la ampliación de la Zona Azul, pues consideran que las 6693 plazas existentes en la actualidad son suficientes, no siendo necesaria su ampliación y mucho menos la subida de las tarifas, que deberán ser soportadas por los clientes de los negocios ubicados en las calles afectadas, y supondrá un efecto desbandada en las mismas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El estacionamiento regulado se entiende como una herramienta para modular el uso del vehículo privado. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado 7.3. Regulación del aparcamiento en superficie: “Esta herramienta permite influir de forma directa en la elección del modo de transporte en los viajes con motivo de movilidad obligada y a su vez favorece la rotación en entornos comerciales, de servicios, etc.”. Esto es, el PMUS, no contempla la transformación de la concepción de la regulación del aparcamiento en superficie fomentando el uso prolongado por residentes, en detrimento de la rotación, sino que, dependiendo del sector de la ciudad, propone una regulación diferente orientada en cada caso a los objetivos que se quieren obtener.</p> <p>En el documento de evaluación del Plan “apartado 3.3. Resultados Escenarios Futuros” se recoge tanto la evaluación funcional como ambiental del mismo, basada la primera en el modelo de transporte realizado para el municipio y la segunda en los datos obtenidos de la evaluación funcional. En la evaluación funcional de la implantación de esta medida se observa una disminución del uso del vehículo privado, que pasa del 39,4% al 33,3%, en favor de los modos sostenibles. No obstante, actualmente existe un contrato en vigor, cuya finalización es necesario que se produzca, y será el nuevo contrato el que determine las tarifas (no el PMUS, que puede recoger estimaciones en lo que respecta a la filosofía de las mismas sin que ello resulte tener carácter contractual), zonificación o cualquier otro aspecto relacionado con el mismo, acompañándose, tal y como así se indica en el propio documento, con una adecuada oferta de transporte público en las zonas donde decida implantarse llegado el momento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	277/485	

Nº ID	416	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las consecuencias sociales y económicas de la implantación del PLAN RESPIRA son incontestables y tendrían un impacto económico en la recuperación económica de la hostelería, el comercio y todo tipo de negocios del Centro Histórico y Triana, tras la crisis derivada de la COVID-19.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las consecuencias sociales y económicas del Plan Respira no solo no son incontestables, sino que serán positivas para los dos ámbitos previstos de actuación, tal y como se ha puesto de manifiesto en experiencias similares.</p> <p>En cualquier caso, este Plan que está conformado por una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable en el Distrito del Casco Antiguo y zona histórica del Barrio de Triana ha seguido su propia tramitación, incluido su propio proceso de participación y de información pública a la propuesta de declaración de Áreas de Tráfico Restringido.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	278/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	417	Área/Temática	Mercancías
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Desacuerdo al cambio normativo en la carga y descarga que pretende limitar tanto los horarios como los tipos de vehículos que van a poder acceder a los negocios del Centro y de Triana para sus labores de carga y descarga.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “5.1. Cambio en el modelo actual de Distribución Urbana de Mercancías en Casco Antiguo y Casco Histórico de Triana”, donde se recoge que, si bien es cierto que el tráfico de vehículos de mercancías en el viario urbano y la distribución urbana de mercancías son aspectos claves para el desarrollo de las actividades económicas de cualquier ciudad o municipio, estas actividades tienen una gran incidencia en la movilidad urbana, afectando a la circulación del resto de usuarios.</p> <p>En el análisis y diagnóstico del PMUS se detectó que el modelo de distribución urbana de Sevilla no es adecuado en las zonas de Casco Antiguo y Casco Histórico de Triana ya que en estas zonas se concentra la mayor actividad comercial y hostelera en las que el reparto es más atomizado.</p> <p>Según las conclusiones extraídas se han plantean medidas a corto- medio plazo estableciendo un uso eficiente de las zonas habilitadas para la carga y descarga de mercancías y regulando estas zonas en función del tipo de carga y del tipo de establecimiento al que abastecen, y a medio-largo plazo basadas en la implantación de plataformas logísticas para el reparto de última milla, medidas en la línea de las que se están tomando en ciudades con centros históricos de características similares al de Sevilla. Se trata de un cambio de modelo sustentado en la oferta y la demanda de espacio, siendo manifiestamente deficitario el actual. No se propone sin embargo ningún modelo alternativo en la alegación, salvo que lo que se pretenda sea prolongar el existente cuyo funcionamiento resulta claramente obsoleto e ineficaz. Todas las medidas que se están implantando sobre esta materia, son previamente puestas en común con el sector empresarial.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	279/485	

Nº ID	<b>418</b>	Área/Temática	<b>Mercancías</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Son insuficientes las medidas genéricas y sin concretar que prevé el PMUS para la mejora de la movilidad y los accesos a los Parques Empresariales y Polígonos Industriales.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación.</p> <p>El PMUS en el Documento de Propuestas apartado 5.3. recoge la Mejora de la señalización referente a vehículos pesados en las vías de acceso de la ciudad y a los polígonos industriales. En este sentido, se incorporarán al PMUS las propuestas del proyecto de análisis de accesos a zonas industriales que está desarrollando la Dirección General de Movilidad y que está en fase de finalización.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	280/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>419</b>	Área/Temática	<b>Mercancías</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Son insuficientes las medidas genéricas y sin concretar que prevé el PMUS para la mejora de la movilidad y los accesos a los Parques Empresariales y Polígonos Industriales.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, es un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles (caminar, bicicleta y transporte público) dentro del ámbito de aplicación.</p> <p>El PMUS en el Documento de Propuestas apartado 5.3. recoge la Mejora de la señalización referente a vehículos pesados en las vías de acceso de la ciudad y a los polígonos industriales. En este sentido, se incorporarán al PMUS las propuestas del proyecto de análisis de accesos a zonas industriales que está desarrollando la Dirección General de Movilidad y que está en fase de finalización.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	281/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	420	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Alegaciones Plan Respira (No Se Han Desarrollado Pues El Plan Respira Es Un Documento Que No Se Incluye En El Pmus, Se Trata De Un Documento Independiente)			
<b>Valoración:</b>			
Las alegaciones al "Plan Respira" se resolverán dentro del propio proceso de participación del mismo. Resulta contradictorio que se haga referencia en alegaciones anteriores que no ha habido proceso de participación sobre el Plan Respira, cuando se adjuntan precisamente a la propia alegación, las alegaciones presentadas al mismo durante el proceso de participación abierto al mismo.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	282/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 626
Con fecha <b>23/02/2021</b> Es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> . en representación de
<b>GRUPO POPULAR</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	283/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>601</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reapertura Hospital Militar Vigil de Quiñones Una bolsa de aparcamientos adecuada			
<b>Valoración:</b>			
Se ha recogido en el documento			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	284/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>602</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reapertura Hospital Militar Vigil de Quiñones La instalación de parada de una taxis			
<b>Valoración:</b>			
La instalación de una parada de taxis excede de los contenidos propios de un documento de planificación estratégica a nivel ciudad a largo plazo, sino que se trata de una cuestión de gestión ordinaria del servicio.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	285/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>603</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reapertura Hospital Militar Vigil de Quiñones Mejora de las condiciones de la parada actual de TUSSAM y estudio de posibles nuevas líneas para el acceso</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La planificación de servicios e instalación de futuras paradas se desarrollará de forma coordinada con la puesta en servicio para el público general de la instalación sanitaria dentro de la gestión ordinaria del servicio de TUSSAM. El PMUS no recoge recorridos concretos de líneas ordinarias ni ubicación de paradas, sino únicamente pautas para la mejora de la competitividad del servicio y una propuesta para la implementación de líneas de media y alta capacidad de tipo neumático para adelantar la meojra del sistema de transporte público ante la imposibilidad por parte del gobierno de la Junta de Andalucía de poder ejecutar la totalidad de las líneas simultaneamente, ofreciendo de este modo una alternativa de mejora del transporte público urbano transitoria hasta que se ejecuten la totalidad de las líneas de metro. En este caso, el Hospital Vigil de Quiñones se verá beneficiado de dicha medida, además de lo que en su caso pueda establecerse a nivel de líneas ordinarias dentro de laplanificación y gestión ordinaria de TUSSAM, no correspondiendo al PMUS la definición de detalle de otras cuestiones más allá de las indicadas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	286/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

Nº ID	<b>604</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reapertura Hospital Militar Vigil de Quiñones La instalación de bicicleteros y de una estación de Sevici			
<b>Valoración:</b>			
La instalación de un bicicletero, o de nuevas estaciones de Sevici excede de los contenidos propios de un documento de planificación estratégica a nivel ciudad a largo plazo, sino que se trata de una cuestión de gestión ordinaria del servicio.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	287/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 303
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Álvaro Pimentel Siles</b> en representación de
<b>GRUPO CIUDADANOS</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	288/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	421	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Cambio en el último párrafo de la página 168 del Documento Estratégico de Propuestas del PMUS por lo siguiente: "El presente Plan de Movilidad Urbana Sostenible no opta expresamente por ninguna alternativa de las anteriormente descritas a efectos de ejecución de las citadas infraestructuras ya que en el caso de la red de metro trasciende de la competencia municipal. Cabe señalar que , solo a efectos del cálculo de los resultados globales del modelo de transporte se toma en consideración la alternativa 6 del análisis multicriterio por considerarse más probable, y que el PMUS no dispone que finalmente no se opte por la ejecución de otras de las soluciones donde la línea 2 no discurra por Nervión, o que la red de metro sea mixta o integramente subterránea. En este sentido los resultados globales del modelo de transporte no deberían de presentar diferencias significativas, por lo que podrán considerarse válidos dentro del rango de alternativas indicadas, permitiendo la conexión de Santa Justa con Nervión, a través de la prolongación de la línea de metro ligero en superficie (Metrocentro), atender las necesidades de desplazamiento a esta zona desde la zona Este de la Ciudad, debiendo de considerarse en cualquier caso, que con independencia de la solución que finalmente se adopte, la ejecución de las líneas 2 y 3 de METro, deben de ser un objetivo a implementar dentro del horizonte temporal del PMUS 2030".</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se considera que lo recogido en el documento, muestra que el Plan no se decanta por ninguna alternativa en concreto si bien a la hora de establecer una propuesta para evaluar el plan toma la alternativa 6 al ser la más equilibrada en el análisis multicriterio. Dado que el sentido del contenido del Plan es el mismo que se manifiesta en la alegación presentada, se acepta la misma y se ha procedido a sustituir el párrafo indicado por la redacción alternativa recogida en la alegación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	289/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 305
Con fecha <b>01/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Jesús María Lara Fernández</b> en representación de
<b>ECOLOGISTAS EN ACCIÓN</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	290/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	422	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Sugerencia 1.- Incumplimiento del proceso de participación para elaborar el PMUS.			
<b>Valoración:</b>			
Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	291/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	423	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 2.- Ampliación de las Áreas de Tráfico Restringido a otras zonas de la ciudad. Aplicarse ATR también a barrios como San Bernardo, Los Remedios, Bami, zonas amplias de Nervión y otras</p> <p>Apoyo al concepto de SuperManzana que debe ser implementada de forma generalizada en aquellos barrios que por sus características resultan adecuados</p>			
<b>Se acepta parcialmente</b>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento de PMUS recoge ya 2 zonas de tráfico restringido y una zona libre de emisiones atendiendo a la ubicación de zonas de elevada atracción de viajes, o de protección de patrimonio en zonas donde se produce elevado tránsito de vehículos de paso. La protección de otras zonas adicionales podrá ser considerada en un futuro, una vez implementadas las recogidas en el Plan, no considerando que la propuesta sea viable dentro del horizonte del presente Plan, con independencia de que la misma pueda ser considerada en un futuro.</p> <p>Además de lo anteriormente indicado, se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. Debido al nivel de detalle que requiere la implantación de este tipo de medidas, la propuesta concreta de ubicaciones y delimitación de espacios por distrito excede del grado de concreción que contempla un documento de planificación estratégica como el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	292/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	424	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 3.- Comentarios a la implementación de una zona ATR en el Casco Histórico y en parte del Barrio de Triana.</p> <p>1.El perímetro exterior del Área de Tráfico Restringido Centro deja fuera calles del Casco Histórico: las calles Trastamara, Segura, Albuera, Sánchez Barcaiztegui, Marqués del Duero, Luis de Vargas y Plaza de la Legión, además de las incluidas en el perímetro interior: un tramo de Reyes Católicos, Marqués de Paradas y la Calle San Laureano. proponemos que la ATR Centro quede delimitada exteriormente por las calles Paseo de las Delicias, Paseo Colón, Arjona, Torneo, Resolana, Parlamento Andaluz, Muñoz León , Ronda de Capuchinos, María Auxiliadora, Recadero, Menéndez y Pelayo, Avenida del Cid, Palos de la Frontera y Avenida de Roma.</p> <p>2. La zona incluida en la ATR Triana es claramente insuficiente. Proponemos que la ATR Triana quede delimitada exteriormente por el Río Guadalquivir y por las Calles Av. Expo 92, Ronda Triana, López Gomara, Av. de la República Argentina y Plaza de Cuba</p> <p>3. El que los residentes pudieran habilitar el acceso en vehículo privado a un número determinado de no residentes eliminaría los efectos positivos de las ATRs que se proponen, proponemos eliminar la posibilidad de que los residentes puedan habilitar el acceso en vehículo privado a no residentes a las ATRs</p> <p>4. No se debe dar a los Centros Educativos la potestad de habilitar el acceso en vehículo privado a no residentes a las dos Zonas de Acceso Restringido, proponemos que no se establezcan medios especiales para habilitar acceso a no residentes para la recogida de alumnado de los centros escolares, y que en ningún caso se permita controlar a los centros escolares que no residentes son habilitados para acceder a las dos ATRs.</p>			
<b>Valoración:</b>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	293/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

La declaración de las zonas de tráfico restringido de Casco Antiguo y Triana, aunque tienen como base el diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, y se ha desarrollado en paralelo con dicho Plan, son independientes del mismo, y han seguido su propia tramitación, incluidas las fases de información pública y participación, donde además se han habilitado distintos canales telemáticos para presentar propuestas aparte de los habituales propios de la administración, y donde todas las entidades, asociaciones, partidos políticos o particulares han podido presentar sus propuestas y alegaciones al mismo, siendo en el seno de dicho proceso de participación donde se resolverán todas aquellas cuestiones planteadas. Con independencia de lo anterior, la delimitación que se plantea actualmente para dichas zonas se basa en los criterios recogidos en el PMUS donde se hace referencia a un elevado número de viajes atraídos, mejora de la seguridad vial, o a criterios de protección patrimonial, y evitar tráficos de paso por determinadas zonas. Las zonas propuestas a ampliar no cumplen a priori ninguno de los requisitos anteriores, por lo que se entiende que los criterios que se siguen para su propuesta son de otra índole. En este sentido, el PMUS también recoge una propuesta de zona de bajas emisiones en la zona de la Cartuja, que es 100% atractora de viajes por motivos de trabajo y estudios fundamentalmente, como primera experiencia de este tipo en la ciudad de Sevilla. La ampliación de experiencias a otras zonas de Sevilla es deseable, pero se considera que antes de continuar con la ampliación de las ya recogidas es necesario poner en marcha las mismas y evaluar su funcionamiento, para posteriormente, bien fuera del horizonte del Plan, o dentro del mismo en el seno de la comisión de seguimiento de este, se acuerde ampliar las medidas indicadas a otras zonas en función del grado de cumplimiento de las medidas ya recogidas en el mismo.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	294/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	425	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 4.- Recuperar las vías pecuarias del municipio y crear una red de senderos en la zona rural. La red de vías pecuaria debe ser parte importante de una red itinerarios señalizados y en buenas condiciones en las zonas rurales del municipio. Esta red debe estar reservada para el uso peatonal y de bicicleta, pero también debe ser posible su uso para los vehículos agrícolas que los usan actualmente. El uso de otros vehículos motorizados debe estar prohibido en esta red.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida propuesta, aunque puede ser interesante desde el punto de vista recreativo, no se considera que aporte beneficios a efectos de un cambio del modelo de movilidad a nivel estratégico de ciudad, por lo que excede de los contenidos que ha de tener un documento de planificación estratégico sectorial sobre movilidad como es el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	295/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	426	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 5.- Considerar los problemas de movilidad del Polígono Sur. Eliminar las barreras físicas que separan el polígono Sur del resto de la ciudad. Convertir la Carretera de Su Eminencia en un bulevar.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS contempla tanto dentro del diagnóstico, como del propio modelo de simulación, todas las zonas de transporte delimitadas en las fases iniciales de los trabajos, incluyendo el propio Polígono Sur. Las medidas a las que hace referencia la propuesta no responden a criterios de movilidad, sino a criterios de integración de esta zona, con un problemática social conocida por todos, dentro del resto de la ciudad. En este sentido, el polígono sur ya cuenta con líneas de TUSSAM que dan respuesta a las necesidades de movilidad de forma más que suficiente a la demanda existente, por lo que se solicita no responde a un cambio de modelo de movilidad, sino a una cuestión de rehabilitación de la zona y criterios sociales, que exceden de los contenidos que debe de tener un documento de planificación estratégica en materia de movilidad, y son más propios de planes integrales en materia social y urbanismo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	296/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	427	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 6.- La construcción de aparcamientos rotatorios en el borde del Casco Histórico provocará un aumento del uso del coche en la zona. La atracción de coches por los aparcamientos rotatorios provoca un aumento del tráfico en la zona, puesto que los usuarios de los aparcamientos circulan por la zona buscando aparcamiento gratuito antes de utilizar el aparcamiento de pago</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos propuestos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el entorno del Casco Antiguo forman parte de una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable (Plan Respira). Estas y otras medidas en el Casco Antiguo como la restricción del aparcamiento o mejora del Transporte Público, combinadas con la creación de una zona de tráfico restringido supondrán una disminución en el número de vehículos que acceden diariamente a esta zona de la ciudad permitiendo la mejora de la movilidad peatonal, maximizando los beneficios de las acciones y reduciendo los posibles impactos negativos en términos de disfunciones en el funcionamiento de la ciudad, ofreciendo siempre alternativas para el derecho de acceso de las personas que residen y el ejercicio de la actividad comercial. No obstante, y debido al elevado número de viajes atraídos, y dado que la procedencia de los viajes al Casco Antiguo es muy amplia, es necesario prever infraestructuras que permitan que los usuarios, sea cual sea su procedencia, puedan dirigirse al Casco Antiguo sin problemas. La delimitación del Casco Antiguo por el río y la ronda histórica no hacen favorable el tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero aún así, el PMUS recoge la posibilidad de ampliación de zonas de estacionamiento regulado en el entorno de aquellas zonas que cuenten con un transporte público adecuado una vez se renueve la actual concesión de este servicio, lo cual también serviría, llegado el caso, para eliminar el efecto al que se hace referencia, aunque a priori no se considera que resulte necesario.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	297/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	428	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 7.- Los aparcamientos rotatorios en Marqués de Paradas y en San Laureano van contra la normativa urbanística de Sevilla y no se pueden poner en marcha. Según artículo 6.5.35 de las Normas Urbanísticas del PGOU, punto 4</p> <p>En el recinto intramuros del Conjunto Histórico se prohíbe la implantación de Aparcamientos de Rotación. Los existentes quedan en régimen de fuera de ordenación; se respetarán las condiciones establecidas en la concesión de los actuales que se implantan en suelos públicos, debiendo tras finalizar esta, transformarse en aparcamientos de residentes. Para los existentes de titularidad privada, se aplicará el régimen de fuera de ordenación previsto en el apartado 4 del artículo 1.1.13</p> <p>En el capítulo XIII de la Memoria de Ordenación del PGOU, dedicado al Centro Histórico, en su página 66, aparece un mapa que nos saca de dudas definiendo sin ambigüedad lo que es el Sector Intramuros del Conjunto Histórico.</p> <p>En este mismo capítulo del PGOU, página 44, se proponen una serie de aparcamientos rotatorios en el borde del Casco Histórico. En esta relación no se incluyen ni los de San Laureano ni Marqués de Paradas ni el de Cid</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Cualquier actuación en materia de construcción de aparcamientos tendrá asegurada la máxima transparencia en materia del cumplimiento de la normativa urbanística. El PMUS señala aquellas zonas que teniendo carácter perimetral de la zona de tráfico restringido, se consideran adecuadas para la ubicación de este tipo de infraestructuras. No obstante, la ubicación exacta de las mismas no es vinculante, y dependerá de muchos factores, que no pueden ser tenidos en cuenta en un documento de la escala de un PMUS, sino que se considerarán en el momento de su ejecución. Las previsiones del PMUS por tanto, no son incompatibles con el PGOU. Con independencia de lo anterior, el plano que se adjunta del PGOU señala en rojo y como zona 1 el Sector Intramuros, no encontrándose en dicha zona la calle Marqués de Paradas ni San Laureano, sino que estas se encuentran en la zona azul que corresponde a Dársena Histórica. Además las dos calles se encuentran fuera del antiguo recinto amurallado de la ciudad de Sevilla.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	298/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	429	Área/Temática	Aparcamiento-ORA
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 8.- Proponemos que el aparcamiento en zona azul sea libre y sin límite horario para residentes en la zona.</p> <p>Proponemos que se limite el crecimiento de las plazas de aparcamiento a zona azul, que se eliminen plazas de zona azul, dedicando esas plazas de aparcamiento en exclusiva para residentes.</p> <p>También proponemos que en las plazas que permanezcan catalogadas como zona azul los residentes puedan aparcar de forma gratuita y por tiempo ilimitado en estas plazas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El estacionamiento regulado se entiende como una herramienta para modular el uso del vehículo privado. El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado 7.3. Regulación del aparcamiento en superficie: “Esta herramienta permite influir de forma directa en la elección del modo de transporte en los viajes con motivo de movilidad obligada y a su vez favorece la rotación en entornos comerciales, de servicios, etc.”. Esto es, el PMUS, no contempla la transformación de la concepción de la regulación del aparcamiento en superficie fomentando el uso prolongado por residentes, en detrimento de la rotación ni viceversa, sino que, dependiendo del sector de la ciudad, propone una regulación diferente orientada en cada caso a los objetivos que se quieren obtener.</p> <p>En el documento de evaluación del Plan “apartado 3.3. Resultados Escenarios Futuros” se recoge tanto la evaluación funcional como ambiental del mismo, basada la primera en el modelo de transporte realizado para el municipio y la segunda en los datos obtenidos de la evaluación funcional. En la evaluación funcional de la implantación de esta medida se observa una disminución del uso del vehículo privado, que pasa del 39,4% al 33,3%, en favor de los modos sostenibles.</p> <p>En ningún lugar del Plan se hace referencia a que los residentes no puedan estacionar por tiempo ilimitado en sus zonas correspondientes. De hecho, los residentes con bono anual podrán estacionar sin limitación horaria en las plazas destinadas a residentes, que como se recoge en la propuesta, será más que suficiente para cubrir la demanda de los residentes. Ello no es incompatible con la existencia de plazas de rotación para cubrir las necesidades que presenta la ciudad de Sevilla. No se busca expulsar al coche sino que se haga un uso racional del mismo. La eliminación a futuro de plazas de estacionamiento a favor del peatón y la red de espacios libres de la ciudad deberá de estudiarse una vez surtan efectos las medidas recogidas del Plan y se actualicen los datos de demanda no cubierta de aparcamiento con las nuevas pautas de movilidad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	299/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>430</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 9.- Proponemos que se pongan de forma inmediata las líneas de BTR propuestas en la alternativa 1 para cubrir el déficit de transporte público de la ciudad. Por tanto, independientemente de la opción definitiva escogida, proponemos que un plazo no superior a tres años se ponga en marcha las líneas de BTR recogidas en la alternativa 1 para de esta forma solucionar los problemas actuales de la ciudad</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha incluido en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	300/485	

Nº ID	431	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 10.- La elección de las alternativas no es completa, no habiéndose considerado una que combine trayectos en BTR con otras tipologías. Por tanto, proponemos que se incluya en el documento el análisis de alternativas mixtas que también incluyan la posibilidad que parte de los trazados sean en tipología BTR.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento recoge un análisis de distintas alternativas de cara a elegir la más equilibrada de cara a la posterior evaluación del Plan, así como para facilitar la posible toma de decisiones por parte de la administración autonómica, que, no obstante, requerirán en su momento de los estudios de alternativas correspondientes por parte de la misma, del mismo modo que actualmente se encuentra llevando a cabo para la definición del trazado y tipología de la línea 3 de metro.</p> <p>Si bien las posibilidades de establecer distintas alternativas son infinitas, dadas las combinaciones posibles, se han recogido las más representativas para poner en valor que hay más opciones a parte del metro subterráneo que ofrecen las mismas funcionalidades que este.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	301/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	432	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 11.- Los supuestos en los que se basa la elección de la alternativa 6 como opción más recomendable para la Red de Transporte Público de Alta Capacidad no son creíbles, se consideran infraestimados los coste de ejecución del metro subterráneo. No se considera adecuadas las proyecciones de población y empleo realizadas</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible establece unas hipótesis y criterios para estimar las proyecciones de las variables socioeconómicas más influyentes sobre la movilidad. Estas hipótesis se basan en los últimos datos y su evolución, aplicando métodos estadísticos. Dentro de todas las posibilidades estudiadas, se ha optado por considerar el escenario "pesimista" desde el punto de vista de la movilidad considerando crecimiento tanto de población como de empleo y con ello del número de desplazamientos diarios.</p> <p>En cuanto a los datos de empleos, se especifica en el documento que estos nuevos empleos podrán trabajar tanto residentes en Sevilla como en el exterior mientras que los empleos de 2017 son sólo de los residentes en Sevilla (por ser datos de la encuesta telefónica realizada a los residentes) por eso el aumento parece tan elevado.</p> <p>En cualquier caso, en el análisis multicriterio realizado sobre las distintas alternativas de la red de transporte de alta capacidad las hipótesis y criterios utilizados han sido homogéneos. Con independencia de lo anterior, el documento lleva a cabo, además del análisis multicriterio, un análisis atendiendo por separado a los distintos criterios existentes, desde los económicos, pasando por los funcionales, paisajísticos, etc. Dicho análisis se basa fundamentalmente en el análisis funcional de la red y las distintas alternativas estudiadas, dado que el propósito del estudio que se lleva a cabo no es decidir por una u otra alternativa puesto que la competencia para la ejecución de estas líneas no es municipal, sino de la Junta de Andalucía, sino tener información disponible suficiente de carácter técnico para poder formar una opinión ante las propuestas que en su momento la Junta de Andalucía pueda plantear para la construcción de las distintas líneas de Metro. Tal y como se recoge en las conclusiones de dicho capítulo, la elección entre alternativas mixtas o íntegramente subterráneas no supone diferencias que alteren el modelo de transportes, por lo que con independencia del coste, el resultado sigue siendo el mismo e igual de válido.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	302/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	433	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 12.- Ecologistas en Acción propone el abandono de la pretensión de basar la red de transporte público de alta capacidad en líneas subterráneas, e implementar una red de BTR, más barata y más rápida de construir</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha incluido en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro, si bien estas líneas no son competencia municipal, sino autonómica, correspondiendo a la Junta de Andalucía el estudio y evaluación de la solución constructiva que corresponda. El PMUS únicamente lleva a cabo un análisis técnico de las alternativas más representativas de cara a disponer de información técnica suficiente de cara a las posibles soluciones que la administración autonómica pueda plantear.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	303/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	434	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 13.- Apoyamos la puesta en marcha de la medida Ciudad 30. Proponemos aumentar esta medida reduciendo el límite de velocidad en todas las vías del Municipio.</p> <p>Completar la medida de Ciudad 30 fijando un límite de 80 km/h máximo en todas las vías del municipio de Sevilla. La reducción a 60 km/h en vías que cumplen una función metropolitana, como la SE-30. Y la reducción a 30km/h en aquellas calles de un único sentido en cada dirección y de sentido único, aunque no pertenezcan al viario urbano.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el capítulo 6.3.3. Viario y Circulación. Consolidación de la jerarquización del viario. Penalización del tráfico en viarios locales a favor del peatón y de la bicicleta, incluye una propuesta incluso más restrictiva que la que se plantea en la alegación toda vez que se ha establecido la implantación de la Zona 30 en todo el viario local, Zona 30 o 50 al viario secundario, según permita o no unas condiciones de capacidad aceptable a la hora de implantar la velocidad más alta, dejando sólo como velocidad permitida de 50 km/h al viario principal, con condiciones de alta capacidad. Las condiciones de circulación de las vías interurbanas exceden las competencias municipales, y en cualquier caso deberán de ser coherentes con la capacidad de las mismas. No se considera que dicha propuesta redunde en un cambio del modelo de movilidad de la ciudad de Sevilla.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	304/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	435	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 14.- Apoyamos la mejora de los recorridos peatonales. Pero también pedimos la mejora de las condiciones para los desplazamientos a pie en todas las vías. Estos ejes peatonales deben apoyarse sobre todo en la pacificación y exclusión del tráfico de las calles internas de los barrios, de la reducción del espacio dedicado al coche en las vías de gran capacidad y en el aumento de la superficie dedicada al peatón. Esto debe venir acompañado con el aumento del arbolado para proporcionar sombra, el aumento del mobiliario urbano dedicado al peatón (bancos Fuentes, etc ). Otro aspecto importante sería la reordenación de terrazas y veladores para que no se constituyan en barreras efectivas en estos recorridos peatonales.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas apartado “2 Propuestas para la Movilidad Peatonal”, una serie de reurbanizaciones y peatonalizaciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal y la accesibilidad que incorpora su correspondiente análisis del área afectado. En cualquier caso, los distintos apartados del PMUS incorporan propuestas que tienen como criterio común la mejora de la movilidad peatonal, por lo que se entiende que la propuesta plantada ya se encuentra recogida en el PMUS</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	305/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	436	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 15.- Los cambios en el viario deben utilizarse para retirar espacio a la calzada dedicada al coche y ganarlo para el peatón. En las reurbanizaciones de grandes avenidas (Kansas City, San Francisco Javier, Ronda del Tamarguillo...) se realicen retirando espacio destinado al coche, garantizando el espacio para la bicicleta y el transporte público, y aumentando el destinado al peatón. Pero también mejorando la calidad del espacio dedicado al peatón, incluyendo bancos, zonas con vocación de plaza, sombra, mejorando la conectividad y permeabilidad transversal. En la zona de tamarguillo se propone una reducción calzada aumentando la mediana, se propone que esta reducción de calzada se traduzca en una ampliación de las aceras en el sentido que se ha señalado anteriormente</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, tanto en el “apartado 2. Propuestas para la movilidad peatonal” como en el “apartado 6. Viario y Circulación”, ya incluye estos criterios en las diferentes propuestas de reurbanización y reordenación del viario, entre otras las recogidas en la alegación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	306/485	

Nº ID	437	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sugerencia 16.- Reparto modal. Poco ambicioso, sigue el protagonismo del coche privado. Insostenible e intolerable. Debería estar entorno al 20% . Se hace mencion a los objetivos del PMUS de Bilbao (10% coche , en 2011 11,44%) y Valencia (2012 23,6% y 2018 21,5%)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los objetivos marcados deben ser realistas y acordes con el punto de partida y características propias de la ciudad en materias de movilidad. En este sentido, los objetivos establecidos en reparto modal se consideran adecuados, siendo estos el mínimo a alcanzar. Si bien comparando con los ejemplos citados se observa que la disminución en el reparto modal de un hito temporal a otro varía entre el 1,5%-2,1%, siendo el objetivo de reducción de cuota modal del vehículo privado en Sevilla del 7,2% respecto del reparto modal de 2017. No obstante, se entiende el PMUS como un “plan vivo”, que evolucionará en el tiempo y será evaluado periódicamente pudiendo ir adaptando estos objetivos a la realidad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	307/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 307
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Susana Serrano</b> en representación de
<b>ADELANTE SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	308/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	438	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El PMUS debe incluir un Plan de Accesibilidad Universal para toda la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un plan de accesibilidad se considera un plan sectorial específico, que podría desprenderse de la aprobación del PMUS, pero por definición, no conforma parte del mismo. La ciudad de Sevilla ya cuenta actualmente con un plan sectorial específico en materia de accesibilidad, que fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 22 de junio de 2020. El PMUS no plantea actuaciones ordinarias en materia de conservación de pavimentos o Acerados, cuya importancia no se pone en entredicho, sino que plantea la creación de nuevas infraestructuras al servicio del peatón mediante la generación de nuevos espacios englobados dentro de las diferentes estrategias que se recogen en el apartado correspondiente de Movilidad Peatonal, para la nueva peatonalización de espacios o ampliación de la infraestructura al servicio del peatón en determinadas ubicaciones consideradas estratégicas a nivel de Ciudad, etc. no por cuestiones de cumplimiento de la normativa, ya de por sí de obligado cumplimiento, sino con objeto de potenciar determinados espacios y cualificarlos para su uso por parte de los peatones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	309/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>439</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de corredores BTR -futuros tranvías con vocación metropolitana. Los corredores deberían desarrollarse por aquellas avenidas principales de la ciudad, con anchuras superiores a los 30 metros.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el capítulo 1 de Gestión de la Movilidad un apartado donde se recoja la necesaria coordinación del PMUS con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30).</p> <p>Si bien el ámbito del PMUS es el municipio de Sevilla se proponen actuaciones de mejora de las conexiones Metropolitanas, como la ejecución de las líneas tranviarias-BTR propuestas por la Junta de Andalucía.</p> <p>Por otro lado, el PMUS incluirá en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	310/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>440</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La Ronda Histórica al servicio del Transporte público, peatón y ciclista tal y como recoge el PGOU en el capítulo de movilidad. Es necesario mantener la función de la Ronda Centro urbano prevista en el PGOU, manteniendo en el PMUS el criterio del PGOU de establecer en el Centro Ampliado una continuidad escalonada en la ordenación del tráfico, intermedia entre las restricciones al tráfico del Plan Respira, en el Casco Antiguo y Triana y la ordenación sin restricciones en la zona exterior de la ciudad. El PMUS no hace referencia a esta estructura viaria que rodea el Área Central de la Ciudad o Centro Ampliado.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS ya contempla un conjunto de actuaciones que abarca desde la Ronda Urbana Norte hasta la Ronda Histórica, orientadas a conseguir esa continuidad escalonada a la que se hace referencia en la propuesta presentada. De este modo, se recogen un conjunto de medidas orientadas al calmado y disminución del tráfico en la Ronda Histórica (apartado 6.4.4 del documento de propuestas), seguido de diversas mejoras en las rondas exteriores y de las conexiones entre las mismas, hasta llegar a la Ronda Urbana Norte donde se prevé un proceso de reurbanización de la misma para su transformación en un bulevar urbano de acuerdo con los establecido en el apartado 2.8 del documento de propuestas, junto con otras actuaciones de mejora de la permeabilidad con la SE-20, que permitan derivar tráfico de paso a través de esta última vía en detrimento de la Ronda Urbana Norte (apartado 6.5.3 del documento de propuestas). Estas actuaciones, junto con la implantación de la zona de tráfico restringido del Casco Antiguo, conforman un conjunto de medidas que consolidan lo que en la alegación se denomina como una continuidad escalonada intermedia entre las restricciones del Casco Antiguo y la libre circulación de los viarios exteriores. Se encuentra por tanto ya recogida en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	311/485	

Nº ID	441	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mayores compromisos con proyectos de supermanzanas para la pacificación de la movilidad en los barrios. No se concreta propuestas de actuación, ni se explica como se van a implantar en el documento del PMUS. Se recomienda desarrollar el concepto de supermanzanas especialmente en los siguientes Distritos y sus barrios: Triana, Los Remedios, Macarena, Macarna norte, Pinomontano y San Jerónimo, Nervión, Cerro-Amate y Distrito Sur.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. Dado el nivel de detalle que requiere este tipo de medidas, y que sus resultados en ningún caso pueden ser extrapolados de una ciudad a otra o de un barrio a otro, un Documento de Planificación Estratégica como el PMUS no puede definir de manera concreta las Supermanzanas a implantar. En definitiva, se realizará un estudio específico para determinar en cada distrito la zona más idónea que posibilite establecer una supermanzana, lo que servirá de piloto para obtener la información necesaria del comportamiento de las mismas y su posible réplica en otras zonas de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	312/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>442</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Pacificación de la movilidad interior de los barrios: El criterio de la supermanzana. Inicialmente se van a considerar las siguientes prioridades.</p> <p>FASE 1:</p> <p>Macarena Polígono Norte Torreblanca Tres Barrios Amate El Cerezo La Plata-Padre Pío-Palmete Los Remedios Nervión Los Bermejales El Cerro del Águila</p> <p>FASE 2:</p> <p>Campo de los Mártires El Porvenir Parque Alcosa Bellavista Turruñuelo San Pablo Santa Justa Tiro de Línea Los Carteros San Jerónimo Heliópolis</p>			
<b>Valoración:</b>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	313/485	

**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

Se ha introducido como medida la elaboración de un estudio específico para la implantación de al menos una supermanzana por distrito como proyecto piloto que permita avanzar paulatinamente hacia una redefinición de la unidad básica de calle hacia un modelo basado en unidades básicas de supermanzanas, donde las calles hoy destinadas al tráfico se integren dentro del sistema de espacios libres de la ciudad como elementos para generación de oportunidades de explotación del espacio público, las relaciones de las personas y la actividad comercial, que permita además afianzar los conceptos de jerarquización del viario hoy difusos debido a la monotonía y continuidad de los espacios para la circulación de vehículos, mallados e interconectados sin solución de continuidad. Para ello, dichos estudios deberán de recoger una serie de criterios, recogidos en el PMUS. Dado el nivel de detalle que requiere este tipo de medidas, y que sus resultados en ningún caso pueden ser extrapolados de una ciudad a otra o de un barrio a otro, un Documento de Planificación Estratégica como el PMUS no puede definir de manera concreta las Supermanzanas a implantar. En definitiva, se realizará un estudio específico para determinar en cada distrito la zona más idónea que posibilite establecer una supermanzana, lo que servirá de piloto para obtener la información necesaria del comportamiento de las mismas y su posible réplica en otras zonas de la ciudad.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	314/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	443	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Racionalizar los sentidos de tráfico mediante bucles que evitan el paso por dentro de los barrios para los no residentes, concepto asociado a la supermanzana. La implantación de supermanzanas supone abordar difernetes fases de implantación en el tiempo, en una primera fase se avanzara sobre los aspectos más funcionales (calmado de tráfico, eliminar la circulación de paso, etc.) y posteriormente sobre la morfología del espacio público: única plataforma, incremento del arbolado sobre el espacio recuperado, aumento de las aceras, etc. Partacion ciudadana clave del exito de las supermanzanas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado en las alegaciones anteriores, el PMUS ha recogido dentro de sus propuestas, una propuesta específica para la realización de un estudio que permita identificar e implantar una supermanzana por distrito. Dentro de dicha propuesta también se recogen una batería de criterios de cara a orientar los trabajos a encargar, que tienen en cuenta los aspectos indicados. Dado el nivel de detalle que requiere este tipo de medidas, y que sus resultados en ningún caso pueden ser extrapolados de una ciudad a otra o de un barrio a otro, un Documento de Planificación Estratégica como el PMUS no puede definir de manera concreta las Supermanzanas a implantar.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	315/485	

Nº ID	<b>444</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Actuaciones de movilidad sostenible en las calles de centralidad de barrio. Para promover espacios saludables en emisiones al tiempo que se reduce la movilidad motorizada, se proponen las actuaciones en las calles siguientes:</p> <p>Calle Adriano: Sustituir aparcamientos en batería por aparcamiento en línea, mantener un único carril de entrada de m., ampliación de aceras con nuevas alineaciones de arbolado. En la calle Antonia Díaz se eliminan los aparcamientos en línea, ampliando aceras para el paseo peatonal. El aparcamiento del Mercado del Arenal se convierte en un aparcamiento de residentes del barrio Carretería- El Baratillo. Continuidad del Itinerario Adriano-García de Vinuesa-Mateos Gago con plataforma única sin bordillos en García de Vinuesa.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas apartado “2 Propuestas para la Movilidad Peatonal”, una serie de reurbanizaciones y peatonalizaciones con objeto de mejorar la movilidad peatonal y la accesibilidad que incorpora su correspondiente análisis del área afectado. Entre las propuestas se encuentran la mayoría de los recogido en la alegación, así como los criterios generales de actuación. A modo de ejemplo, el PMUS contempla ya actuaciones en la calle Adriano y propone una transformación completa de la zona del Arenal; Peatonalización de Reina Mercedes; transformación de Virgen de Lujan mediante paso a sentido único con 1 carril bus por sentido y un único carril de tráfico ordinario sentido parque de los Príncipes, y un carril bici (el resto de propuestas que hace la alegación son incompatibles por falta de espacio); Peatonalización del eje Puerta Osario-Almirante Apodaca-Campana; Peatonalización de Águilas hasta la Alfalfa; y mejoras en la Av. de Jerez. En el caso de la actuación que se propone para Dr. Fedriani, ya se encuentra en ejecución una actuación en materia de compleción de la red de vías ciclistas que igualmente recoge gran parte de las propuestas de la alegación. Por tanto, y salvando el nivel de detalle al que se hace referencia en la definición de las secciones y tipología constructiva de algunas actuaciones, que no corresponden en su definición a un documento de planificación estratégica, la mayoría de las medidas se encuentran ya contempladas en el documento sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	316/485	

Nº ID	445	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Implantar direcciones únicas en sustitución de doble sentido en las calles del interior de los barrios con el objeto de reducir los puntos conflictivos entre automóvil y peatón. Como propuesta la reforma necesaria de la calle Pages del Corro en Triana.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya incluye la transformación de varias vías de doble sentido en vías de sentido unico. El detalle de la gran cantidad de viarios locales no permite recoger este tipo de vías, entendiendo además que por el crecimiento urbanístico de la ciudad de Sevilla, no es posible generalizar este tipo de soluciones debido a la complejidad que requiere el estudio de los flujos circulatorios que permitan garantizar una correcta accesibilidad a las distintas zonas y viarios principales, al contrario que ocurre en otras ciudades que cuentan con uana trama viaria más reticular. En lo que respecta al caso concreto de Pagés del Corro, el PMUS también incluye, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.3. Propuestas para la Movilidad Peatonal en el Distrito Triana”, la propuesta de reurbanización y regularización de la sección dejando carriles estrictos para la circulación de vehículos, reordenación de bandas de aparcamiento, transformándola en calle 30 con calzada compartida con la bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	317/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>446</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Rediseñar la gestión semafórica con prioridad peatonal. Suprimir tiempo de ámbar intermitente con tiempo verde para los peatones. En intersecciones semafóricas con pasos de peatones, el semáforo será rojo para los giros a la derecha de los vehículos, y se suprimirán las fases ámbar intermitente que permiten el paso de tráfico simultaneo con el semáforo verde para peatones, por la elevada inseguridad que provocan en los peatones</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta presentada no puede implementarse de forma generalizada en todos los cruces de la ciudad, dado que podría conllevar importantes demoras, y una grave reducción de la capacidad del viario en muchos casos, que no sólo afectaría al vehículo privado, sino también a la eficacia del sistema de transporte público. El criterio al que se hace referencia ya se lleva a cabo en aquellos lugares donde es posible sin generar mayores perjuicios que beneficios. Sin embargo, su implementación requiere de un estudio promenorizado de cada uno de los cruces semafóricos y de las circunstancias a lo largo de las distintas franjas horarias y épocas del año, dado que el comportamiento del tráfico rodado, o del peatonal, no siempre es idéntico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	318/485	

Nº ID	447	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Nuevos pasos de peatones para completar la accesibilidad simétrica en cruces con elevado flujo peatonal. Son los siguientes:</p> <p>Puente de triana: paso semaforizado en el tramo sur del cruce</p> <p>Puente de San Telmo: paso semaforizado para el acerado sur hacia el Jardín del Cristina</p> <p>Puerta de la Carne: paso semaforizado desde acera Diputación</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta presentada no puede implementarse de forma generalizada en todos los cruces de la ciudad, dado que podría conllevar importantes demoras, y una grave reducción de la capacidad del viario en muchos casos, que no sólo afectaría al vehículo privado, sino también a la eficacia del sistema de transporte público. El criterio al que se hace referencia ya se lleva a cabo en aquellos lugares donde es posible sin generar mayores perjuicios que beneficios. Sin embargo, su implementación requiere de un estudio promenorizado de cada uno de los cruces semafóricos. En los casos concretos a los que se hace referencia, el Puente de Triana ya cuenta con sendos pasos de peatones en ambos extremos, así como en las conexiones de dichos extremos con todos sus acerados limítrofes. En los casos de la Puerta de la Carne y José Laguillo-Recaredo, la implementación del paso solicitado impediría la correcta evacuación de vehículos que intentan salir del Casco Antiguo a través de Santa María la Blanca y de Muñoz Torrero, dado que al encontrarse un paso de peatones en el giro a la derecha para su incorporación a la Ronda, al estar el semáforo en rojo, obstaculizaría la salida del resto de vehículos que quedarían atrapados sin salida en las calles del Casco Antiguo. O en caso de que se dotase de una fase verde específica, habría que reducir tiempos de paso en viario principal, lo que generaría igualmente importantes demoras. Igual ocurriría en el caso del Puente de San Telmo. La estructura de los cruces semafóricos de la ciudad, el tiempo de paso y la secuenci de las fases se coordinan lo mejor posible para favorecer el tránsito peatonal, dentro de un equilibrio razonable. La implantación de este tipo de medidas porvocaría demoras y atascos insostenibles. No obstante, las cuestiones de este tipo de deatlle, no son propias de un documento de plnificación estratégica en materia de movilidad, sino de la gestión ordinaria de la red semafórica, por loque pueden ser planteadas con garantía de una respuesta justificada al área reponsable de la red semafórica en cualquier momento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	319/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>448</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Movilidad Sostenible en los puentes del Guadalquivir. Adecuar las secciones a la movilidad sostenible, reduciendo el espacio motorizado. La calidad del espacio público y la calidad emocional del recorrido son factores clave que influyen en el viaje completo. Se proponen mejoras en los puentes de San Telmo, Los Remedos y de Triana. Los criterios de intervención serán:</p> <p>Puente de San Telmo reducir el tráfico a un carril por sentido y ampliar aceras y vía ciclista sea independiente de los peatones</p> <p>Puente Los Remedios reducir a dos carriles de circulación por sentido y ampliar aceras y vía ciclista</p> <p>Puente de Triana limitar al transporte público y vehículos autorizados</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las secciones de los puentes indicados cuentan hoy con un reparto equilibrado que permiten la adecuada convivencia entre todos los modos de transporte. La configuración de la ciudad de Sevilla, donde las zonas Este y Oeste de la ciudad, así como la zona del Aljarafe, están separadas por el río, supone una barrera a efectos de la movilidad transversal en la ciudad de forma histórica, que en caso de alterar las secciones destinadas a cada modo podrían verse agravadas generando la segregación funcional de las distintas zonas de la ciudad. En caso de que las secciones resultasen insuficientes en un futuro, siempre existirían soluciones complementarias como la construcción de pasarelas peatonales. No obstante, a fecha de hoy no se produce dicha casuística, por lo que al menos dentro del horizonte del plan no se considera necesaria la implementación de dichas medidas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	320/485	

Nº ID	<b>449</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de mejora de accesibilidad a los centros atractores de los barrios mejorando la accesibilidad andando. En primer lugar realizar un diagnóstico de los problemas de cada caso. Después se propondrán medidas concretas para mejorar las condiciones del peatón para evitar barreras físicas en los accesos y aumentar la superficie y calidad de los espacios públicos adyacentes. Buscando principalmente recuperar espacio público ocupado por circulación motorizada y los aparcamientos</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque la Accesibilidad Universal es un objetivo del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, como así se recoge en el Documento Propuestas apartado “2 Movilidad Peatonal”, y está presente en todo el documento, es en el Plan de Accesibilidad donde se concreta tanto la estrategia como la programación de las medidas en esta materia. Un plan de accesibilidad se considera un plan sectorial específico, que podría desprenderse de la aprobación del PMUS, pero por definición, no conforma parte del mismo. La ciudad de Sevilla ya cuenta actualmente con un plan sectorial específico en materia de accesibilidad, que fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 22 de junio de 2020. El PMUS no plantea actuaciones ordinarias en materia de conservación de pavimentos o Acerados, cuya importancia no se pone en entredicho, sino que plantea la creación de nuevas infraestructuras al servicio del peatón mediante la generación de nuevos espacios englobados dentro de las diferentes estrategias que se recogen en el apartado correspondiente de Movilidad Peatonal, para la nueva peatonalización de espacios o ampliación de la infraestructura al servicio del peatón en determinadas ubicaciones consideradas estratégicas a nivel de Ciudad, etc. no por cuestiones de cumplimiento de la normativa, ya de por si de obligado cumplimiento, sino con objeto de potenciar determinados espacios y cualificarlos para su uso por parte de los peatones. El Plan de Accesibilidad, aprobado en junio de 2020, tras un exhaustivo diagnóstico de los problemas de accesibilidad en todos los barrios de la ciudad, permite proyectar y planificar un futuro sin barreras arquitectónicas al marcar las directrices, servir de referencia para las distintas actuaciones y proyectos y marcar prioridades. Las actuaciones concretas en materia de accesibilidad universal exceden por tanto el nivel de detalle propio de un plan estratégico de movilidad a nivel ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	321/485	

Nº ID	<b>450</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Ampliación de la red de vías ciclistas. Reprogramación del Plan director de la Bicicleta. Aprobado en 2013, sigue pendiente de ejecución. Las actuaciones que se acordaron realizar para nuevas vías ciclistas fueron las siguientes, la mayoría se pueden conseguir desplazando aparcamientos:</p> <p>Vía ciclista de Doctor Fedriani, desde Hospital Macarena a Parlamento Calle Virgen de Lujan Avenida del Marqués de Paradas</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. En este sentido, las tres vías propuestas ya se encuentran recogidas tanto en el PMUS, como en el Programa de la Bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	322/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>451</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Cambio de Aparcamientos subterráneos sólo para residentes para favorecer el aparcamiento de residentes en Centro Histórico. Se pondrán en marcha el cambio de uso público por sólo residentes para reconvertir los aparcamientos siguientes:</p> <p>Sor Angela de la Cruz. Aparcamiento Imagen                  Plaza de la Magdalena (Antigua Galerías preciados)                  El Corte Ingles (proxima caducidad de concesión)                  Aparcamiento de la Avenida de Roma</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos de rotación de Av. de Roma y de la Concordia, a los que hace referencia la alegación son concesiones administrativas con periodos de concesión determinados, generalmente entre 50 y 75 años, por lo que será a la finalización de las mismas cuando se tenga que analizar su posible conversión en aparcamientos para residentes, y no en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En el caso de los aparcamientos de Imagen y de Magdalena, se trata de aparcamientos privados.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	323/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	452	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El grupo Municipal Adelante Sevilla, además de las alegaciones presentadas, apoya y suscribe por su interés y pertinencia, las alegaciones presentadas por los grupos políticos y organizaciones sociales que se detallan a continuación, solicitando que sean atendidas y tenidas en cuenta:</p> <p>Izquierda Unida A Contramano Ecologistas en Acción Parque Vivo del Guadaira</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Esta alegación no es una alegación en sí misma, sino un apoyo a las realizadas por otros colectivos, por lo que han sido respondidas a cada uno de ellos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	324/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 308</b>
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentado escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Fernando Pavón Herrera</b> en representación de
<b>MÁS PAIS ANDALUCÍA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	325/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	453	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Ámbito de Actuación se considera insuficiente. Debería haberse realizado un Plan de Transporte Metropolitano</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito territorial de un PMUS es el municipio de Sevilla. No es posible, por una cuestión de competencias extender el ámbito de actuación más allá de este, correspondiendo las competencias del ámbito metropolitano a la Junta de Andalucía. Aun así, y debido a las fuertes relaciones que el área metropolitana mantiene con la ciudad de Sevilla, se han llevado a cabo algunas propuestas para la mejora de la movilidad de esta con la ciudad Central (Sevilla), sin que ello signifique que el estudio pueda extenderse más allá de dichas propuestas. En cualquier caso, tanto en el Documento Estratégico Propuestas como en el Resumen Ejecutivo se recogen, además de "recomendaciones" para mejorar la movilidad con el área metropolitana, la necesaria coordinación con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30)</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	326/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	454	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Proyecciones económicas y sociales poco creíbles. Muchas de las estimaciones se basan en el PGOU aprobado en 2006, hace 15 años , que preveía una población de 800.000 habitantes y unos desarrollos urbanísticos que no se han realizado a día de hoy. En la actualidad la ciudad de Sevilla no alcanza los 700.000 habitantes.</p> <p>Los datos de empleo no tienen en cuenta la crisis económica provocada por el COVID19. A día de hoy la ciudad de Sevilla tiene más de 80.000 personas desempleadas, y casi 30.000 acogidas a un ERTE. Tampoco tiene en cuenta este Plan la progresiva implantación del teletrabajo, que provocará la reducción de desplazamientos al puesto de trabajo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible establece unas hipótesis y criterios para estimar las proyecciones de las variables socioeconómicas más influyentes sobre la movilidad. Estas hipótesis se basan en los últimos datos y su evolución aplicando métodos estadísticos. Dentro de todas las posibilidades estudiadas, se ha optado por considerar el escenario "pesimista" desde el punto de vista de la movilidad considerando crecimiento tanto de población como de empleo y con ello del número de desplazamientos diarios.</p> <p>En cuanto a los datos de empleos, se especifica en el documento que estos nuevos empleos podrán trabajar tanto residentes en Sevilla como en el exterior mientras que los empleos de 2017 son sólo de los residentes en Sevilla (por ser datos de la encuesta telefónica realizada a los residentes) por eso el aumento parece tan elevado.</p> <p>Si bien es cierto que existirá un impacto sobre la movilidad producido por la crisis sanitaria del COVID-19, no se sabe a ciencia cierta la entidad del mismo ni su evolución en los próximos años. Considerando el horizonte temporal del Plan será necesario, en todo caso, evaluarlo en futuras revisiones, en especial cuando se haya establecido una nueva normalidad más estable.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	327/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	455	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ausencia de una propuesta económico-financiera. El documento carece de la necesaria concreción económica, así como de un horizonte temporal de aplicación y de unos criterios para establecer prioridades en las inversiones que permitan tomar las decisiones más adecuadas para conseguir el mayor impacto con la menor inversión			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se recoge esta propuesta, una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones que se hace necesario programar. En concreto dice: “se compone de dos grandes bloques,..... y un segundo bloque orientado a la programación en la ejecución de dichas acciones en el corto, medio y largo plazo y su cuantificación económica, el establecimiento de indicadores de seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas, como en lo relativo al resultado de las mismas en la alteración del reparto modal establecido, y la necesaria estrategia y planificación en materia de comunicación y concienciación de la ciudadanía, que se aborda una vez consensuado el documento estratégico, es decir, una vez alcancemos el consenso y recabemos las opiniones acerca de qué Sevilla queremos para el 2030”			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	328/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	456	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Este Plan no responde a la situación de Emergencia Climática que vivimos. Pese a que se refiere a la declaración de emergencia climática, no cita sus objetivos de reducción de un 45% de las emisiones respecto a los niveles de 1990, ni presenta medidas e indicadores que permitan comprobar que se reduce en un 7% anual las emisiones asociadas a la movilidad y el transporte. No contemplan el escenario de crisis económica en el que nos han introducido la pandemia ni las consecuencias sociales de la misma. Se ignora igualmente la previsión que hace la Agencia Internacional de la Energía de que nos enfrentamos a una crisis energética en 2025 que agravará la crisis económica. Por lo tanto nos encontramos con un documento inválido en su fondo, en sus concreciones y en sus prioridades.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se recoge que, una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones, entre otros aspectos, se establecerán los indicadores de seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas., como en lo relativo al resultado de las mismas.</p> <p>Respecto a los objetivos, el PMUS toma como referencia los objetivos de reducción de emisiones marcados por la UE: 55% respecto al año de referencia, 1990, o primer año del que se disponga información sobre las emisiones. Para el caso de Sevilla, año 2005. Se entiendo por tanto cumplidos los objetivos de reducción de emisiones comprometidos tanto por la ciudad, como por la propia UE</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	329/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	457	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No es un Plan para toda la ciudad. Plan parece girar en torno a la ampliación del Metrocentro desde San Bernardo hasta la estación de Santa Justa, sin poner en duda en ningún momento su idoneidad. Olvida zonas de la ciudad para las que sería muy necesaria la mejora de la movilidad como elemento integrador social y económico. Por ejemplo, barrios como Cerro-Amate, Torreblanca o Polígono Sur no están debidamente conectados con otras zonas de la ciudad. Por ejemplo, Cerro-Amate no está conectado con Sevilla Este o Torreblanca, o San Jerónimo, por la que no pasa ningún transporte de alta capacidad</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, el apartado “4. Transporte Público” donde se proponen medidas para la mejora de la velocidad comercial del transporte público urbano y una optimización de la red en aras de garantizar un servicio de calidad, así como una mejora en el sistema tarifario y los métodos de pago de tal manera que se facilite su uso a los ciudadanos, todo ello con el objetivo de hacer más eficiente el Transporte Público. También se incorporan recomendaciones para mejorar la conexión en transporte público de las distintas zonas del Área Metropolitana y potenciar la intermodalidad.</p> <p>Tanto en el análisis- diagnóstico como en las propuestas, como es lógico, se ha tenido en cuenta toda la ciudad.</p> <p>Además, se realiza un análisis de alternativas para la futura Red de Transporte Público de Alta Capacidad de la ciudad de Sevilla, para el que se ha modelizado todos los viajes con origen y/o destino en el municipio de Sevilla.</p> <p>En el documento de Propuestas se ha incluido además una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible conforme las necesidades de movilidad que se detectan en la fase de diagnóstico. EN el caso de Torreblanca, el documento propone la prolongación de la línea 2 de metro y la ejecución de un aparcamiento disuasorio en cabecera de línea para dar servicio entre otros, a Torreblanca. Por otro lado, el estudio de líneas de media y alta capacidad también prevé conexiones de otras zonas conforme a los datos obtenidos en diagnóstico. Las respuestas de alta capacidad se ofrecen únicamente donde es necesario por el volumen de desplazamientos. En el resto de zonas, la demanda se atiende mediante autobús convencional, lo cual no impide que fuera del horizonte del Plan puedan ser implementados en un futuro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	330/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	458	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Planes de Accesibilidad Universal.El PMUS debe incluir un Plan de Accesibilidad Universal para toda la ciudad y el acondicionamiento de las aceras existentes, que en muchos casos no tienen la anchura necesaria, o están en mal estado y llenas de obstáculos y déficit de accesibilidad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Un plan de accesibilidad se considera un plan sectorial específico, que podría desprenderse de la aprobación del PMUS, pero por definición, no conforma parte del mismo. La ciudad de Sevilla ya cuenta actualmente con un plan sectorial específico en materia de accesibilidad, que fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 22 de junio de 2020. El PMUS no plantea actuaciones ordinarias en materia de conservación de pavimentos o acerados, cuya importancia no se pone en entredicho, sino que plantea la creación de nuevas infraestructuras al servicio del peatón mediante la generación de nuevos espacios englobados dentro de las diferentes estrategias que se recogen en el apartado correspondiente de Movilidad Peatonal, para la nueva peatonalización de espacios o ampliación de la infraestructura al servicio del peatón en determinadas ubicaciones consideradas estratégicas a nivel de Ciudad, etc. no por cuestiones de cumplimiento de la normativa, ya de por sí de obligado cumplimiento, sino con objeto de potenciar determinados espacios y cualificarlos para su uso por parte de los peatones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	331/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>459</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Implantar direcciones únicas en sustitución de doble sentido en las calles del interior de los barrios con el objeto de reducir los puntos conflictivos entre automóvil y peatón. Como propuesta la reforma necesaria de la calle Pages del Corro en Triana.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya incluye la transformación de varias vías de doble sentido en vías de sentido unico. El detalle de la gran cantidad de viarios locales no permite recoger este tipo de vías, entendiendo además que por el crecimiento urbanístico de la ciudad de Sevilla, no es posible generalizar este tipo de soluciones debido a la complejidad que requiere el estudio de los flujos circulatorios que permitan garantizar una correcta accesibilidad a las distintas zonas y viarios principales, al contrario que ocurre en otras ciudades que cuentan con uana trama viaria más reticular. En lo que respecta al caso concreto de Pagés del Corro, el PMUS también incluye, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.3. Propuestas para la Movilidad Peatonal en el Distrito Triana”, la propuesta de reurbanización y regularización de la sección dejando carriles estrictos para la circulación de vehículos, reordenación de bandas de aparcamiento, transformándola en calle 30 con calzada compartida con la bicicleta.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	332/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>460</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejoras del sistema de bicicleta compartida. Por ello proponemos que se añadan las siguientes mejoras a las ya propuestas en el citado Plan :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Municipalización del servicio de alquiler de bicicleta, que pasaría a estar gestionado por TUSSAM.</li> <li>● Lanzamiento de bonos a empresas, tanto públicas como privadas, para fomentar el uso de la bicicleta entre el personal.</li> <li>● Lanzamiento de bonos familiares, con especial atención de familias numerosas y familias monoparentales y monomarentales.</li> <li>● Que el sistema de alquiler de bicicletas sea compatible con el de bicicletas para las estaciones de metro y trenes.</li> </ul>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “2.4. Propuestas para la mejora del sistema de bicicleta compartida” varias de estas propuestas como: garantizar un mínimo de bicicletas en servicio de 2.600 unidades en todo momento, incorporando modelos más ligeros y manejables, Incorporación de elementos de anclaje para bicicletas en la red de bicicleteros existentes, gestionables por los usuarios mediante App móviles, e incrementar el número de estos en las zonas en las que no existen o los que hay resultan insuficientes, así como la integración del sistema de Sevici dentro de la tarjeta del Consorcio con la que es posible pagar tanto en Metro como en otros sistemas de transporte público, y además prevé lamodernización del servicio con biciletas más ligeras con anclaje en la red de bicicleteros convencional. El sistema de bicicleta compartida está gestionado directamente por el Ayuntamiento a través de la Gerencia de Urbanismo ,ediante contrato por el Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo en sesión celebrada el 15 de marzo de 2.007, para la instalación, gestión y mantenimiento en el dominio público municipal de la Ciudad de Sevilla, de un sistema de transporte público individualizado mediante bicicletas, entendiend que carece de relevancia para la movilidad de la ciudad que la gestión sea llevada por dicho organismo, o por la propia TUSSAM.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	333/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>461</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Cambio de Aparcamientos subterráneos sólo para residentes para favorecer el aparcamiento de residentes en Centro Histórico. Se pondrán en marcha el cambio de uso público por sólo residentes para reconvertir los aparcamientos siguientes:</p> <p>Sor Angela de la Cruz. Aparcamiento Imagen Plaza de la Magdalena (Antigua Galerías preciados) El Corte Ingles (proxima caducidad de concesión) Aparcamiento de la Avenida de Roma</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos de rotación de Av. de Roma y de la Concordia, a los que hace referencia la alegación son concesiones administrativas con periodos de concesión determinados, generalmente entre 50 y 75 años, por lo que será a la finalización de las mismas cuando se tenga que analizar su posible conversión en aparcamientos para residentes, y no en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible. En el caso de los aparcamientos de Imagen y de Magdalena, se trata de aparcamientos privados.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	334/485	

Nº ID	<b>462</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Ampliación de la red de vías ciclistas. Reprogramación del Plan director de la Bicicleta. Aprobado en 2013, sigue pendiente de ejecución. Las actuaciones que se acordaron realizar para nuevas vías ciclistas fueron las siguientes, la mayoría se pueden conseguir desplazando aparcamientos:</p> <p>Vía ciclista de Doctor Fedriani, desde Hospital Macarena a Parlamento Calle Virgen de Lujan Avenida del Marqués de Paradas</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible dedica, en el Documento Estratégico (I) Propuestas, un capítulo completo a la Bicicleta "3. Propuestas para la Movilidad Ciclista". En dicho capítulo ya se analiza y complementa el Plan de la Bicicleta Sevilla 2020, en concreto en lo relativo a propuestas de compleción de la red, de reforma de tramos, de reformas puntuales, de integración de la bicicleta en el Casco Histórico, de dotación de aparcamientos o de mejora del sistema de bicicleta compartida. En este sentido, las tres vías propuestas ya se encuentran recogidas tanto en el PMUS, como en el Programa de la Bicicleta.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	335/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	463	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plan de corredores BTR-Tranvías con vocación Metropolitana. Coordinación con el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Sevilla.</p> <p>Los corredores BTR se deberían desarrollar por aquellas avenidas principales de la ciudad, con anchuras superiores a los 30 metros. La explotación de esta nueva red de transporte podría ser a cargo de la empresa TUSSAM, que debería invertir en nuevo material móvil adaptado, similar a la tecnología que existe actualmente en ciudades como Vitoria</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible incluye en el capítulo 1 de Gestión de la Movilidad un apartado donde se recoja la necesaria coordinación del PMUS con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30).</p> <p>Si bien el ámbito del PMUS es el municipio de Sevilla se proponen actuaciones de mejora de las conexiones Metropolitanas, como la ejecución de las líneas tranviarias-BTR propuestas por la Junta de Andalucía.</p> <p>Por otro lado, el PMUS incluirá en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p> <p>Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	336/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>464</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejora de la movilidad sostenible en los puentes sobre el Guadalquivir. e proponen mejoras en los puentes de San Telmo, Los Remedos y de Triana. Los criterios de intervención serán:</p> <p>Puente de San Telmo reducir el tráfico a un carril por sentido y ampliar aceras y vía ciclista sea independiente de los peatones</p> <p>Puente Los Remedios reducir a dos carriles de circulación por sentido y ampliar aceras y vía ciclista</p> <p>Puente de Triana limitar al transporte público y vehículos autorizados</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta presentada no puede implementarse de forma generalizada en todos los cruces de la ciudad, dado que podría conllevar importantes demoras, y una grave reducción de la capacidad del viario en muchos casos, que no sólo afectaría al vehículo privado, sino también a la eficacia del sistema de transporte público. El criterio al que se hace referencia ya se lleva a cabo en aquellos lugares donde es posible sin generar mayores perjuicios que beneficios. Sin embargo, su implementación requiere de un estudio promenorizado de cada uno de los cruces semafóricos. En los casos concretos a los que se hace referencia, el Puente de Triana ya cuenta con sendos pasos de peatones en ambos extremos, así como en las conexiones de dichos extremos con todos sus acerados limítrofes. En los casos de la Puerta de la Carne y José Laguillo-Recaredo, la implementación del paso solicitado impediría la correcta evacuación de vehículos que intentan salir del Casco Antiguo a través de Santa María la Blanca y de Muñoz Torrero, dado que al encontrarse un paso de peatones en el giro a la derecha para su incorporación a la Ronda, al estar el semáforo en rojo, obstaculizaría la salida del resto de vehículos que quedarían atrapados sin salida en las calles del Casco Antiguo. O en caso de que se dotase de una fase verde específica, habría que reducir tiempos de paso en viario principal, lo que generaría igualmente importantes demoras. Igual ocurriría en el caso del Puente de San Telmo. La estructura de los cruces semafóricos de la ciudad, el tiempo de paso y la secuanci de las fases se coordinan lo mejor posible para favorecer el tránsito peatonal, dentro de un equilibrio razonable. La implantación de este tipo de medidas porvocaría demoras y atascos insostenibles. No obstante, las cuestiones de este tipo de deatlle, no son propias de un documento de plnificación estratégica en materia de movilidad, sino de la gestión ordinaria de la red semafórica, por loque pueden ser planteadas con garantía de una respuesta justificada al área reponsable de la red semafórica en cualquier momento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	337/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 310
Con fecha <b>02/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Manuel Fernández Ruiz</b> en representación de
<b>SEVILLA SE MUEVE</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	338/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>470</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Invaldar el documento desde el punto de vista técnico por bases irreales y parciales: - Aunque las líneas de Metro están en proceso de actualización, no consta que estén en proceso de revisión; - No se creen los datos de viajes que se generan desde el exterior de la ciudad, por lo que supone un error de partida en la definición de movilidad; - No se justifican la cantidad de viajes que se producirán en torno a los nuevos desarrollos urbanísticos, haciéndose una estimación de la nueva población pero sin desarrollar una metodología de como se distribuirán esos viajes hacia el resto de la ciudad; - Se justifica la ampliación del Metrocentro de acuerdo con lo previsto en el PGOU, lo cual es falso de acuerdo con los planos del PGOU que se adjuntan en sus Planos de Ordenación;</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS cita el origen de todas las fuentes de datos y trabajos de campo realizados en la definición del documento de diagnóstico, pudiendo ser contrastadas en su totalidad. Respecto al análisis de las líneas de transporte público de alta capacidad el Plan de Movilidad Urbana Sostenible lleva a cabo un análisis de las distintas propuestas técnicas posibles que podrían plantearse en función del tipo de transporte (BTR, metro) y la posible ubicación en la vía pública (subterráneo o en superficie). En este sentido, se han analizado las distintas posibilidades técnicas, siempre a la luz de lo que suponen para la mejora de la movilidad sostenible. Dicho estudio se lleva a cabo, tal y como se manifiesta en el propio Plan, para disponer de información para la toma de decisiones una vez que la Junta de Andalucía, que es la administración competente, plantee la solución que pretende implementar, todo ello, debido a las manifestaciones que dicha administración ha llevado a cabo sobre la posibilidad de que se ejecuten tramos en superficie. El documento de PMUS no apuesta por tanto por ninguna solución, sino que analiza todas las posibles desde todas las ópticas existentes, y dado que para la modelización del sistema es necesario partir de alguna de ellas, toma como válida una alternativa mixta, con indicación expresa de que a nivel funcional no supone cambios con la alternativa subterránea. La decisión corresponderá en todo caso a la Junta de Andalucía, tal y como se indica en repetidas ocasiones en el documento. Con independencia de lo anterior, el Plan ha recogido también una propuesta transitoria y flexible de implantación de líneas de media y alta capacidad basadas en sistemas neumáticos (no ferroviarios), hasta que la junta de Andalucía ejecute la totalidad de las líneas de Metro.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	339/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



***Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública***

En cuanto a la estimación de los viajes diarios, se basan en las encuestas a residentes en Sevilla por tanto no se han encuestados a residentes en el exterior. Se han estimado el número de viajes en vehículo privado (principal modo de desplazamiento en estas relaciones) con los datos de las encuestas pantallas realizadas en los diferentes accesos de la ciudad, por tanto como se dejó constancia en el diagnóstico, los cuales han sido contrastados con los datos de aforos de carreteras de acceso a Sevilla desde el área metropolitana.

Los viajes que se producirán por los nuevos desarrollos se distribuyen proporcionalmente a la matriz actual de movilidad ya que la distribución a futuro se desconoce y lo más adecuado es hacer esta hipótesis.

En el PMUS se recoge la consideración del PGOU de 2006 de "la implantación extendida de un sistema de metro ligero en superficie en el área central de Sevilla como "un nuevo modo de desplazamiento en el interior del Área Central de la ciudad, que tendrá conexiones con el resto de modos de carácter metropolitano". Si bien en el plano o.e.06 incluye como dice la leyenda una "posible ampliación del trazado del tranvía metrocentro", la propuesta de trazado de la ampliación del Metrocentro es la que recoge el Plan Especial que se redactó en 2018 , estudio mucho más reciente que el PGOU que tiene en cuenta todos los factores necesarios para determinar la solución más óptima de trazado que dé respuesta a las necesidades detectadas ya en el PGOU. El diseño propuesto para la ampliación del metro ligero en superficie es compatible con la normativa vigente en la Ciudad sobre planeamiento urbanístico y se ha adaptado a las exigencias sobre protección del medio ambiente.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	340/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	471	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En el estudio de alternativas, no se justifican los valores obtenidos para las velocidades comerciales por modo de transporte, en especial el valor del metro ligero en superficie, cuya velocidad se considera de 22 km/h, cuestión que queda desmentida por el propio PMUS en base a las experiencias locales del Metrocentro, recogidas en la Tabla 3 (página 101), que indica que el tranvía se mueve a una velocidad media de entre 6,30-21 km/h. En la Tabla 5 se recogen las velocidades comerciales según modo de transporte, aunque sería más correcto definir velocidades comerciales según tipo de infraestructura: - Plataformas segregadas (subterráneo en zona urbana) con velocidad punta de 70 km/h y velocidad comercial de 30 km/; - Plataforma reservada, con velocidad punta de 50 km/h y velocidad punta de 17-21 km/h; - Plataforma compartida en superficie, con velocidad punta de 20 km/h y velocidad comercial 6-8 km/h</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La velocidad del metro ligero en superficie se ha tomado de la estimada para la ampliación del metrocentro es la recogida en el Plan Especial. El metrocentro actual presenta un tramo con plataforma única compartida en la que por cuestiones de seguridad la velocidad es mucho más reducida. Se trata en cualquier caso de valores medios, que dado el carácter del estudio que se lleva a cabo, sería necesario particularizar en detalle tramo por tramo, cuestión esta que no procede, dado el propósito ya manifestado anteriormente que tiene dicho estudio, por lo que a los efectos para los cuales se ha elaborado, se considera perfectamente válido.</p> <p>Los valores utilizados han sido contrastados y aceptados por TUSSAM, si bien se considera adecuado la tipología recogida en la tabla al ser los términos utilizados en el resto del documento y evitar confusiones al respecto.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	341/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	472	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
La velocidad comercial en las alternativas planteadas que atraviesan en superficie el Casco Histórico se vería reducida, no llegando a alcanzarse en algunos tramos los 6 km/h, por lo que un tranvía cruzando el Centro Histórico no resolvería los problemas de movilidad.			
<b>Valoración:</b>			
Ya ha sido respondida en las alegaciones anteriores			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	342/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	473	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Presentan muchas dudas y cuestiones sobre la modelización realizada en cada una de las alternativas (lo explican detalladamente) y sobre el análisis multicriterio.			
<b>Valoración:</b>			
<p>El modelo de transporte es del municipio de Sevilla, siendo los datos base los resultados de la encuesta de movilidad, los datos de demanda de la red de transporte urbano así como la demanda de la línea 1 en el tramo perteneciente al municipio si bien también se consideran los vehículos que entran por las vías de acceso a la ciudad resultado de las encuestas pantalla.</p> <p>Los resultados de las distintas alternativas de transporte de alta capacidad se han obtenido como resultado del modelo de transporte realizado, modelo que se ha ajustado en la fase final del mismo para la evaluación conjunta de las propuestas por lo que los resultados han variado levemente.</p> <p>La elaboración de un modelo de transportes es un proceso complejo y difícil de entender en el que intervienen mucho parámetros. Si bien todo el proceso se explica en el punto 2. Modelo de transportes del documento de Evaluación.</p> <p>El modelo desarrollado es adecuado para el alcance propio de un PMUS siendo la herramienta para evaluar las propuestas contempladas en el Plan, y poder comparar unos escenarios con otros dentro de un mismo marco.</p> <p>Respecto a los viajes en transporte público no se consideran las etapas sino los viajes, de hecho se han calculado el nº total de transbordos en transporte público (otro de los criterios considerados para el multicriterio) analizando el nº medio de transbordos en transporte público (0-1)</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	343/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	474	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Falta de conexión de las líneas 1 y 2 proyectadas, al unir una de ellas. Proponen una corrección o ampliación de la red de metro planificada en 2011: conectar la L1 actual con Santa Justa a través de Luís de Morales y Kansas City, y así se tendrían en un futuro unas Líneas 1 y 2 de Metro con las estaciones de cabecera cambiadas: una línea uniría Ciudad Expo con Torreblanca y otra Puerta Triana con Olivar de Quintos, encontrándose ambas en dos estaciones centrales de intercambio en Nervión y Santa Justa. Se evitaría así la ampliación del Metrocentro, y ejecutar un paso subterráneo para dicha ampliación, y esta propuesta de líneas conectaría con la línea 3 de metro una vez que sea ejecutada.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La red de transporte metropolitano suburbano excede la competencia del Ayuntamiento de Sevilla. El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla. La ampliación de Metrocentro desde San Bernardo hasta Santa Justa no invalida cualquier otra actuación que por parte de la junta de Andalucía pudiera llevarse a cabo en lo que respecta a posibles modificaciones de los trazados de las líneas de Metro cuando las mismas se construyan, y permite en cualquier caso dar una respuesta más ágil de la que cabe esperar atendiendo al ritmo de desarrollo de los proyectos de Metro para atender las necesidades de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	344/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	475	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Proponen que se incorporen en el PMUS las nuevas alternativas de red que desglosan en el documento, así como su propuesta para el entorno de Santa Justa</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los escenarios recogidos en el PMUS responden al propósito antes indicado para poder disponer de n estudio técnico objetivo en caso de que la Junta de Andalucía plantee opciones dentro del proceso de revisión/actualización que está llevando a cabo de las distintas líneas de Metro. Cualquier otra modificación no corresponde por tanto al Ayuntamiento de Sevilla. En caso de que las alternativas que en su momento planteen difieran de las estudiadas, se llevará a cabo el análisis permitente de las mismas. No cabe opr tanto la consideración de alternativas distintas por los motivos indicados. Con independencia de los anterior, el Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implmentación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inical sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	345/485	

Nº ID	476	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debería proponer la implantación de una red de carriles reservados densa que cubra toda la ciudad y con unas condiciones mínimas de diseño, para que tengan prioridad sobre el tráfico común.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La red de carriles reservada debe ser adecuada a las necesidades de la red de autobuses, por lo que se propone la realización en primer lugar de un estudio en detalle para comprobar la anchura de los carriles reservados al transporte público, así como el estado de los mismos y en segundo lugar estudio para la ampliación de la actual red de carriles reservados al transporte público con el objetivo de crear una red continua y conectada en este estudio se deberá estudiar de manera conjunta con TUSSAM donde es precisa la instalación de separadores de carril bus con los carriles de circulación. Se propone incorporar sistemas de prioridad semafórica en transporte público en aquellas vías con alta intensidad de tráfico, con mayor número de líneas y mayor número de pasos de buses/hora que a su vez son también las vías con carriles reservados al transporte público o candidatas a la implantación de estos, lo cual se adaptará al nuevo mapa de líneas de media y alta capacidad incorporado al PMUS. Los criterios empleados para la reserva de un carril para la circulación exclusiva de autobuses son que la misma se considera justificada siempre que el número previsto de usuarios sea superior al de personas que utilizan como media un carril convencional, en el mismo período de tiempo, normalmente, la hora o período punta del día. En vías urbanas, donde la capacidad se reduce por debajo de los 600 vehículos por hora y por carril, una plataforma de un carril reservado podría justificarse con volúmenes de autobuses en torno a los 15-20 vehículos por hora. La propuesta de implantación de carriles BUS del PMUS es como consecuencia de la aplicación de dicho criterio. La conformación de las distintas tipologías posibles de carriles BUS depende de las posibilidades que ofrecen las secciones transversales de cada viario por razones de espacio.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	346/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	477	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En la contabilización de carriles bus se han incluido tramos donde no existe carril bus : calle Resolana (en sentido Prado), Ronda de Triana, Kansas City (en sentido Santa Justa), Montes Sierra, Avenida de la Paz, Enramadilla, Av. Borbolla o Avda. Alcalde Manuel del Valle (adjuntan imagen con tramos detectados erroneamente)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La figura 79 muestra tanto el carril actual como el carril que ya ha sido planificado anteriormente, y el que se planifica conforme a los criterios que recoge el propio Plan. Para evitar confusiones se hará esta puntualización en la leyenda de la figura y se hablará de la red completa de carriles bus implantada y solicitada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	347/485	

Nº ID	478	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El criterio en el que el Plan se basa para detectar los ejes susceptibles de implementación del carril bus es la cantidad de buses por hora de TUSSAM que en la actualidad pasan por cada eje. A su juicio es un análisis que se queda corto por los siguientes motivos: - Parte de la situación actual y no considera situaciones futuras donde debería tenderse a un mayor peso de la red de autobuses urbanos, con ampliaciones de líneas y frecuencias; - Tampoco tienen en cuenta los autobuses metropolitanos o interurbanos que hacen uso del viario de la ciudad, que prestan un servicio en ella y tienen derecho a usar el carril bus; - No se efectúa un análisis desde el punto de vista de los retrasos que la congestión de tráfico o el incivismo del mismo (doble fila), genera al servicio de autobús.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El estudio llevado a cabo parte de la situación actual y propone complementar la red de carriles bus atendiendo a las necesidades existentes de transporte público. La oferta de plazas, en este sentido, no se trata de un elemento que se vea alterado de forma inmediata, dado que ello supone una planificación para la adquisición nuevo material móvil, ampliaciones de plantilla de TUSSAM, etc. Con independencia de lo anterior, la mayor parte de las ocasiones, la oferta es muy superior a la demanda a la vista de los datos de ocupación de los autobuses, por lo que aún produciéndose un incremento de la demanda, la oferta actual de plazas permitirían absorber la misma de forma adecuada con el número de autobuses existentes. No obstante, y dado que el PMUS se trata de un documento "vivo", en las revisiones que se preverán una vez se apruebe el mismo, se pueden plantear nuevas modificaciones de dicha red, por lo que se trata por tanto de un elemento flexible. En lo que respecta a otras cuestiones que penalizan la velocidad comercial del autobús, el Plan prevé la protección de los mismos en aquellos lugares donde la sección y tipología de viario lo permita, mediante la implantación de sistemas de segregación, y otras medidas que la práctica demuestra útiles para evitar la ocupación irregular de carriles de circulación. Por último, en lo que respecta a los autobuses metropolitanos, el recorrido de los mismos dentro de la ciudad es mínimo comparado con el recorrido exterior y las demoras que se producen en los accesos a la ciudad desde el área metropolitana, por lo que el Plan ha planteado medidas para la mejora de dicha problemática por entender que es determinante, junto con la fiabilidad, en la elección de dicho modo de transporte. Unavez en la ciudad, los buses metropolitanos pueden emplear los carriles bus existentes del mismo modo en que lo hacen los autobuses urbanos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	348/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>479</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El modelo de carril bus de Sevilla es profundamente ineficiente: - Está exento de segregación longitudinal, unicamente protegido por señalización horizontal; - Trazado discontinuo en los cruces y semáforos se interrumpe para permitir giros a la derecha del tráfico, y se permite en numerosos tramos la invasión del carril bus para realizar maniobras de aparcamiento; - Se encuentra falto de extensión y coherencia global.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Dichas carencias son reconocidas en el documento, y por ello plantea un conjunto de propuestas, recogidas en el punto 4.2.2. del documento de propuestas, para la mejora y compleción de la Red.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	349/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>480</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Hay que avanzar en un modelo de carril bus donde se minimice su invasión, por lo que se propone una Plataforma Central Reservada al Bus, con la separación funcional con la que se diseñan las plataformas tranviarias actuales. Dicho esquema consistiría en disponer los carriles reservados al autobús en los carriles centrales de la calzada, garantizando así una plataforma central exclusiva e independizada completamente del resto del tráfico. Los cruces semafóricos tendrían prioridad para el transporte público y el acceso a paradas, situadas como dársenas entre el carril bus y los carriles de tráfico, se realizaría directamente a través de pasos de peatones semaforizados.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La ubicación y tipología de los carriles reservados BUS dependen de la sección, geometría y tipología de cada calle, así como de los itinerarios de las distintas líneas de autobús usuarias de los mismos, y deben de ser tenidos en cuenta de forma conjunta con la funcionalidad del viario sobre el que se implanta. No todas las líneas pueden ser usuarias de este tipo de infraestructura, debido a los itinerarios que tienen las mismas, la ubicación y distancia entre paradas, etc. En este sentido, los giros a izquierda y derecha en plataformas centrales obligan a introducir fases exclusivas que penalizan el tráfico, no sólo del vehículo privado, sino de otras líneas de autobús que pueden circular por las calles donde se implanta fuera de dichos carriles, y además obliga a disponer de mayores secciones de viario para los ensanchamientos necesarios en las zonas de parada. Se trata por tanto de una solución válida, pero no generalizable para el conjunto de la red, motivo por el cual únicamente se contemplan para su implantación en aquellas líneas de media y alta capacidad en las que sea compatible con la funcionalidad atribuida al viario.</p>			

350

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	350/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>481</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone una red de viarios para introducir la plataforma central reservada al bus: - Pablo de Olavide- Avenida de la Paz- Sann Bernardo; - Aeropuerto- Kansas City- Santa Justa- Luís de Morales- San Francisco Javier- San Bernardo; - Pino Montano- Alcalde Manuel del Valle- Kansas City; - Puerta de Carmona- Luís Montoto- Avenida de Andalucía- A92- Torreblanca; - San Jerónimo- Torneo- Plaza de Armas- Colón- Delicias- Reina Mercedes; - A49- Expo 92- Plaza de Armas. Esta red sería ampliable, con visión metropolitana, hacia Dos Hermanas, el eje Gelves- Coria- Puebla del Río, Alcalá de Guadaíra por la A-92, La Rinconada y La Algaba.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La red de carriles bus reservados en plataforma central debe de corresponderse con trazados concretos de líneas dado que es necesario tener en cuenta los giros hacia otras vías que intercepten la circulación de vehículos. No son válida por tanto de forma generalizada si se pretende que dichos carriles sean segregados mediante elementos físicos, y deben de responder por tanto a un estudio específico de líneas, y compatibles con la funcionalidad de los viarios por donde discurre, no siendo objeto de definición por parte de este documento, sino de un posterior estudio de desarrollo específico, de detalle, en el que se tengan en cuenta todos los elementos encasarios como los movimientos permitidos cruce a cruce, ubicación de paradas, secciones de viario disponibles en cada punto, etc. Elemtnos que no son los propios de un documento de planificación estratégica, sino de un estudio de desarrollo, conforme a las previsiones del propio PMUS.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	351/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>482</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta Calle Torneo: se propone una plataforma reservada al autobús , con una vía de servicio con banda de aparcamientos, que en el caso de las paradas de bus serían eliminadas para dejar espacio a la marquesina y a la dársena, estrechando el carril de la vía de servicio a 3 metros, y dejando espacio libre para permitir la plantación de arbolado. Esta situación podría prolongarse en Concejal Jiménez Becerril sin la vía de servicio y los aparcamientos y limitando los giros a la derecha en la calzada en sentido norte, logrando así conseguir la plataforma reservada al transporte público ideal.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La calle Torneo ya cuenta actualmente con un carril bus segregado, con un funcionamiento adecuado. La prioridad que establece el Plan en esta fase es la de conseguir extender el modelo de carriles BUS segregados hacia más vías de la ciudad, lo cual no es impedimento para que en revisiones posteriores del Plan se puedan implementar mejoras en los ya existentes, que además deberían de contar con estudios específicos de capacidad de la vía para garantizar un adecuado equilibrio con la funcionalidad del viario al eliminarse, en la práctica, carriles de circulación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	352/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>483</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS realiza un breve análisis sobre la realidad del bus urbano indicando que la cobertura es muy buena y apuntando a que existen solapes de área de influencia de paradas, que permitirían eliminar paradas para conseguir mejor velocidad comercial. Realizar un análisis basado únicamente en el radio de acción de parada sin considerar el viario peatonal que lleva a cada parada es desacertado, ya que un radio de 300 metros en planta pueden ser varios cientos de metros más debidos a la forma de las manzanas y los recorridos de pie de acceso que pueden realizarse. Este análisis puede dar lugar a un empeoramiento sensible del servicio para colectivos particulares, como la tercera edad, personas con movilidad reducida o niños.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El cálculo de la cobertura para la red de Transporte Público de superficie en autobús se realiza, con carácter general, con un radio de 300 metros. Es evidente que en muchos casos la distancia real a recorrer no es la línea recta por lo que la cifra es mayor. Es imposible realizar un estudio detallado de las distancias reales a todas y cada una de las paradas y desde cualquier punto del radio de acción ya que las opciones son infinitas, sin embargo, las simulaciones realizadas permiten estimar que las distancias medias recorridos por los usuarios de las paradas no superan en más del 50% las distancias en línea recta. El hecho de que la distancia media entre paradas en la red de líneas sea de 350 metros hace que estableciendo un radio de 300 metros exista un solape en los círculos de la cobertura y de que en casos concretos, cuando estas distancias entre paradas son inferiores a los 200 o 250 metros, se pueda analizar su reestructuración. En todo caso, el PMUS no plantea la supresión de paradas, únicamente se propone esta opción en la nueva Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	353/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>484</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Sería preciso jerarquizar de algún modo la red de líneas de TUSSAM, y plantear el estudio de líneas de bus con vehículos más reducidos, líneas exprés...			
<b>Valoración:</b>			
El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	354/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	485	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Temas sobre las que el PMUS debería haber profundizado en lugar de quedarse en una simple recomendación a TUSSAM: - Establecimiento de conexiones de la Cartuja con la zona norte de la ciudad (Pino Montano y San Jerónimo); - Nuevas conexiones transversales de la ciudad con servicio a Sevilla Este, conectándola con el Norte de la ciudad y con el norte del casco histórico, haciendo uso de la Carretera de Carmona hacia la Macarena; - Extensión de la línea 2 hacia la Cartuja, trasladando la cabecera de la línea hacia la estación de cercanías; - Nuevo corredor trasversal de autobús: Felipe II- Alcalde Juan Fernández- Gran Plaza- Av. del Greco- Samaniego- Previsión- Fray Isidoro de Sevilla- MACarena, implicando la adaptación del viarip en varios puntos, especialmente en el tramo final; - Prolongación de la Línea Norte desde San Bernardo hacia el sur de la ciudad, creando un nuevo corredor trasversal, a través de vías sin servicio de bus urbano trasversal como Diego MARTÍNEZ Barrio o Bueno Monreal, conectando con Reina Mercedes, Heliópolis y Bermejales.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado anteriormente, el Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla. Dicha propuesta se basa en las matrices origen destino obtenidas a partir de los trabajos de campo y resto de datos disponibles de la red viaria y de transporte público urbano, y dan respuesta a las necesidades existentes de desplazamiento entre los diversos puntos de la ciudad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	355/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>486</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>TUSSAM podría empezar a llevar a cabo servicios hacia municipios limítrofes, especialmente el Aljarafe, prolongando alguna de las líneas urbanas existentes para dotar de ejes de referencia al sistema de transporte público más allá de la capital, con más capacidad y más frecuencia.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El establecimiento de servicios metropolitanos de transporte es competencia de la Administración Autonómica y la ejerce a través del Consorcio Metropolitano de Transporte del Area de Sevilla. A pesar de ello, el resumen ejecutivo recoge en su página 42, la voluntad de conformar una autoridad única del transporte metropolitano. En el medio plazo podría configurarse como objetivo lograr una fórmula de colaboración entre los municipios del área metropolitana de Sevilla que generan mayor número de viajes entre éstos y la urbe que posibilite la delegación de las competencias sobre los servicios de transporte público urbano en una autoridad única de transporte metropolitano de viajeros por parte de los municipios que se adhieran voluntariamente. TUSSAM se ofrece como voluntaria para asumir esa responsabilidad, que permitiría una gestión conjunta del transporte público colectivo metropolitano. Por tanto, ya se encuentra recogido en el documento.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	356/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>487</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Integración tarifaria y Consorcio de Transportes: el PMUS plantea y defiende la integración tarifaria de transportes públicos pero no profundiza en el problema. La solución pasa por que el Consorcio de Transportes evolucione a Autoridad del Transporte Metropolitano y que sea la única entidad habilitada para la venta y gestión del billete de masas (abonos mensuales, anuales, billetes multiviaje), en los medios metropolitanos (bus urbano, metropolitano, metro y cercanías)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En el documento de propuestas en el apartado 4.8.Cambio del modelo de Gobernanza Metropolitana del Sistema de Transporte, se propone la creación de esta autoridad única de transporte metropolitano de viajeros con el objetivo de lograr una fórmula de colaboración entre los municipios del área metropolitana de Sevilla. Se trata en cualquier caso una medida que corresponde a la administración autonómica, por lo que el desarrollo de la misma deberá concretarse, en caso de que exista la voluntad política de acometerla, en el seno de la Junta de Andalucía, donde se deberán analizar las distintas alternativas que puedan dar cumplimiento a las necesidades planteadas. La medida también se encuentra recogida en la página 42 del Resumen Ejecutivo</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	357/485	

Nº ID	<b>488</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Conexión del aeropuerto con Santa Justa y el centro de la ciudad mediante buses con mayor frecuencia, capacidad e infraestructura dedicada (BTR). Sería útil valorar la unión directa mediante buses a través del Consorcio de Transportes, con puntos neurálgicos en las localidades más pobladas del área metropolitana, como el Aljarafe Central, La Rinconada, Alcalá o Dos Hermanas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan reivindica la finalización de las obras del tranvía de Alcalá, y de la red de tranvías del Aljarafe o un sistema similar tipo BTR o similar al y aimplantado por parte del Dos Hermanas para la conexión con las líneas de la red de Metro. En lo que respecta a la conexión con el aeropuerto, la tipología de vehículos que requiere este servicio no hace viable la conexión directa sin trasbordos con el Casco Antiguo de la ciudad. No obstante, el PMUS contempla la conexión ferroviaria entre Santa Justa y Aeropuerto, y el trasbordo con la futura línea 2 de Metro en Santa Justa, así como con la prolongación de Metrocentro. También el nuevo diseño incorporado en desarrollo de las líneas de media y alta capacidad transitorias hasta la implementación de las líneas de Metro, prevé la ejecución de un tranvibús entre Santa Justa y Campana.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	358/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>489</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
La flota de autobuses urbanos debería apostar por ampliar la flota hacia emisiones aprovechando la tecnología existente de buses eléctricos y de hidrógeno.			
<b>Valoración:</b>			
El PMUS contempla en su capítulo de Medidas para la Descarbonización del Transporte, que el 25% de la flota, actualmente propulsada con combustibles fósiles, se transforme en eléctrica, y el 75% restante esté integrada por vehículos de bajas emisiones propulsados por gas natural para el año 2030.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	359/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>490</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS toma una postura inadecuada en la gestión del tráfico, planteando una mejora de sus condiciones cuando se necesitan medidas que vayan en la dirección opuesta. Se echa en falta un análisis orientado a la reducción de la cantidad de coches que circulan por la ciudad o conceptos como la evaporación del tráfico. A su vez, el análisis del tráfico se encuentra sumamente falto de coordinación y condicionamiento por estrategias que teóricamente deberían ser superiores, como la promoción de peatones y ciclistas en la escala de prioridades del reparto del espacio público.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible contiene iniciativas y acciones dirigidas a reducir el número de vehículos privados en circulación por el viario de la Ciudad. El Plan se entiende como un todo integrado, por lo que aplicación e implantación de las medidas contenidas en los documentos de propuestas racionalizará el uso del vehículo privado, partiendo de medidas de fomento del transporte público, políticas de calmado de tráfico y consolidación de la jerarquía viaria, medidas de penalización del estacionamiento en destino, implantación de zonas de tráfico restringido, y peatonalizaciones entre otras. Ello no tiene porqué implicar el abandono de medidas orientadas a la red viaria orientadas especialmente a resolver problemas de congestión actualmente ya existentes, que también generan contaminación. La estrategia del Plan apuesta por la penalización del vehículo en destino, no en tránsito, dado que se entiende que las estrategias de penalización del vehículo orientadas a la reducción de capacidad o generación de puntos de congestión del tráfico son erróneas y no consiguen el propósito buscado, sino que por el contrario, además del malestar ciudadano, incrementa los tiempos de viaje, y la contaminación, y no consiguen reducir el uso del vehículo privado al seguir disponible la oferta de estacionamiento en destino.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	360/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	491	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se observa una carencia en el viario de gran capacidad en la zona Norte de la ciudad, derivada de la inconclusa SE-30. El PMUS debería contemplar la transformación de la Ronda Urbana Norte, suprimiendo su carácter actual de ronda periférica, reduciendo el tráfico de esta zona, haciendo esta vía más permeable a los habitantes de los barrios adyacentes, plantación de arbolado, aumento de los pasos de peatones y semáforos y la construcción de carriles bici.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El epígrafe 2.8.2 recoge medidas para la reurbanización del viario indicado orientadas al fin indicado en la algeación. Dichas medidas se complementan con las previstas en el apartado 6.5.3 del documento de Propuestas, para redirigir los tráficos de la RUN hacia la ronda SE-020. Si bien se recoge una propuesta de sección, la misma debe entenderse como orientativa, pudiendo variar en el momento de su ejecución, siempre y cuando prevalezcan los principios que llevan a la reurbanización de dicho viario en la redacción del proyecto en su momento. Por tanto, ya se encuentran recogidas en el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	361/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>492</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se reclama la ejecución del Paso Territorial Norte como cierre de la SE-30, lo que supondría una variante más rápida y funcional a la Ronda Urbana Norte, tendría conexiones directas con el Acceso Norte (Autovía de La Rinconada), y las carreteras de Brenes y de La Algaba, que podrían incorporarse a la ciudad de Sevilla sin entrar a la ciudad, como ocurre hasta ahora.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>EL PMUS entiende como una alternativa más realista dentro del horizonte del Plan, la remodelación de la ronda Supernorte SE-020 como alternativa a la inconcluso cierre de la SE-30 por el Norte. EL punto 6,5,3 del documento de propuestas recoge las medidas previstas para esta zona. Ello no implica la renuncia a actuaciones muchas ambiciosas, que de hecho se recogen en diversos puntos del documento, como puedan ser la finalización completa de la SE-30, o de otras infraestructuras de conexión intermedias entre los anillos de circunvalación, sino que de acuerdo con las proyecciones y datos actuales se cree poco probable, por lo que se apuesta por alternativas más realistas en el medio plazo. En cualquier caso, se trata de una infraestructura metropolitana ya planificada, que puede ser reactivada y solicitada, con independencia del PMUS en cualquier momento a la administración competente en cada caso.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	362/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	493	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debería realizar una observación crítica del estado del viario de la ciudad, dimensionándolo adecuadamente para los modos más prioritarios de movilidad, detectando los puntos de sobredimensionamiento de las calzadas y proponiendo mejoras y sistemas de gestión que permitan reducir el tránsito viario de vehículos motorizados privados, lo cual se traduciría en un beneficio para la movilidad sostenible.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado anteriormente, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible contiene iniciativas y acciones dirigidas a reducir el número de vehículos privados en circulación por el viario de la Ciudad. El Plan se entiende como un todo integrado, por lo que aplicación e implantación de las medidas contenidas en los documentos de propuestas racionalizará el uso del vehículo privado, partiendo de medidas de fomento del transporte público, políticas de calmado de tráfico y consolidación de la jerarquía viaria, medidas de penalización del estacionamiento en destino, implantación de zonas de tráfico restringido, y peatonalizaciones entre otras. La estrategia del Plan apuesta por la penalización del vehículo en destino, no en tránsito, dado que se entiende que las estrategias de penalización del vehículo orientadas a la reducción de capacidad o generación de puntos de congestión del tráfico son erróneas y no consiguen el propósito buscado, sino que por el contrario, además del malestar ciudadano, incrementa los tiempos de viaje, y la contaminación, y no consiguen reducir el uso del vehículo privado al seguir disponible la oferta de estacionamiento en destino. El éxito de las medidas previstas en el PMUS Sevilla 2030, generará, una vez se consolide la alteración del reparto modal que se persigue, nuevas oportunidades para la recuperación del espacio público a favor del peatón, para lo cual se podrán poner en marcha actuaciones de urbanismo táctico, o bien de reurbanización ordinaria, que en cualquier caso exceden por su contenido y detalle de los contenidos de un documento de planificación estratégica como el PMUS, y que además serían complementarias una vez se alcancen los objetivos de este último, y que pueden desarrollarse en paralelo. Es materialmente imposible que un documento de estas características pueda recoger todas las actuaciones de ampliación de aceras o reordenación de aparcamientos o secciones de calzada que pueden surgir.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	363/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	494	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debería realizar una reflexión sobre la conexión de la "Segunda Ronda Exterior" entre la Ronda del Tamarguillo y la Avenida de la Palmera: en la glorieta Miguel Ángel Blanco, dicha ronda se bifurca con dos itinerarios que llevan a la Palmera: - Gloriera M.A. Blanco- Alfonso Lasoo de la Vega- Cardenal Illundain-Palmera; - Glorieta M. A. Blanco- Torcuato Luca de Tena- Palmera. Se propone el establecimiento de ambos itinerarios en sentido único, reduciendo a su vez aparcamientos, para permitir el aumento de los espacios peatonales y pacificar las citadas vías. La sección en ambas vías en sentido único pasaría por un carril para tráfico más carriles bus, además del consiguiente aumento de espacio peatonal y de carril bici a costa del carril perdido y la pérdida de aparcamientos. En Luca de Tena debería considerarse la supresión de la rampa de salida del aparcamiento subterráneo para permitir la ejecución de la solución.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta planteada ya ha sido objeto de reflexión, y ha sido descartada debido a la falta de permeabilidad que dispondría la zona comprendida entre las calles a las que se hace referencia por encontrarse ubicada la Ciudad Sanitaria de Virgen del Rocío, por la escasa capacidad que presentaría la calle Luis Rosales para hacer frente a las necesidades de acceso de residentes en toda la zona afectada, que se extenderían no sólo a la zona de Bami, sino a las zonas de La Oliva y del Tiro de Línea. Además, la configuración de la estructura de los puentes del ferrocarril, con mediana entre calzadas y pila central harían inviable la reubicación de carriles. La supresión de los mismos además supondría la alteración de la funcionalidad asignada a parte del viario de la ciudad. Y por último, el cierre de la rampa del aparcamiento subterráneo del Virgen del Rocío podría conllevar incumplimiento de la normativa urbanística para una aparcamiento de dichas dimensiones.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	364/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	495	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El paso subterráneo propuesto en la confluencia de la Ronda del Tamarguillo con la Avenida de la Paz puede ser perjudicial por la destrucción de los bulevares verdes del entorno.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS identifica y analiza las principales puntos que ubicados en el viario principal disponen de un nivel de servicio poco apropiado para la funcionalidad del viario en el que se hallan, y/o producen alteraciones en el correcto funcionamiento de la red viaria. Las propuestas que se llevan a cabo en materia de reordenación de las intersecciones se lleva a cabo desde el punto de vista funcional. En el caso que nos ocupa, se entiende que la única opción posible para reducir las demoras en dicho cruce, atendiendo a las IMD de los viarios de acceso al mismo, y a que uno de los objetivos que se marca el PMUS es potenciar el uso de las rondas exteriores en detrimento de las interiores, es la solución a distinto nivel, sin que el PMUS entre a definir la mejor solución constructiva de dicho paso inferior. No obstante, la ejecución de la infraestructura, una vez se acometa, podrá considerar soluciones de diseño que permitan minimizar en lo posible las afecciones a la masa verde ubicada en el entorno de la actuación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	365/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>496</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Es necesario profundizar en la jerarquización del viario que propone el PMUS, con especial atención al viario local y con una visión multimodal. En la propuesta del PMUS la jerarquía del viario se basa en tres escalones en las que unicamente hace mención expresa a la velocidad como cualidad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La jerarquización del viario se ha establecido acorde a la función asignada cada vía. El documento de Diagnóstico recoge la totalidad de los indicadores y detalla los motivos para asignar una categoría a cada vía.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	366/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	497	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS supone (sin datos) que son muchos los vehículos no residentes que acceden al casco histórico para aparcar en superficie y que se quedan transitando por el mismo en busca de una plaza de aparcamiento disponible. Aunque el PMUS dice querer evitar el efecto llamada, en la práctica estaría incentivándolo o manteniéndolo, creando nuevas plazas de aparcamiento rotatorias en la corona del casco histórico o, incluso, dentro de él, como es el caso del aparcamiento planteado en Marqués de Paradas. No se proponen medidas para reducir los aparcamientos rotatorios existentes en el interior del centro, que se mantienen y se protegen con la Zona de Tráfico Restringido</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los datos acerca del volumen de viajes atraídos al Casco Antiguo se pueden consultar en el documento de propuestas, así como el motivo de viaje y medio utilizado. En el documento de diagnóstico se ofrecen datos acerca del déficit de plazas de aparcamientos diurno (14.839 plazas) y aparcamiento nocturno (3.883 plazas), y se explica convenientemente el origen y cálculo de los datos que se emplean, quedando refrendadas las cifras indicadas en el mismo. Con independencia de lo anterior, la alegación no tiene en cuenta la existencia de aparcamientos de propiedad privada, y que el resto de aparcamientos están sujetos a condiciones de concesiones administrativas que deben de respetarse. Por el contrario, el documento de PMUS recoge medidas de restricción de accesos al Casco Antiguo para usuarios no acreditados, así como de estacionamiento en la vía pública, que son el principal instrumento para reducir la penetración en el mismo. La existencia de un número de plazas muy limitada de aparcamientos de concesión pública en el interior del Casco Antiguo es anecdótica teniendo en cuenta que el sistema propuesto no permitiría el acceso al Casco Antiguo si los parking se encuentran completos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	367/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>498</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no realiza ningún ejercicio de previsión de demanda de dichos aparcamientos ni de análisis de la ocupación de los aparcamientos existentes, lo cual sería deseable para estimar si dichos aparcamientos tienen una base sólida de responder a una demanda de acceso en coche al centro que debe reducirse o atajarse.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS no lleva a cabo la implantación de nuevos aparcamientos en el interior del Casco Amurallado, sino en el exterior del mismo, a modo de aparcamiento disuasorio de la zona que pretende protegerse. Hay que tener en cuenta que la zona centro concentra la mayor cantidad de viajes atraídos de la ciudad y que muchos de ellos corresponden a viajes atraídos de otras zonas del área metropolitana, para los cuales es necesario habilitar alternativas de movilidad, dado que el uso del transporte público por estos usuarios, que acceden de forma ocasional, no es realista.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	368/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>499</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aparcamiento Marqués de Paradas: resulta sorprendente que se propongan 258 plazas en un emplazamiento que ya cuenta a su alrededor con un elevado número de plazas, concretamente 2388 plazas en una isovroma de 5´(aparcamiento Plaza de Armas, Arjona, Mercado del Arenal y Paseo deColón), y 3635 más en una isocroma de 10´(aparcamiento Plaza de la Concordia y aparcamiento Torre Sevilla). Asimismo se deja dicha calle fuera del Plan Respira, a todos los efectos el aparcamiento se emplaza en el entorno del casco histórico, lo cual hace inviable su ejecución en base al planeamiento vigente, pues la calle Marqués de Paradas pertenece al centro histórico como parte del distrito Casco Antiguo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La calle Marqués de Paradas no se encuentra en el Sector Intramuros, sino en la zona denominada como Dársena Histórica. EL Casco Antiguo de la ciudad es más amplio que el sector intramuros, y cada sector dispone de diversos grados de protección en el planamiento. respecto a la delimitación del Plan Respira, la misma ha sido objeto de unproceso de participación independiente, y se resolverá dentro del expediente administrativo correspondiente, dado que además el alcance de los asuntos a tratar en cada uno de estos es distintos atendiendo a la escala del proyecto.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	369/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>500</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aparcamiento San Laureano: ocurre lo mismo que con el de Marqués de Paradas, que se encuentra en el centro histórico. Sería interesante que dicho aparcamiento fuera para residentes, no de rotación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La situación es idéntica a la indicada en el caso de Marqués de Paradas y no es incompatible con el planeamiento. La disponibilidad, o no de plazas de aparcamiento para residentes se definirá en el momento de su desarrollo atendiendo a los costes de ejecución y mantenimiento, demanda prevista, ratios de ocupación por plaza, y resto de factores que se tienen en cuenta ala hora de abordar los estudio de viabilidad económica de este tipo de inversiones. Dichos planes serán supervisados por parte del Ayuntamiento, pudiendo en su caso solicitar, si así lo considera oportuno y existe demanda para ello, plazas o abonos para residentes.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	370/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	501	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Aparcamiento Prado San Sebastián(El Cid): aunque existe un aparcamiento informal de albero junto al edificio de la Fábrica de Tabacos, nada hace necesario sustituir dicho descampado por un aparcamiento de rotación. El Prado de San Sebastián es uno de los puntos mejor comunicados por transporte público, y tiene gran presión de tráfico que debería reducirse en vez de llamar al vehículo privado con la construcción de un nuevo aparcamiento de rotación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los motivos que justifican la planificación de los estacionamientos de rotación de carácter disuasorio del Casco Antiguo ya han sido indicados en los puntos anteriores.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	371/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>502</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El diseño de los aparcamientos para residentes debe ser especialmente cuidadoso en su diseño estructural, que permita la coexistencia del arbolado y la vegetación sobre el mismo, y en la reducción de las plazas de aparcamiento en superficie en consecuencia de la oferta de aparcamiento residencial subterráneo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque se pueda coincidir en el planteamiento, el PMUS se trata de un documento de planificación estratégica, por lo que no es posible definir el detalle de los estacionamientos de residentes que se vayan a ejecutar en cada uno de los puntos de la ciudad. Los mismos se definirán en cada momento de forma específica en función de su ubicación condiciones del medio, espacio, etc. y deberán de tramitarse conforme a las máximas garantías de transparencia e información pública que se exigen por parte de la normativa medioambiental andaluza y el procedimiento administrativo.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	372/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	503	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Se echa en falta que el PMUS no considere el tema del espacio que ocupan las motos en las aceras para su estacionamiento, dotando de aparcamientos delimitados en la calzada como ocurre con las plazas para automóviles.			
<b>Valoración:</b>			
EL epígrafe 2.13 del pdocumento de propuestas indica textualmente "Las zonas para estacionamiento de bicicletas, motocicletas, patinetes, etc, se dispondrán en los bordes exteriores de las calzadas, igual que para el resto de vehículos a motor, sin ocupar zonas de acerado"			

373

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	373/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>504</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta para la Ronda Histórica: la Ronda Histórica, que discurre de la Barqueta al Prado, cuenta con un sistema de elementos patrimoniales en su entorno que hacen necesarias que sea más paseable con una escala más humana y mayor espacio para el peatón. En numerosos puntos apenas se dejan libres dos metros para el paso peatonal. Se deberían disponer corredores peatonales que abarquen una anchura mínima de siete metros, con un carril bici de cuatro metros de ancho. Se conseguiría una Ronda Histórica donde la calzada ocupe un 30 % del espacio público, frente al 60 % de la ocupación actual.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS contempla un conjunto de actuaciones en la Ronda Histórica destinadas a reducir el tráfico de paso, la sección de calzada, el calmado del tráfico, etc. Así como una reurbanización completa en una segunda fase una vez se acometan las obras de construcción de la línea 3 de Metro (punto 2.2.2.4 del documento de propuestas). Entre dichas medidas, se encuentra el traslado del carril bici a la calzada, liberando el espacio que actualmente ocupa en el acerado para el peatón (punto 6.4.4 del documento de propuestas)</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	374/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>505</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Por otro lado la Ronda Histórica es el principal eje ciclista de la ciudad: es el carril bici más utilizado de todos los de la red. Sin embargo se inserta en tramos de sección reducida, en ocasiones por debajo de los dos metros, lo que dificulta las maniobras básicas como el cruce o el adelantamiento entre ciclistas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado, está previsto es traslado a calzada de la vía ciclista, con secciones más adecuadas para el tráfico ciclista que soporta (puntos 3.2.2.2 y 6.4.4 del documento de propuestas)</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	375/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	506	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Deberían desarrollarse plataformas reservadas para los servicios de TUSSAM, con una solución semafórica donde los ciclos de verde sean marcados por el paso de los buses en lugar de las necesidades del tráfico privado.			
<b>Valoración:</b>			
La medida ya está recogida en el documento de propuestas en el apartado 4.2.2.3.Prioridad semafórica			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	376/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	507	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reducción del número de carriles, lo que llevaría a un proceso de "evaporación del tráfico", es decir, ante la reducción del atractivo de una vía para su uso en coche (es decir, menos carriles, menos capacidad), no necesariamente suben los atascos, pues se produce un traspaso de usuarios a otros modos de transporte, se eligen vías alternativas o incluso no se realiza el desplazamiento. En el documento de alegaciones se plantean varias redefiniciones de secciones viarias para los distintos tramos de la Ronda Histórico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado anteriormente, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible contiene iniciativas y acciones dirigidas a reducir el número de vehículos privados en circulación por el viario de la Ciudad. El Plan se entiende como un todo integrado, por lo que aplicación e implantación de las medidas contenidas en los documentos de propuestas racionalizará el uso del vehículo privado, partiendo de medidas de fomento del transporte público, políticas de calmado de tráfico y consolidación de la jerarquía viaria, medidas de penalización del estacionamiento en destino, implantación de zonas de tráfico restringido, y peatonalizaciones entre otras. La estrategia del Plan apuesta por la penalización del vehículo en destino, no en tránsito, dado que se entiende que las estrategias de penalización del vehículo orientadas a la reducción de capacidad o generación de puntos de congestión del tráfico son erróneas y no consiguen el propósito buscado, sino que por el contrario, además del malestar ciudadano, incrementa los tiempos de viaje, y la contaminación, y no consiguen reducir el uso del vehículo privado al seguir disponible la oferta de estacionamiento en destino.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	377/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	508	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Se hace una propuesta de reordenación del viario ante la línea 3 en la Ronda Histórica.			
<b>Valoración:</b>			
El PMUS recoge de forma clara las directrices acerca del resultado buscado para la Ronda Histórica en 2 fases distintas. La definición concreta de las secciones del viario resultantes una vez se finalice la excavación de los túneles de la línea 3 de metro se abordará de forma conjunta con la Junta de Andalucía, atendiendo a los criterios indicados, entendiendo que los mismos coinciden con los propuestos con la entidad que presenta las alegaciones, aunque no correspondiendo la definición de las secciones concretas al PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	378/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	509	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS se debe apoyar en los planes preexistentes. Cita al PGOU en varias actuaciones pero abandona buena parte de sus criterios y de sus actuaciones, como es el caso de las plataformas reservadas, la primacía del espacio peatonal a través de corredores reales en la ciudad o numerosas actuaciones de mejora urbana y de movilidad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito sectorial que desarrolla el PMUS difiere del ámbito que desarrolla elPGOU. Mientras que uno se basa en criterios de Movilidad,el otro lo hace en materia urbanística en el sentido más amplio de la palabra, incluyendo la transformación del espacio público. Si bien ambas disciplinas están íntimamente ligadas, el foco que cada una de ellas pone sobre determinadas cuestiones es diferente. Ello no implica que uno esté enfrentado al otro, sino que se trata de instrumentos distintos para planificar distintas disciplinas, que se complementan en su determinaciones</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	379/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	510	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Las actuaciones propuestas no se individualizan ni se listan, se quedan en un nivel bajo de definición, y existe una ausencia de planos técnicos bien desarrollados, sin una descripción de las propuestas sobre el plano de la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las actuaciones propuestas se tratan de forma individualizada mediante fichas, en el segundo bloque del Plan. No obstante, el nivel de definición de las mismas será el mismo que en este primer bloque denominado como Documento Estratégico, dado que el tipo de documento de que se trata (planificación), no es un proyecto técnico y por tanto no debe recoger planos técnicos, ni desarrollo exhaustivo de soluciones, lo cual corresponderá en cualquier caso a los proyectos que se desarrollen a raíz de este instrumento de planificación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	380/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	511	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se encuentran varias incoherencias entre las distintas medidas propuestas en el plan, siendo las más evidentes las siguientes: - El análisis de la “Red de Transporte Público de Alta Capacidad” no realiza un estudio metropolitano de la citada red. Sin embargo, en la página 203 del documento de propuestas se indica que “sería recomendable (...) prolongar la línea 2 [de metro] hacia la zona de Aljarafe Central”. ¿Si es recomendable, por qué no se incluye en el citado análisis? - Se indica que se quiere pacificar la Ronda Histórica y reducir su velocidad a 30 km/h. Sin embargo, en la jerarquización del viario (a partir de la pág. 251 del documento de propuestas) se incluye a la “Ronda Histórica (desde calle Resolana hasta calle Av. María Luisa)” en el viario principal, considerado como el principal esqueleto del tráfico en la ciudad con velocidades permitidas de 50km/h. - Se propone crear un nuevo tramo de carril bici en la calle Ingeniero La Cierva (pág. 74 del documento de propuestas) mientras en el apartado 2.9.2.2., donde se analiza la calle desde el punto de vista peatonal, no se hace referencia al carril bici en la reordenación propuesta para la calle, que se fundamenta en las dificultades para restar carriles al tráfico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito del PMUS es municipal por lo que las medidas de carácter metropolitano tienen el carácter de recomendaciones. Como esta, existen numerosas medidas a nivel de recomendaciones que se exponen a lo largo del documento de Propuestas y del Resumen Ejecutivo, por entender que a pesar de las limitaciones en cuanto a competencias del Plan, es fundamental disponer de una visión metropolitana como consecuencias de las sinergias que se producen entre el modelo de ciudad Central y el área Metropolitana, motivo por el cual se llevan a cabo numerosas propuestas/recomendaciones sobre aquellos asuntos que se entienden que a pesar de ser de competencia metropolitana, tienen una afección directa al modelo de movilidad de la Ciudad de Sevilla por tratarse de un municipio atractor de viajes del área Metropolitana.</p> <p>En lo que respecta al régimen de velocidades que se recoge relacionado con la jerarquización del viario, dicha tabla debe de entenderse como lo que es, y así se indica en el texto que la precede. Se trata de "criterios". Ello no implica que dichos criterios, que son generales, no puedan particularizarse en función de las características de la vía. Así pues, existirán viarios que desde el punto de vista funcional dispongan de 2 carriles por sentido, y tendrán limitación de velocidad a 50 km/h, mientras que otros viarios de carácter secundario puedan tener una limitación de velocidad de 30 km/h, como pueda ser por ejemplo la calle Pagés del Corro, o la propia Ronda Histórica, que jugando un papel distribuidor de los tráfico (se pretende que únicamente de los tráfico de los barrios limítrofes), se pretende introducir una componente del calmado y pacificación del tráfico. No se trata por tanto de cuestiones incompatibles, ni de incoherencias, sino de criterios generales que se matizarán, caso por caso, con la correspondiente señalización vertical.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	381/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



***Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública***

Respecto al tratamiento de Ingeniero la Cierva, el Plan plantea una reflexión acerca de su transformación en un eje de barrio, para lo cual plantea diversas alternativas. Entre ellas, su transformación como calle 30, lo cual implicaría la prioridad en calzada de la bicileta que permitiese compatibilizar las distintas necesidades de la vía (transporte público, mayor amplitud de itinerarios peatonales, carga y descarga, itinerarios ciclistas, etc), en el escaso espacio disponible para ello. Por tanto, no se trata de propuestas contradictorias, sino de reflexiones acerca de las necesidades que se plantean que deberán posteriormente de materializarse en una propuesta concreta, consensuada con los vecinos y vecinas el barrio, el distrito municipal, y que de respuestas a los criterios marcados en el PMUS.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	382/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	512	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se pide la retirada de la versión actual del Plan para llevar a cabo una reformulación profunda del mismo en base a las deficiencias encontradas en el proceso, la estrategia y la perspectiva empleada. Se debería partir de una amplio proceso participativo real, basado en la colaboración activa con los ciudadanos y no en una mera recepción de alegaciones. Este proceso debería contar con mesas temáticas y jornadas de debate sobre las estrategias y las propuestas en un proceso constructivo e iterativo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	383/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>PORTACIÓN NÚM:</b> <b>RIES 317</b>
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Joaquin Guerra Macho</b> en representación de
<b>ASOCIACIÓN NI UN ARBOL MENOS</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	384/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	517	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Suscriben alegaciones presentadas por la asociación "A Contramano" referidas a la mejora de la movilidad ciclista y peatonal.			
<b>Valoración:</b>			
Se remite a las respuestas emitidas al titular de las mismas			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	385/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	518	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Suscriben las alegaciones presentadas por "Ecologistas en Acción" referidas a los aparcamientos rotatorios, la necesidad de recuperar las vías pecuarias y el dominio público hidráulico como vías de comunicación de carácter metropolitano, el apoyo a la alternativa BTR como medio de transporte de alta capacidad, la apuesta por la Ciudad 30, así como a resolver los problemas de accesibilidad del Polígono Sur.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se remite a las respuestas emitidas al titular de las mismas</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	386/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	519	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Suscriben las alegaciones presentadas por la asociación "Parque Vivo del Guadaíra" en su totalidad., especialmente la alegación cuarta referida a la movilidad peatonal y a la reurbanización de la Avenida de Jerez y la Avenida de Reina Mercedes.			
<b>Valoración:</b>			
Se remite a las respuestas emitidas al titular de las mismas			

387

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	387/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	520	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre el proceso de elaboración de el PMUS y la participación ciudadana: En base a la "Guía metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del IDEA", se puede afirmar que el PMUS de Sevilla no ha cumplido con los mínimos exigibles a cualquier proceso participativo de este calibre. No se han creado los grupos de trabajo municipales, ni la comisión ejecutiva del PMUS, ni la comisión técnica. No ha existido una comisión asesora, constituida por representantes de diferentes niveles de las administraciones. No ha existido una información periódica sobre el avance del proyecto y sobre las decisiones que los organismos responsables van tomando, pues solo se ha informado del diagnóstico una vez elaborado y concluido el proyecto del PMUS. Al nivel de implicación no ha pasado de la información y, en este momento, de la consulta a través del proceso de exposición pública y la presentación de alegaciones. En ningún momento ha habido un proceso en el que la información fluye en dos direcciones.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	388/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



Nº ID	521	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta: Que, una vez finalizada la actual fase de exposición pública y antes de que el PMUS sea aprobado de forma definitiva por el Ayuntamiento de Sevilla, se inicie una nueva fase de participación real con los agentes sociales de la ciudad, asociaciones de vecinos, plataformas, colectivos medioambientales...para seguir recabando aportaciones al documento y concretar las actuaciones que finalmente se lleven a cabo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==		Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin		Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego		Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones			Página	389/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	522	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre el proyecto de ampliación del tranvía a Santa Justa: este proyecto no cumple con uno de los requisitos para acceder a la financiación del IDAE, que es contar con un PMUS aprobado según la "Guía Metodológica para la implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible del IDAE". El proyecto tampoco cumple con los criterios exigidos para la concesión de fondos FEDER en cuanto a la reducción de emisiones de CO2, ya que el proyecto contempla la tala de 128 árboles adultos de la medianera, no disminuye el tráfico de vehículos privados en la zona, no favorece a los peatones ni a las bicicletas y requiere la construcción de un túnel por debajo del nivel freático y, por tanto, el bombeo constante de agua. Por último, el proyecto duplica una línea de metro ya existente, por lo que dispendia fondos en la zona menos necesitada de la ciudad y deja sin solución al resto de los barrios para sus problemas de movilidad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento del PMUS se trata de un documento de planificación estratégica, independiente del proceso de tramitación de ayudas o fondos europeos que pueda llevarse a cabo de forma paralela para la captación de recursos. Con independencia de lo anterior, dicho proyecto, y el Plan Especial sobre el que se sustenta, ha sido sometido a todos los trámites establecidos normativamente en materia de participación o información pública, habiendo superado todas las fases establecidas, y encontrándose ya aprobado definitivamente. A pesar de ello, el documento del PMUS recoge en su apartado de Transporte Público, justificación de la conveniencia de su ejecución basado en los datos obtenidos de las encuestas técnicas del PMUS. La definición concreta del proyecto y sus posibles afecciones no forman parte de los contenidos del PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	390/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	523	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta: Que se abandone el proyecto de ampliación del tranvía a Santa Justa y se aborde la implantación de una red de BRT conectada con la infrautilizada red de trenes de cercanías existente que aborde la dimensión metropolitana de la ciudad.			
<b>Valoración:</b>			
Ya ha sido respondida en las alegaciones anteriores			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	391/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 318</b>
Con fecha <b>29/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Rafael Sánchez Cantero</b> en representación de
<b>RAFAEL SÁNCHEZ CANTERO Y 22 VECINOS DE LA ALFALFA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	392/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	524	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El principal eje de entrada al barrio de la Alfalfa, tanto para el tráfico rodado como para el tráfico peatonal, está formado por la calle San Esteban y la calle Águilas, las cuales presentan en muchos tramos una anchura entre fachadas muy reducida que no permite segregar el espacio público entre calzada y acera. La anchura de aceras es insuficiente y se ve agravada por la altura excesiva de los bordillos. Se considera que todo este eje debería tener el tratamiento de plataforma única que tienen casi todas las calles del entorno de la Plaza de la Alfalfa, priorizando el tráfico peatonal sobre el tráfico rodado.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El apartado 2.2.2.3 del documento de propuestas del PMUS contempla la peatonalización de la Calle Águilas desde la plaza de Pilatos hasta la calle Candilejos, y la reurbanización de San Esteban desde la Plaza de Pilatos hasta la Ronda Histórica en plataforma única (apartado 2.2.2.2). Las calles aledañas no recogidas expresamente, no quiere decir que no se considere necesaria su reurbanización, sino que dentro de la limitación de recursos de las administraciones públicas, no se considera realista que puedan ser acometidas dentro del horizonte del Plan. No obstante, la propia reordenación de la circulación a través de Águilas, y la implantación del sistema de acceso restringido al Casco Antiguo reducirá sustancialmente el tránsito de vehículos en dichas calles, por lo que verán mejoradas sus condiciones hasta que puedan acometerse obras de adecuación. Por lo tanto, se trata de una propuesta que ya se encuentra recogida en el documento sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	393/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	525	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El segundo eje de importancia en este entorno, tanto para el tráfico peatonal como para el rodado lo constituyen la calle Candilejo, Muñoz y Pabón y la calle San José, que cuentan con los mismos problemas descritos en el apartado anterior. Se requiere una actuación integral de plataforma única que priorice el tráfico peatonal sobre el tráfico rodado. El tramo de la calle Cabeza de Rey Don Pedro comprendido entre la calle Águilas y la calle Candilejo debería ser enteramente peatonal y no permitir el tráfico de vehículos, ya que existe un continuo conflicto entre peatones, ciclistas y conductores.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como recoge el PMUS en el punto 2.2.2. del documento de Propuestas "El Casco Antiguo requiere de una importante tarea de reurbanización para adaptarlo a la normativa de accesibilidad universal. No obstante, dada la gran extensión del mismo y el elevado número de calles que requieren de esa reurbanización, se hace necesaria una priorización atendiendo a su jerarquía, actuando primero en aquellos ejes principales de acceso peatonal al Casco Antiguo, que son los que aquí se indican y que, por tanto, son muchos los usuarios que los utilizan a diario y, posteriormente, continuar con el resto de calles hasta adaptar por completo este distrito a la normativa de accesibilidad universal". Respeto al tramo indicado de la calle Cabeza del rey Don Pedro, dada la escasa entidad de la misma, su situación se estudiará en el momento en que se aborde el proceso de peatonalización del conjunto de la zona. No obstante lo anterior, dicha calle dispone de garajes con vado autorizado, por lo que habrá que tener en cuenta dicho condicionante para permitir la entrada y salida de los vehículos de los residentes, así como las posibilidades de maniobra de los mismos.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	394/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	526	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En el entorno de estas calles existen los mismos problemas de accesibilidad, por culpa de los Acerados ridículos y altura excesiva de los bordillos, y que requerirían de intervenciones para dotarlas de plataforma única, y más teniendo en cuenta de que estas calles soportan únicamente tráfico local y la peligrosidad que entrañan para el peatón es mucho menor. SE ACOMPAÑAN LAS ALEGACIONES CON UN ANEXO CON FOTOGRAFÍAS Y PLANOS.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como ya se ha indicado anteriormente el PMUS recoge en el punto 2.2.2. del documento de Propuestas "El Casco Antiguo requiere de una importante tarea de reurbanización para adaptarlo a la normativa de accesibilidad universal. No obstante, dada la gran extensión del mismo y el elevado número de calles que requieren de esa reurbanización, se hace necesaria una priorización atendiendo a su jerarquía, actuando primero en aquellos ejes principales de acceso peatonal al Casco Antiguo, que son los que aquí se indican y que, por tanto, son muchos los usuarios que los utilizan a diario y, posteriormente, continuar con el resto de calles hasta adaptar por completo este distrito a la normativa de accesibilidad universal"</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	395/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 319</b>
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Ramón Rodríguez García</b> en representación de
<b>Ramón Rodríguez García (ICCP)</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	396/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	527	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Reserva de plazas de aparcamiento PMR con tarifas especiales en los aparcamientos (iniciativa ya implantada en Jaen donde las tres primeras horas son gratuitas, además de tarifas reducidas para el alquiler de aparcamientos para residentes)			
<b>Valoración:</b>			
La propuesta indicada, por su especificidad es más propia de un pan sectorial en materia de Accesibilidad Universal, dado que la misma, aunque de relevancia para la mejora de la calidad de vida de las personas con algún tipo de limitación en su movilidad, no se considera que resulte de utilidad para el cambio de los hábitos de movilidad de las personas, que permitan llevar a cabo una alteración del reparto modal a favor de el transporte público u otros modos de movilidad activa. No obstante, será tenido en cuenta de cara a las futuras concesiones de aparcamientos públicos.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	397/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	528	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Realizar el conteo del tiempo que las personas PMR utilizan sus instalaciones, como control de calidad de la medida anteriormente descrita.			
<b>Valoración:</b>			
Ya está respondida en la alegación anterior.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	398/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	529	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Como complemento y promoción de la primera medida, se propone que se materialice el artículo 29.5 de la Ordenanza Municipal para la Accesibilidad Universal de la Gerencia Municipal de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla: "Los aparcamientos públicos señalarán en el exterior de manera clara la disposición libre de plazas reservadas para poseedores de dicha tarjeta con la misma ubicación que para el resto de vehículos". Se propone que la APP sobre aparcamientos del Ayuntamiento de Sevilla, indique no solo las plazas libres para vehículos en general, sino también específicamente las plazas libres para vehículos de PMR, según indica la Ordenanza Municipal para la Accesibilidad Universal.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta indicada, por su especificidad es más propia de un pan sectorial en materia de Accesibilidad Universal, dado que la misma, aunque de relevancia para la mejora de la calidad de vida de las personas con algún tipo de limitación en su movilidad, no se considera que resulte de utilidad para el cambio de los hábitos de movilidad de las personas, que permitan llevar a cabo una alteración del reparto modal a favor de el transporte público u otros modos de movilidad activa. No obstante lo anterior, se le dará traslado a los concesionarios de los aparcamientos públicos para que en la medida de lo posible adapten sus sistemas informáticos para recoger los datos específicos e plazas reservadas para PMR, de forma que la App pueda mostrarlos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	399/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 323</b>
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Jaime Bretón Besnier</b> en representación de
<b>COMISIONADO POLÍGONO SUR</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	400/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>530</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Desvío del tráfico rodado de la carretera de su Eminencia en el tramo comprendido desde la rotonda del Parque de Bomberos hasta Avenida de la Palmera. Se debe valorar la posibilidad, prevista en el PGOU vigente, que el tráfico de la carretera de Su Eminencia se desvíe por las Avenidas Luís Ortiz Muñoz/ Escultor Sebastián Santos, pacificando el tráfico de la carretera Su Eminencia. Con ellos se pretende que toda esta franja del Polígono Sur quede completamente integrada con el Parque Ribera del Guadaira, y que se normalice el tránsito rodado por el interior del Barrio.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida indicada ya se encuentra recogida en el PGOU, y además cuenta con estudios de movilidad, capacidad y transporte público realizados en su día por la Empresa Pública de Suelo de Andalucía a petición del Comisionado del Polígono Sur. Su implementación no se considera que resulte de relevancia de cara a fomentar un cambio de hábitos de desplazamiento de las personas a nivel de ciudad que redunden en una alteración del reparto modal, sino que responde más a criterios de integración de esta zona, con un problemática social conocida por todos, dentro del resto de la ciudad. En este sentido, se trata de una cuestión de rehabilitación de la zona y de criterios sociales, que excede de los contenidos que debe de tener un documento de planificación estratégica en materia de movilidad, y son más propios de planes integrales en materia social y urbanística.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	401/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	531	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El PMUS no contempla resolver la falta de conectividad entre el Polígono Sur y el Cerro del Águila, obstaculizada por la existencia de los polígonos industriales Navisa e HYTASA			
<b>Valoración:</b>			
De nuevo, se trata de una cuestión urbanística y de integración social, cuya importancia no se discute en este documento, pero sin relevancia a nivel de movilidad, por lo que excede de los contenidos exigibles a nivel de PMUS.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	402/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	532	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Estudio de construcción de un paso deprimido en el cruce de Su Eminencia con Avenida de la Paz, pues es un cruce que sufre numerosas retenciones, por lo que habría que plantear un paso subterráneo que alivie la saturación en este enlace.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El cruce de la entrada de la carretera A-376 procedente de Utrera con la Av. De la Paz y la carretera de Su Eminencia cuenta actualmente con un sistema de gestión del tiempo de verde variable en tiempo real atendiendo a los datos de ocupación de viario que se reciben y analizan de forma automática a través de los detectores de tráfico ubicados en el mismo. Dicho sistema ha conseguido prácticamente eliminar las colas de acceso que se producían antiguamente procedentes de la A-376 y hacer más dinámica la circulación. La construcción de un paso subterráneo en dicho cruce, en sentido A-376 - Av. Paz introduciría un número de vehículos muy superior al que los cruces siguientes son capaces de gestionar, lo que generaría la obstaculización de cruces e incrementaría las demoras y consecuentemente los niveles de servicio de la vía. En este sentido, la utilización de técnicas de gestión variable de la oferta de verde resultan más adecuadas atendiendo a la tipología, características y ubicación del cruce que cuenta con espacio suficiente entre el mismo y la SE-30 para poder acumular vehículos sin afición a otras vías. Por el contrario, la construcción de dicho paso inferior en el sentido transversal Carretera de Su Eminencia, resultaría contradictorio con la propuesta realizada de desviar el tráfico de la misma hacia Luis Ortiz Muñoz. El movimiento que actualmente cuenta con un nivel de servicio menos adecuado es precisamente el giro a la izquierda desde la A-376 en dirección hacia La Palmera por la Carretera de Su Eminencia, dado que es empleado de forma inadecuada por numerosos vehículos que prefieren utilizar el mismo que acceder al empleo de la Ronda de Circunvalación. La construcción de dicho paso inferior supondría por tanto la consolidación del viario de Su Eminencia como una Ronda de Circunvalación alternativa (viario principal), que es incompatible tanto con la petición de desvío de los tráficos hacia el interior del Polígono Sur, como de la propia estructura de la Jerarquía del viario propuesto para la Ciudad de Sevilla que lo clasifica como viario secundario.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	403/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	533	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Construcción de un aparcamiento para residentes en la Barriada de la Oliva, un barrio que sufre carencias puntuales de aparcamientos, pues se ocupan las aceras y otros espacios libres que no están destinados a aparcamientos en las proximidades de la ronda de la Oliva. Se debería realizar un estudio de viabilidad de un aparcamiento para residentes de iniciativa pública.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El análisis de la oferta y la demanda de aparcamientos en dicha zona no ha arrojado déficits significativos que justifiquen la planificación de una infraestructura del tipo. No obstante, las ubicaciones recogidas para los estacionamientos de residentes propuestos deben de entenderse, tal y como indica el propio PMUS en la página 334 del documento e Propuestas, "...a título orientativo y no limitativo, así como la capacidad de los mismos, atendiendo al análisis anteriormente indicado de oferta y demanda, por lo que no deben de descartarse ubicaciones alternativas o complementarias a las indicadas en caso de que la iniciativa privada que los desarrolle así lo solicitase atendiendo tanto a la disponibilidad de terrenos, como a criterios de viabilidad económico financiera en función de la demanda prevista, y los costes e ingresos de las operaciones". Todos los estacionamientos recogidos se proyectan inicialmente para su desarrollo por iniciativa privada, por lo que en caso de que exista una demanda suficiente de estacionamiento para residentes en la zona de referencia, el PMUS recoge y permite expresamente iniciativas a parte de las recogidas siempre que se trate de aparcamientos para residentes.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	404/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>534</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de un aparcamiento disuasorio en Avenida de la Paz. En las proximidades del Polígono Sur se debería ubicar un gran aparcamiento disuasorio bien conectado por transporte público con el centro de la ciudad y los nodos de transporte existentes o previstos en el PMUS.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Actualmente ya existe un aparcamiento disuasorio, y conectado de forma eficaz con el sistema de transportes y principales focos de atracción de viajes de la Ciudad en la zona de Montequinto, junto a la línea 1 de Metro, que sirve para recoger parte de la demanda procedente de la A-376, por lo que los usuarios de este eje de comunicación ya cuentan con alternativa de este tipo en su recorrido. Igualmente, se ha propuesto un nuevo estacionamiento disuasorio ubicado junto a la parada de Metro de Cocheras que serviría para dar servicio a los vecinos de la zona de Su Eminencia y el Cerro, así como los de Padre Pío y otros usuarios metropolitanos que accedan desde la SE-30. Consecuentemente, no se considera necesaria la ubicación de un nuevo estacionamiento en esta zona.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	405/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	535	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>studio de la conexión mediante Tranvía desde Ramón y Cajal con la Avenida de la Paz. Este trayecto no está previsto en ninguna línea de Metro, siendo por ello una opción de movilidad muy interesante a valorar. La conexión planteada iría desde la Avenida de Ramón y Cajal en su cruce con la Avenida de Diego Martínez Barrio prosiguiendo por la calle José de Saramago para continuar hasta la Avenida de la Paz. Esta conexión serviría de enlace desde un posible aparcamiento disuasorio situado en la entrada de Sevilla por la carretera de Utrera, fomentaría el uso del transporte público, y conectaría con los nuevos desarrollos previstos en el Pítamo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las prioridades establecidas por el Plan, atendiendo a su horizonte temporal y la capacidad de gestión de las administraciones públicas que deben de intervenir en el mismo, para la consecución de los objetivos marcados en el mismo, se han centrado en dotar de transporte público ferroviario a aquellas zonasde mayor generación de viajes, que se concentran principalmente en las zonas Norte y Este de la ciudad. Ello no implica que este modelo no pueda extenderse en un futuro hacia otras zonas, pero por las razones anteriormente indicadas, no es posible considerarlo dentro del horizonte temporal de este Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	406/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>536</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Nueva línea de TUSSAM con destino a la Estación Plaza de Armas. Se propone el estudio de la viabilidad de una nueva línea entre el Polígono Sur y la Estación Plaza de Armas, dada la debilidad de las conexiones de este sector urbano con este nodo de transporte metropolitano</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla. Dicha propuesta recoge una línea que permitirá comunicar de forma directa sin trasbordos la zona de la Oliva con el intercambiador de Torre Sevilla, donde disponen de parada las mismas líneas metropolitanas que en la estación Plaza de Armas</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	407/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	537	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Reposición de las marquesinas, con especial estudio de los materiales antivandálicos. En diciembre de 2019 se realizó un informe en el que se detectó que de las 34 paradas existentes en el Polígono Sur, solo la mitad se consideraba que reunía condiciones aceptables, ya que muchas de ellas carecen de marquesinas para hacer frente a las inclemencias meteorológicas y el resto se encontraba en mal estado.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida solicitada excede de los contenidos que corresponden a un documento de planificación estratégica en materia de movilidad a largo plazo, correspondiendo a una cuestión de gestión ordinaria de la empresa de transporte público urbano.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	408/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	538	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Creación de un camino escolar seguro en la Ronda Nuestra Señora de la Oliva, en cuyo entorno se encuentran los Colegios Públicos Manuel Giménez Fernández, CEIP Fray Bartolomé de las Casas, entre dos centros de Educación Infantil e Institutos, con bastante afluencia. En la actualidad, la amplitud de la calzada y la velocidad con la que circulan los coches por esta Ronda, dificultan el cruce peatonal. Los pasos de peatones y semáforos existentes no responden con eficiencia a la ubicación de los colegios, por lo que muchos viandantes acortan por cruces sin pasos de peatones, produciéndose situaciones de peligro. Se propone ejecutar un camnino escolar a lo largo de la Ronda, hasta los accesos de los colegios, así como calles perpendiculares de mayor tránsito. A través de pasos de peatones de especial visualización (ancho, colores...), señalética adecuada (incluso zona 30), e itinerarios por zonas peatonales del entorno.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La Ronda de la Oliva ha sido objeto de ejecución de un proyecto de reordenación y reurbanización llevado a cabo por parte de la Gerencia de Urbanismo que pretende mejorar las condiciones de movilidad peatonal y ciclista de la zona. Con independencia de lo anterior, el PMUS recoge como medida específica el impulso de los planes para el establecimiento de caminos escolares seguros dentro del proyecto Stars que el Ayuntamiento ejecuta conjuntamente con la DGT y que se va implantando de forma gradual en los distintos centros escolares de la ciudad. Así pues, dicha medida ya se encuentra incorporada de forma genérica en el PMUS, no recogiendo la totalidad de los centros escolares existentes en la ciudad de Sevilla, dado que no corresponde dicho nivel de desarrollo a un documento de planificación estratégica. Las previsiones actuales es que de forma anual se soliciten a los distritos municipales propuestas de centros escolares que estén interesados en acogerse a dichos programas, por lo que se ruega que se dirija la petición al distrito correspondiente para que sea valorada de cara a su inclusión en futuras campañas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	409/485	

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>539</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejora de la señalización en la Ronda de la Oliva. La Ronda de Nuestra Señora de la Oliva tiene una acalzada para vehículos sobredimensionada y un alto uso peatonal favorecido por la confluencia de centros educativos y otros equipamientos. Debe reordenarse el sector, mejorar la señalización que se encuentra muy deteriorada (especialmente la horizontal) y favorecer el uso compartido de las aceras de peatones y ciclistas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se haindicado anteriormente, la Ronda de la Oliva ha sido objeto de ejecución de un proyecto de reordenación y reurbanización llevado a cabo por parte de la Gerencia de Urbanismo que pretende mejorar las condiciones de movilidad peatonal y ciclista de la zona, dentro del Plan Reaviva en materia de Microactuaciones de la Ciudad (punto 6.5.4 del documento de Diagnóstico). Se trata en cualquier caso de actuaciones concretas puntuales, cuyo alcance excede de los contenidos de un plan de estas características.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>	
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	410/485	
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>540</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se considera fundamental mejorar las condiciones de accesibilidad del paso subterráneo existente entre la Carretera de su Eminencia y la calle Castillo de las Aguzaderas., utilizado por muchas personax que trabajan o estudian en Bami y su entorno. Es necesario ampliar la acera, reducir la pendiente evitando compartir la rasante utilizada por el viario y mejorar protecciones e iluminación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Lo solicitado se trata de una cuestión puntual de la mejora de una infraestructura ya existente, en materia de accesibilidad, por lo que no corresponde a este instrumento de planeamiento, sino a una cuestión propia de la gestión y mantenimiento de la infraestructura y en materia específica de accesibilidad.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	411/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	541	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Favorecer la accesibilidad peatonal desde el Polígono Sur a la estación de cercanías del Virgen del Rocío, para lo cual sería conveniente posibilitar un acceso directo desde Poeta Manuel Benítez Carrasco, evitando tener que acceder por el paso subterráneo próximo al Hospital Virgen del Rocío.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS recoge como una de las medidas dentro del horizonte del Plan, las previsiones del PGOU en materia de soterramiento de la línea de ferrocarril, y la creación de un cinturón verde que solucionaría los actuales problemas de segregación de los barrios que se encuentran a ambos lados de las vías. Dicha propuesta solucionaría igualmente la cuestión planteada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	412/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	542	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS no contempla el trazado previsto por el Plan Andaluz de la Bicicleta por la Avenida de Nuestra Señora de la Oliva, incluido en el Plan de la Bicicleta 2020 y que aún no ha sido construido. Esta conexión completaría la red , que actualmente se interrumpe en la Avenida Luís Ortiz Muñoz, y permitiría el acceso a un espacio donde existen numeroso centros educativos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha modificado elplano de actuaciones incluyendo la propuesta solicitada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	413/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	543	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Carril ciclista alternativo al establecido en el Parque Guadaira, pues este es imposible utilizarlo cuando el parque se cierra (en horario nocturno y cuando hay circunstancias climatológicas adversas), y se considera de interés que se habilite una alternativa que evite que los usuarios tengan que utilizar la Carretera su Eminencia, prolongando el actual carril ciclista que transcurre por la calle Cañas y Barro (paralela a su Eminencia) hasta la avenida de la Paz, dado que actualmente se interrumpe en la calle Sur.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha modificado elplano de actuaciones incluyendo la propuesta solicitada.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	414/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>544</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La La dotación de aparcamientos para bicicletas en el Polígono Sur es muy baja y debe ampliarse, al menos, en las proximidades de los centros y equipamientos públicos. Se debe estudiar la ubicación de un aparcamiento vigilado de alta capacidad (biciestación) en la estación de cercanías del Hospital Virgen del Rocío (se considera insuficiente la propuesta de un aparcamiento con 50 plazas)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Existen programas específicos de dotación de bicicleteros en centros escolares de la Gerencia de Urbanismo. Se trata por tanto de una cuestión propia de gestión ordinaria.El PMUS ya contempla la necesidad de ampliar los bicicleteros, por lo que la concreción del lugar y número exacta corresponde al organismo responsable de dicha infraestructura. Respecto a la dotación prevista de plazas en la estación Virgen del Rocío, se trata de una estimación de las necesidades, que en cualquier caso podrá ser revisable en caso de que se demuestre insuficiente en un futuro sin necesidad de modifiacación del documento</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	415/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	545	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Mejorar del paso de peatones y ciclistas para los usuarios del Parque Guadaira que deseen continuar hacia la Carretera de su Eminencia, o desde el Parque Periurbano Riberas del Guadaira hacia la Universidad Pablo de Olavide.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>No es posible, con la descripción de la medida, poder determinar el alcance de la propuesta. No obstante, y dado que se trata de una cuestión puntual de un cruce concreto, puede dirigirse a la oficina de la Bicicleta dentro de la gestión ordinaria de las cuestiones relacionadas con la red ciclistas opara que se estudie si es necesario algún tipo de medida</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	416/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>546</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ampliación del servicio de SEVICI a los barrios que no lo tienen , entre ellos los del Polígono Sur. Se considera de interés instalar tres estaciones ubicadas en las proximidades de Concosur, en la Avenida Nuestra Señora de la Oliva, en el entorno del Centro Cívico de El Esqueleto, y en la Avenida de la Paz.			
<b>Valoración:</b>			
El documento del PMUS propone un giro del sistema de alquiler de biciletas compartidas hacia otro modelo menos costoso que permita el empleo de bicicletas compartidas mediante anclaje a la red de bicicleteros convencional, lo cual permitiría ampliar la cobertura de la red de forma rápida y con un coste muy reducido, dado que el actual sistema de biciestaciones de SEVICI es muy costoso y complejo. No obstante, y para una petición sobre el sistema actual, corresponde su gestión dentro de los cauces ordinarios, a través de la Oficina de la Bicicleta.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	417/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 324
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Rafael Carmona Ruiz</b> en representación de
<b>Autoridad Portuaria de Sevilla</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	418/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>547</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Asegurar medios óptimos que posibiliten la movilidad en el acceso/salida de la zona portuaria del tráfico que se origina con las operaciones portuarias que se desarrollan en su ámbito y, con una muy especial incidencia, asegurar una movilidad sostenible y con medios colectivos del personal que debe acudir al mismo para desarrollar sus labores profesionales, que resultan muy deficientes o absolutamente inexistentes hasta la presente fecha.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El puerto por sus características tanto de las actividades realizadas, horarios, así como por su morfología necesita de la elaboración de un Plan de Movilidad específico que tenga en cuenta sobre todo la movilidad laboral. Queda recogido en el apartado 1.5. Planes de movilidad en Centros de trabajo y áreas de actividad económica la necesidad de realizar este tipo de planes así como las Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica. Este tipo de actuaciones deben ir acompañadas de un estudio de movilidad específico dada la envergadura y repercusión en la movilidad que pueden tener, tal y como ya ha llevado a cabo la Junta de Andalucía en el caso de la ciudad de la justicia, o el Centro Comercial Lagoh con carácter previo a su apertura. En este sentido, la llegada del transporte público dependerá en gran medida de las necesidades que se detecten en el Plan de Transporte al trabajo que se elabore por quien corresponda, donde se identifiquen franjas horarias, origen y destino de los trabajadores, reparto modal actual, concentración de la demanda, etc. Una vez se lleve a cabo dicho estudio, se podrá abordar el análisis de la implementación de líneas de transporte público urbano a la zona, o si por el contrario las necesidades requieren del establecimiento de un sistema de transporte público de uso especial de trabajadores. Lo solicitado por tanto se trata de una de las propuestas a desarrollar tras la aprobación del PMUS, por lo que se puede entender recogida dentro del mismo, a falta de su desarrollo posterior por parte del responsable de la misma.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	419/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	548	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Plantea una falta de referencias expresas al ARI-DBP-08 y el futuro Distrito Portuario, y su integración dentro de la ciudad ya desarrollada y su sistema de transportes, tanto a nivel viario, de red ciclista, como de la red de transporte público. Por último, recoge una serie de consideraciones por comparación con la avenida de Jerez para que sean consideradas por similitud con la Av. de la Raza.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Aunque no se cite expresamente, el modelo de transportes ha considerado todos los grandes desarrollos urbanísticos de acuerdo con lo reflejado en el documento de análisis y diagnóstico publicado, por lo que las soluciones y medidas propuestas ya tienen en cuenta los mismos. La consideración de la Av. de las Razas como un viario principal a la que se hace referencia en la alegación no conlleva una estrategia de sobrecargar el mismo con la introducción de nuevos tráfico privados, sino simplemente el reconocimiento de dicha vía dentro de la jerarquía del sistema viario con una función de canalización de tráfico de paso, lo cual se considera adecuado dado el carácter perimetral del mismo, y de prolongación de un viario de penetración de la ciudad. En este sentido, las propuestas que a nivel de circulación se proponen para el mismo se orientan precisamente a mejorar la fluidez del tráfico en dicha vía. No obstante, dado la importancia de dicho desarrollo urbanístico, parece evidente que el equipo redactor del mismo lleve a cabo un estudio específico de detalle en el que se tengan en cuenta las propuestas de conexión del nuevo desarrollo con los sistemas viarios principales analizando la capacidad de dichas conexiones y proponiendo en su caso la ejecución de las infraestructuras que considere oportunas, la conexión con la red de vías ciclistas y la dotación de aparcabici, la ubicación de posibles zonas de estacionamiento, etc. Dichos temas fueron tratados en reunión mantenida con el Puerto de Sevilla y el equipo redactor del documento de desarrollo urbanístico en el que además se indicaron otros aspectos de relevancia a tener en cuenta para la integración con la zona de Reina Mercedes y su futura peatonalización, el diseño con criterios de implementación de Supermanzanas, etc. Quedando a disposición de la Autoridad Portuaria para cualquier consulta o asesoramiento que pudiera requerir en este sentido. El desarrollo de dichas cuestiones corresponde sin embargo al equipo redactor del documento, dado que dependerá en gran medida de la ordenación y usos previstos, lo cual no es posible conocer a nivel de detalle por el PMUS, además de exceder los contenidos que pueden exigirse a un documento de planificación estratégica a nivel de Ciudad a largo plazo. A nivel de circulación, la zona cuenta con buenos accesos y conexión directa con viarios de la red principal en todo su perímetro, además de encontrarse a nivel de transporte público en el radio de cobertura</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	420/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



***Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública***

de la futura línea 3 de metro. Además de ello, el PMUS recoge una propuesta de implementación por parte de TUSSAM de red de media y alta capacidad transitoria hasta el desarrollo completo de la red de Metro por parte de la Junta de Andalucía, que cuenta con propuestas cuya cobertura abarca la zona de referencia. Por tanto, la zona se encuentra considerada, dentro de la escala que un documento de planificación estratégica de este nivel permite, a falta de que la propuesta de ordenación de detalle termine de desarrollar aquellas otras previsiones en materia de movilidad propias de instrumentos de planeamiento urbanístico de desarrollo sobre las premisas establecidas por el PMUS, contando con todo el apoyo y asesoramiento que en este sentido pueda requerirse dentro del marco de colaboración y lealtad institucional, por parte del área de Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla. Por último, en lo que respecta a la comparación de la Av. de la Raza y de Jerez, hay que destacar que la Av., de la Raza cuenta actualmente con acerados a ambos lados, bandas de aparcamiento delimitadas mediante dársenas, mediana pavimentada, y una estructura viaria propia de un viario urbano consolidado, frente a una sección en la Av. de Jerez, conformada por arcenes interiores y exteriores y calzadas separadas por adelfas, barreras metálicas de seguridad (también conocidas por biondas o quitamiedos), y sin acerados en la mayor parte de su extensión. Por tanto, y aunque resulta evidente que la Raza aún puede ser objeto de mejoras en su urbanización, no requiere del mismo nivel de intervención que la Av. de Jerez, ya que esta última no cuenta con elementos de conexión peatonal ni sección propia de un viario urbano.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	421/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>550</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Plantea la falta de consideración de la zona de actividad portuaria dentro del sistema de transporte público del PMUS			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se ha indicado anteriormente, el puerto, por sus características tanto de las actividades realizadas, horarios, así como por su morfología necesita de la elaboración de un Plan de Movilidad específico que tenga en cuenta sobre todo la movilidad laboral. Queda recogido en el apartado 1.5. Planes de movilidad en Centros de trabajo y áreas de actividad económica la necesidad de realizar este tipo de planes así como las Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica. Este tipo de actuaciones deben ir acompañadas de un estudio de movilidad específico dada la envergadura y repercusión en la movilidad que pueden tener, tal y como ya ha llevado a cabo la Junta de Andalucía en el caso de la ciudad de la justicia, o el Centro Comercial Lagoh con carácter previo a su apertura. En este sentido, la llegada del transporte público dependerá en gran medida de las necesidades que se detecten en el Plan de Transporte al trabajo que se elabore por quien corresponda, donde se identifiquen franjas horarias, origen y destino de los trabajadores, reparto modal actual, concentración de la demanda, etc. Una vez se lleve a cabo dicho estudio, se podrá abordar el análisis de la implementación de líneas de transporte público urbano a la zona, o si por el contrario las necesidades requieren del establecimiento de un sistema de transporte público de uso especial de trabajadores. Lo solicitado por tanto se trata de una de las propuestas a desarrollar tras la aprobación del PMUS, por lo que se puede entender recogida dentro del mismo, a falta de su desarrollo posterior por parte del responsable de la misma.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	422/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 334</b>
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Rocio Algeciras Cabello</b> en representación de
<b>FACUA SEVILLA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	423/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	551	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
No se acepta			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito territorial de un PMUS es el municipio de Sevilla. No es posible, por una cuestión de competencias extender el ámbito de actuación más allá de este, correspondiendo las competencias del ámbito metropolitano a la Junta de Andalucía. Aun así, y debido a las fuertes relaciones que el área metropolitana mantiene con la ciudad de Sevilla, se han llevado a cabo algunas propuestas para la mejora de la movilidad de esta con la ciudad Central (Sevilla), sin que ello signifique que el estudio pueda extenderse más allá de dichas propuestas. En cualquier caso, tanto en el Documento Estratégico Propuestas como en el Resumen Ejecutivo se recogen, además de "recomendaciones" para mejorar la movilidad con el área metropolitana, la necesaria coordinación con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30)</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	424/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	552	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
El proceso de participación no ha sido el apropiado			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	425/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	553	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Este Plan no responde a la situación de Emergencia Climática que vivimos. Pese a que se refiere a la declaración de emergencia climática, no cita sus objetivos de reducción de un 45% de las emisiones respecto a los niveles de 1990, ni presenta medidas e indicadores que permitan comprobar que se reduce en un 7% anual las emisiones asociadas a la movilidad y el transporte. No contemplan el escenario de crisis económica en el que nos han introducido la pandemia ni las consecuencias sociales de la misma. Se ignora igualmente la previsión que hace la Agencia Internacional de la Energía de que nos enfrentamos a una crisis energética en 2025 que agravará la crisis económica. Por lo tanto nos encontramos con un documento inválido en su fondo, en sus concreciones y en sus prioridades</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Resumen Ejecutivo recoge en su página 7, el contenido y estructura del PMUS, donde se hace referencia a un segundo bloque en el que se recoge que, una vez aprobado el bloque Estratégico y acordadas las actuaciones, entre otros aspectos, se establecerán los indicadores de seguimiento que permitan al órgano de seguimiento del Plan poder llevar a cabo la comprobación del grado de cumplimiento del mismo en lo que respecta tanto a la ejecución de las medidas programadas., como en lo relativo al resultado de las mismas.</p> <p>Respecto a los objetivos, el PMUS toma como referencia los objetivos de reducción de emisiones marcados por la UE: 55% respecto al año de referencia, 1990, o primer año del que se disponga información sobre las emisiones. Para el caso de Sevilla, año 2005. Se entiendo por tanto cumplidos los objetivos de reducción de emisiones comprometidos tanto por la ciudad, como por la propia UE</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	426/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	554	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El plan se propone dar la vuelta a la distribución del espacio público invirtiendo la pirámide de la movilidad, colocando así a en la cúspide al peatón, seguido de la bicicleta y vmp, transporte público, vehículos de carga y descarga y por último al tráfico privado. Sin embargo, no se dibuja la red peatonal que permita visualizar la misma y constatar que efectivamente se invierte la proporción entre espacio de prioridad para el coche y espacio de prioridad para el peatón ni la ciclista, ni tampoco un plano de re-estructuración de la red de transporte público ni de la red de plataformas reservadas que le daría soporte</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La red peatonal de la ciudad se extiende a lo largo de todas sus calles, que cuenta con las infraestructura propias de una ciudad con todos los servicios necesarios para el peatón, no siendo necesario, ni técnicamente viable, representar todo el entramado completo de calles de la ciudad, lo cual tampoco se considera que aportaría ningún beneficio a nivel de los objetivos que persigue el Plan. Por el contrario, el Plan establece una serie de estrategias o líneas de actuación en materia de movilidad peatonal, orientadas a recualificar los espacios y la red ya existente introduciendo nueva infraestructuras al servicio del peatón, así como medidas disuasorias en materia del uso del vehículo privado, que complementan y mejoran la red de itinerrios peatonales ya existente en la trama de la ciudad. Respecto a la red de transporte público, se ha introducido una propuesta de red de media y alta capacidad en desarrollo de la propuesta de mejoras que el PMUS recogía para el transporte público urbano, que permita ofrecer una alternativa rápida y flexible a las líneas de metro planificadas en tanto en cuanto la Junta de Andalucía pueda llevarlas a cabo. Esta propuesta de red se apoyará en todos aquellos recorridos donde resulte viable sin alterar la funcionalidad de la red viaria sobre la que se apoya, sobre carriles reservados y segregados, con prioridad semafórica, criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas de media y alta capacidad, y más adelante sobre vehículos propulsados con energías limpias.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	427/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	555	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>No se recoge una propuesta económico financiera y un sistema de seguimiento y evaluación, basado en indicadores, que permitan evaluar el cumplimiento del plan. No contemplan tampoco medidas de bajo costo e implementación progresiva que permitirían cambios rápidos en la distribución del espacio público en favor de los modos más sostenibles.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tal y como se indica en el punto 3 del Resumen Ejecutivo, dichos contenidos se desarrollarán en una segunda fase del Plan, una vez aprobadas las medidas en eél contenidas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	428/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	556	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Echamos en falta, un espacio donde dar cabida a la participación de entidades y colectivos de especial relevancia a la hora de planificar la movilidad urbana y participar por tanto en la toma de decisiones a la hora de abordar medidas e implantar las mismas, así como en su evaluación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El documento ha sido sometido a proceso participativo a través de numerosas entidades a las que se le ha dado participación en el mismo, así como a través de su publicación en medios digitales, plataformas de participación del Ayuntamiento de Sevilla, y difusión a través de redes sociales y medios de comunicación, habiendo podido presentar todas las entidades y particulares que así lo han deseado cuantas aportaciones y/o alegaciones han considerado oportunas. Las entidades y asociaciones que representan a colectivos determinados deben igualmente de jugar su papel con las personas a las que representan y recabar cuantas opiniones y propuestas estimen necesarias de sus asociados, o en su nombre, deiendo asumir tal responsabilidad. En lo que respecta al seguimiento del Plan, el documento ya recoge en su punto 4 la conformación de una “Plataforma de Cooperación por la Transición Ecológica y la Movilidad Sostenible” para el seguimiento y la evaluación permanente del PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	429/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	557	Área/Temática	Ciclista
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>on independencia de que se prevé la finalización de los tramos ya previstos en el plan de la bicicleta 2020 y PGOU, en el plano que se adjunta aún se encuentran zonas donde no existe una continuidad en la red y ello debe abordarse.</p> <p>Igualmente la definición de itinerarios alternativos para limitar a la bicicleta y vehículos no contaminantes (patinetes,etc), que permiten su convivencia en zonas peatonales, en horas de mucha afluencia, debería ser opción para evitar posibles accidentes/incidentes entre las personas viandantes y usuarios de estos vehículos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha modificado el plano de la red ciclista para subsanar deficiencias detectadas.El nuevo plano recoge la subsanación de discontinuidades. Igualmente, el modelo de Ciudad 30 al que se hace referencia, junto con la definición de la red viaria local traza una malla complementaria a la red de vías ciclistas exclusivas que permitirá ampliar el ámbito de la misma dando solución a posibles discontinuidades puntuales hasta que las mismas puedan abordarse más allá del horizonte del presente Plan.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	430/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>558</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Con carácter general echamos en falta que no haya una propuesta de red peatonal que conecte la ciudad.</p> <p>Por otro lado, en relación al Casco Antiguo, debe concretarse que medio de transporte público garantizará las conexiones en el caso de la peatonalización de la plaza del Duque al eliminar la parada de Tussan, calle Trajano y Ponce de León.</p> <p>La reurbanización prevista de la Avenida de Reina Mercedes, se hace descansar en la futura línea tres de metro. Dada la incertidumbre e indefinición de la medida es necesario la previsión de otra alternativa antes de acometer dicha reurbanización atendiendo al número de alumnos que deben acceder a esa zona así como a los residentes de la misma.</p> <p>En cuanto a los distritos Macarena, Distrito Norte, Cerro-Amate, Bellavista- La Palmera, Este-Alcosa-Torreblanca y Sur, con independencia de las medidas tendentes a la regeneración del entorno y reurbanizaciones que evidentemente mejoran dichos barrios y el espacio para el peatón, no se prevé la peatonalización de calles dentro de dichos barrios fomentando espacios de interacción entre los vecinos y de esparcimiento.</p> <p>No recoge ninguna propuesta para implementación de “supermanzanas” dejándose a un estudio posterior. En este sentido entendemos que debe ser implementada de forma generalizada en aquellos barrios que por sus características resultan adecuados.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>En lo que respecta a la red de itinerarios peatonales, ya ha sido respondido en la alegación anterior. En relación al transporte público que de servicio a las zonas a peatonalizar en el Casco Antiguo, el Plan garantiza que las mismas serán convenientemente atendidas mediante transporte público, como garantía de que existirá siempre una red que de cobertura a la zona, con independencia de cual se trate. No obstante, el plano de líneas de media y alta capacidad a implementar de forma transitoria hasta la implementación de las líneas de metro por parte de la Junta de Andalucía, recoge expresamente una línea que permitiría cumplir con lo comprometido en el Plan. En lo que respecta a la peatonalización de la Av. reina Mercedes se refiere, el PMUS recoge expresamente que la misma recogerá en una primera fase, carriles reservados para transporte público hasta la llegada del Metro. Así mismo, la mencionada propuesta de líneas de media y alta capacidad de TUSAM dibuja varias líneas que darían servicio de forma transitoria a la zona indicada. Respecto a la existencia de propuestas de peatonalizaciones de determinadas zonas de la ciudad, en el caso del distrito Macarena, se recoge la peatonalización de la Av de la Cruz Roja, en el distrito Bellavista La Palmera la Av. Reina Mercedes. Para Este-Alcosa-Torreblanca está prevista la cubrición y habilitación como espacio peatonal del Canal del Bajo Guadalquivir, la Peatonalización-ampliación contundente de los acerados de</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	431/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



***Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública***

Emilio Lemos, y actuaciones similares en Av. Turia y Ciudad de Liria. En el caso de Sur, la Plaza del Ejército Español, además de actuaciones en Luis Rosales, Avenida de Diego Martínez Barrio, Avenida de la Borbolla o Dr. Pedro de Castro. No obstante, hay que destacar que no necesariamente todos los distritos requieren, o disponen de espacios para llevar a cabo una gran peatonalización, sino que en cada uno de ellos se llevan a cabo propuestas en función de las posibilidades que ofrecen los espacios disponibles y las necesidades o potenciales que se pueden desarrollar en los mismos, estando previstas actuaciones, dentro de las distintas estrategias expuestas en todos los distritos. Todo ello con independencia de las micropeatonalizaciones que se pretende fomentar y potenciar en el documento tal y como se recoge en la página 71 de documento de Propuestas.

Respecto a las Supermanzanas, al igual que ocurre con las Micropeatonalizaciones, se trata de propuestas concretas cuyo nivel de detalle excede el alcance del documento de PMUS, y que además requiere de un proceso previo de estudio en materia de tipologías edificatorias y disponibilidad de plazas de aparcamiento en vado, o zonas aledañas para ubicación de estacionamientos en superficie, inventario de aparcamientos, reordenación de tráfico circundantes, afección a transporte público, etc, además del necesario consenso, limitándose el documento a proponer la ejecución de las mismas a modo de piloto para comprobar su acogida y funcionamiento, pero no analizando el detalle concreto de las distintas cuestiones que es necesario estudiar con carácter previo a proponer una actuación de estas características, que deberá de ser objeto de estudios de detalle específicos. El seguimiento del Plan recogerá los indicadores necesarios que permitan evaluar el desarrollo de esta medida. Las propuestas que se llevan a cabo responden en cualquier caso a propuestas de medidas que se consideran realizables dentro del horizonte del Plan, sin que ello implique que no puedan ampliarse en futuras revisiones del mismo, o que las peatonalizaciones a las que se hace referencia deban de ser de gran envergadura, pudiendo tratarse de actuaciones de micropeatonalización, cuya definición no es objeto de este documento. Algo similar ocurre con las supermanzanas, cuya definición excata excede de los límite exigibles a un documento de planificación estratégica por la necesidad de definición de aspectos muy concretos del entorno donde se desarrollan (sentidos de circulación, delimitación, análisis de la red de aparcamientos, xzonas de cvarga y descarga e dentificación de actividades comerciales, mobiliario urbano, reordenaciones del tráfico, identificación de equipamientos, etc.) Por ello, se ha introducido como medida específica la realización de un estudio para la implementación de al menos 1 supermanzana por distrito, donde se definirán con excatitud las mismas, entendiendo que dicha definición excede de los contenidos exigibles a un documnto de planificación estratégica de ciudad a medio y largo plazo.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	432/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>559</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Atendiendo a la intemporalidad de la ampliación del metro, a lo costoso de la medida, y al tiempo requerido para su ejecución, así como que no depende sólo del Ayuntamiento de Sevilla, proponemos se estudie como alternativa la instalación de tranvías en ciertas áreas a través de plataformas en superficie y/o el desplazamiento a través de los Autobuses de Tránsito Rápido.</p> <p>Una de estas actuaciones prioritarias podría ser la puesta en funcionamiento de la conexión de la L1 de metro con el tranvía de Alcalá de Guadaira (afecta a 80.000 potenciales usuarios), y las conexiones con la zona Centro del Aljarafe y Dos Hermanas mediante un BUS rápido por plataforma reservada.</p> <p>“Mejora del sistema tarifario para el transporte urbano como metropolitano” nos reiteramos en la necesidad de crear un título de viaje compatible que permita al usuario desplazarse utilizando distintos medios de transporte, racionalizando la oferta y ahorrando costes. En el borrador del plan sólo se indica que se realizará un estudio sin mayor desarrollo.</p> <p>Medidas tendentes a mejorar la prestación del servicio de Tussam, se tengan en cuenta las propuestas que el Comité de Empresa junto con el grupo de investigación ADICI de la Universidad de Sevilla ha presentado a la empresa, un conjunto de propuestas urgentes y de aplicación inmediata para mejorar el servicio en el horizonte de un Plan estratégico 2030 de la Empresa.</p> <p>Mejora de la red de Cercanías, Debe ser prioritario el proyecto y realización del enlace entre Santa Justa y el aeropuerto, bien sea por medio de tren o por medio de tranvía. Urge también el cierre del anillo de cercanías hasta la estación de Blas Infante que permitiría conectar el Cercanías de la Cartuja con la estación del Metro de Sevilla de Blas Infante, logrando así la intermodalidad tan necesaria entre el Cercanías y otros medios de transportes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las propuestas relativas a la finalización del tranvía de lcalá y la implementación de sistemas de alta capacidad en Aljarafe y Dos Hermanas ya se encuentran recogidas a modo de sugerencias en el Plan, para su implementación por parte de la administración responsable (Junta de Andalucía) en el apartado 4.7.2.1. Mejora de la Red de metro metropolitana, y también de forma más concreta en la página 43 del Resumen Ejecutivo. Tal y como se indica, la ejecución del tranvía Alcalá de Guadaíra y las conexiones con la zona centro del Aljarafe y Dos Hermanas son competencia de la Junta de Andalucía, que ha trasladado la siguiente información: el proyecto de la prolongación a Alcalá de Guadaira ha sido retomado por la Administración autonómica, lo que ha permitido desarrollar la infraestructura del último tramo. Asimismo, se ha procedido a elevar a la Comisión Europea la declaración de Gran</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	433/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)**  
**Participación pública**

Proyecto, actualmente en su fase final. El resto de actuaciones hasta su completa culminación se encuentran en desarrollo.

En cuanto a la mejor del sistema tarifario, el estudio al que hace referencia el plan implica el análisis de las opciones de unificación para las zonas tarifarias de los distintos modos de transporte incorporados al Consorcio Metropolitano de Transporte del Area de Sevilla. Existen contratos-programa suscritos con los distintos operadores de transporte cuya repercusión habría que evaluar. Asimismo, resultaría necesario llevar a cabo un estudio técnico sobre el número de cancelaciones que se producen por zona y modo de transporte, las tarifas técnicas suscritas con los distintos operadores, y atendiendo a ello acordar las tarifas a fijar por zona así como las contribuciones que ello supondría para los miembros del Consorcio en concepto de compensaciones por menor recaudación tarifaria a los operadores. Una vez conocidos la información técnica, sería necesario un acuerdo en el ámbito de competencias del Consorcio Metropolitano de Transporte del Area de Sevilla. Por todo ello, excede cpm creces no sólo las competencias del Ayuntamiento, sino también el detalle de los contenidos que se pueden exioger al plan, siendo proio de un trabajo posterior de desarrollo del mismo, que es precisamente lo que propone el PMUS. El Plan también ha incorporado una propuesta de desarrollo de una red de media y alta capacidad de transporte público transitoria, de tipo neumático (no ferroviario), hasta el desarrollo completo de la Red de Metro de la Junta de Andalucía, con objeto de poder ofrecer una respuesta adecuada a las necesidades de transporte de las zonas detectadas en la fase de diagnóstico, partiendo de la implementación de carriles segregados para transporte público, prioridad semafórica total en los cruces a nivel, y criterios de distanciamiento de paradas propios de sistemas tipo BTR o tranviarios, como desarrollo de la propuesta de reordenación de la red de TUSSAM basada en la creación de ejes troncales de transporte público que recogía el documento inicial sometido a información pública. Dicha red, cuya velocidad comercial se verá mejorada respecto a la convencional de forma sustancial, podrá ser dotada de vehículos especiales de gran capacidad y energía limpia atendiendo a la evolución prevista de la demanda de las mismas conforme a las fases recogidas en documento definitivo, dentro del termino municipal de Sevilla.

Más allá del mismo, la propuesta a la que se hace referencia respecto a la mejorar la prestación del servicio de TUSSAM precisa medidas con un grado de detalle que excede con creces el alcance de un documento de planificación estratégica a 10 años. El PMUS establece la estrategia a seguir por parte de TUSSAM, que coincide con la estrategia que plantea la propuesta presentada a la que se hace referencia. El detalle sobre recorridos exactos y paradas de determinadas líneas deberá de adaptarse a dicha estrategia conforme a los datos los trabajos de campo del PMUS, siendo la definición exacta de las líneas y paradas objeto de un proyecto específico a desarrollar por parte de la empresa TUSSAM.

Respecto a la Mejora de la Red de Cercanías queda recogido en el apartado 4.7.2.3 del documento de propuestas, si bien la ejecución de las infraestructuras no es competencia del a Administración local.

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	434/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública*

Nº ID	<b>560</b>	Área/Temática	<b>Descarbonización</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La sustitución de las flotas de vehículos debe tener un horizonte planificado anualmente, que facilite por una parte las inversiones que se deben realizar, y por otra el decrecimiento contaminante que queremos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>EL Plan de Movilidad Urbana Sostenible ya contempla una línea de actuación sobre descarbonización de la flota de vehículos. La implementación de esta iniciativa requerirá una planificación temporal consensuada con los operadores de dichas flotas y con el adecuado desarrollo de las actividades.</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	435/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	561	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Estas medidas tienen como objetivo mejorar la fluidez del tráfico en la ciudad tanto en los accesos a la misma como en el interior, cuando debería ser disminuir la afluencia de tráfico generado por el vehículo privado.</p> <p>Así en relación a la estrategia 1 “Paliar los problemas que genera el tráfico procedente del área metropolitana de Sevilla” sin duda mejorará el tráfico en el interior de la ciudad, reduciendo el tiempo total del viaje entre el origen y el destino dentro de la ciudad.</p> <p>En relación a la estrategia 2 “Consolidación de la jerarquización del viario” las reurbanizaciones de grandes avenidas se deben realizar retirando espacio destinado al coche, garantizando el espacio para la bicicleta y el transporte público, y aumentando y mejorando en calidad el destinado al peatón. Se valora positivamente la implementación de la Ciudad 30 y sería conveniente la inclusión de un plano de la ciudad con las calles principales y secundarias coloreadas según la velocidad propuesta.</p> <p>Sobre la Estrategia 3 “Potenciación de las Rondas Exteriores frente a las Interiores o a los viarios transversales”, se debería definir con claridad qué calles configuran cada una de las Rondas, y desarrollarla con el nivel de detalle requerido, estableciendo el área que se desea proteger, los puntos de acceso de entrada, los colectivos autorizados y los sistemas de gestión.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS apuesta por la estrategia de penalizar el estacionamiento en destino como medida para la desmotivación en el uso del vehículo proponiendo para ello la implantación de zonas reguladas en paralelo con la implementación de sistemas de transporte público adecuados en las mismas. Las técnicas de penalización de tráfico en tránsito no se consideran adecuadas dado que no consiguen reducir el uso de vehículos, sino simplemente alargar los tiempos de viajes y generar más congestión y contaminación. En lo que respecta a los sistemas de gestión variable del tiempo de verde en los accesos, los mismos ya se encuentran en funcionamiento en algunos de ellos y no genera problemas, sino todo lo contrario. La situación anterior a su implementación generaba que los cruces del interior recogiesen más tráfico del que eran capaces de gestionar, lo cual provocaba el bloqueo de los mismos, que se extendía en muchas ocasiones hasta los tramos de los viarios metropolitanos de acceso a la ciudad generando importantes retenciones y situaciones de peligro por vehículos detenidos en la vía. El nuevo sistema evita el bloqueo de las intersecciones interiores de la ciudad y adapta el acceso de vehículos a la capacidad máxima capaz de gestionar de las mismas, lo que ha permitido eliminar en los lugares donde se encuentra implementado las situaciones indeseadas anteriormente sin generar afecciones negativas a las vías exteriores. Respecto al plano al que se hace referencia, la extensión de la red viaria es tan amplia que resulta casi imposible poder representar</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	436/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



***Expte 3295/16 (PS2)***  
***Participación pública***

la totalidad de la misma en planos. El Plan no obstante recoge criterios, correspondiendo su implementación posterior al área responsable del tráfico (Movilidad), no siendo objeto del Plan la representación en detalle, calle a calle, de los límites de velocidad de las mismas. Respecto a las rondas a las que se hace referencia, las mismas se recogen en la página 255 y siguientes del documento de propuestas. La definición concreta calle a calle de las zonas de tráfico restringido, puntos concretos de entrada y salida, y detalle de los colectivos, son objeto de un proyecto específico, que ha contado ya con su propia fase de participación e información pública, de definición de las zonas de tráfico restringido en el Casco Antiguo y Triana (comunmente conocido como Plan Respira). Dicho nivel de detalle, no corresponde por tanto al PMUS, sino a un plan sectorial de desarrollo, que tal y como se indica ha tenido su propio proceso participativo.

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	437/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>562</b>	Área/Temática	<b>Mercancías</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Debería profundizarse más en la distribución a la hostelería y el comercio, y en medidas a largo plazo, así como en la ubicación y modelo de gestión de las plataformas. Se deben abordar los temas de plazas y horarios, y deben analizarse otros asuntos como: modelos de otras ciudades, digitalización de las operaciones, el “reparto multiproductos”, la posible asignación de días a los distintos establecimientos, las futuras plataformas, y la señalización al transporte pesado.</p> <p>Proponemos que se considere el distintivo ambiental de la DGT como criterio para asignar franjas horarias, permitiendo a los vehículos ‘cero emisiones’ poder entrar en una horquilla horaria más amplia, lo que serviría para incentivar la renovación de flotas y reducir el ruido, así como restringir el acceso a los vehículos de reparto sin distintivo ambiental (clase A) en un plazo determinado de forma que pueda acometerse su renovación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El capítulo 8.5 Medidas en materia de descarbonización de los vehículos de reparto de mercancías del documento de Propuestas recoge medidas orientadas a lo solicitado, además de las contempladas en el apartado de distribución urbana de mercancías. El PMUS recoge propuestas a corto plazo para la mejora de la Distribución Urbana de Mercancías, así como propuestas a largo plazo mediante la implementación de plataformas logísticas para la entrega en formato multiproducto (ruotura y reagrupación de carga), e incluso establece posibles ubicaciones. Establece igualmente un sistema diferenciado de horarios en función del tipo de vehículos y tempo de reparto de las mercancías. Respecto a la señalización al transporte pesado, se trata planes sectoriales que nalizan zona a zona los accesos y salidas, la señalización existente, rutas de circulación y propone ubicación y tipo de señales concretas a implantar. Por lo tanto, un nivel de detalles que no corresponde a un documento de planificación estratégica. Dichas medidas se encuentran ya en desarrollo de forma coordinada con la Asociación de Parques Empresariales de Sevilla con éxito.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	438/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>563</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En relación a la construcción de aparcamientos públicos en rotación entendemos que dada la ubicación de los mismo no disuade de utilizar el vehículo privado para acceder a dichas zonas sobre todo para la población que se desplaza del área metropolitana, atrayendo con ello circulación a dichas zonas. Provoca un aumento del tráfico en la zona, puesto que los usuarios de los aparcamientos circulan por la zona buscando aparcamiento gratuito antes de utilizar el aparcamiento de pago. Se trata de una zona que está y estará suficientemente dotado de transporte público, y donde se intenta reducir la afluencia de coches, mediante herramientas como el Plan Respira. Esta apuesta por aparcamientos rotatorios contradice estas medidas.</p> <p>Son compartidas las propuestas de aparcamientos disuasorios en las zonas de entrada a la ciudad conectados tanto a la red de transporte urbano como al servicio de bicicletas compartidas. Pensamos que además de los dos emplazamientos propuestos podrían estudiarse nuevas ubicaciones en las zonas de entradas a la ciudad.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos propuestos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el entorno del Casco Antiguo forman parte de una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable (Plan Respira). Estas y otras medidas en el Casco Antiguo como la restricción del aparcamiento o mejora del Transporte Público, combinadas con la creación de una zona de tráfico restringido supondrán una disminución en el número de vehículos que acceden diariamente a esta zona de la ciudad permitiendo la mejora de la movilidad peatonal, maximizando los beneficios de las acciones y reduciendo los posibles impactos negativos en términos de disfunciones en el funcionamiento de la ciudad, ofreciendo siempre alternativas para el derecho de acceso de las personas que residen y el ejercicio de la actividad comercial. No obstante, y debido al elevado número de viajes atraídos, y dado que la procedencia de los viajes al Casco Antiguo es muy amplia, es necesario prever infraestructuras que permitan que los usuarios, sea cual sea su procedencia, puedan dirigirse al Casco Antiguo sin problemas. La delimitación del Casco Antiguo por el río y la ronda histórica no hacen favorable el tráfico de agitación en busca de estacionamiento, pero aún así, el PMUS recoge la posibilidad de ampliación de zonas de estacionamiento regulado en el entorno de aquellas zonas que cuenten con un transporte público adecuado una vez se renueve la actual concesión de este servicio, lo cual también serviría, llegado el caso, para eliminar el efecto al que se hace referencia, aunque a priori no se considera que resulte necesario.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	439/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>564</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento-ORA</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>En cuanto a la zona ORA no compartimos la extensión propuesta al considerar que no se ha motivado de forma suficiente la necesidad y conveniencia de utilizar la herramienta de la rotación de aparcamientos en lugares en los que estos están ligados a estancias largas de la ciudadanía a provocar un efecto disuasorio, y por tanto obedecer a un afán recaudatorio de la Administración.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El estacionamiento regulado en superficie es un instrumento de disuasión del vehículo privado en los despazamientos. Su implantación se liga expresamente a la implementación de sistemas potentes de transporte público urbano en el PMUS. Los principales problemas de tráfico de las ciudades se dan como consecuencia de la coincidencia de tráficos de entrada y salida por motivos de movilidad obligada (trabajo y estudios) que son precisamente de larga duración. La restricción en la duración del tiempo máximo del estacionamiento es lo que provoca por tanto el cambio de elección del modo de transporte. Se trata de una medida cuya efectividad para conseguir el cambio de modo de transporte hacia el transporte público está ampliamente contrastada. De ahí que se ligue su implantación a la implementación de este. Queda demostrado en el documento de evaluación la repercusión de esta medida en el reparto modal de la ciudad según el modelo de transportes, que pasa de un 39,4% de vehículo privado (si no se implanta el estacionamiento regulado) a un 33,33% ( con la implantación del estacionamiento regulado).</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	440/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 337
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>María Perianes Egea</b> en representación de
<b>ASOCIACIÓN SEVILLA POR EL CLIMA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	441/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	565	Área/Temática	Proceso participativo
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la participación ciudadana en la elaboración del PMUS. La elaboración del PMUS de la ciudad de Sevilla no ha cumplido con los mínimos exigibles a cualquier proceso participativo de este calibre. Se propone que una vez finalizada la actual fase exposición pública y antes de que el PMUS sea aprobado de forma definitiva por el Ayuntamiento de Sevilla, se inicie una nueva fase de participación real con los agentes sociales de la ciudad, asociaciones de vecinos, plataformas, colectivos medioambientalistas... para seguir recabando aportaciones al documento y concretar las actuaciones que finalmente se lleven a cabo</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Conforme obra en el expediente, el informe de valoración de la participación concluye que la participación responde a lo previsto en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible en relación con su elaboración de los Planes de Movilidad Sostenible, habiéndose garantizando por remisión de la misma a la participación pública según lo previsto en la Ley 27/2006, de 18 de julio, que regula los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, añadiéndose la plataforma de participación ciudadana con el empleo de la tecnología e innovación permitiendo a los distintos actores sociales y ciudadanos recabar, registrar y aportar a la conformación de este documento final.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	442/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	566	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre los caminos escolares seguros</p> <p>Propuesta 2: Desarrollar un Plan de Movilidad a Centros Escolares. Este plan deberá contar con diagnósticos específicos que estudien la sensibilidad de cada centro escolar y aporte soluciones específicas. Hasta que se desallorren e implanten las medidas de estos Planes planteamos la implementación de actuaciones de urbanismo táctico de bajo coste, pero de gran impacto, para asegurar la accesibilidad segura y sostenible a los centros escolares</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS, en este sentido, ya apuesta y cree firmemente en la importancia de los caminos escolares y así lo deja recogido en el capítulo de Gestión de la Movilidad, apartado 1.5.2.3 Acciones de la Administración para fomentar los Planes de Movilidad en áreas de actividad económica donde se propone: "Implementar programas permanentes para el establecimiento de caminos escolares seguros de forma progresiva en toda la ciudad". Sin embargo, la ciudad de Sevilla cuenta con cientos de centros escolares. La definición del camino exacto que deben de seguir los escolares de todos los centros educativos implica la realización de un proyecto específico para cada uno de los centros con la elaboración de encuestas entre los escolares, madres y padres, elaboración de mapas de calor, estudio promenorizado de los itinerarios y paradas establecidos en los pedibuses, actuaciones concretas de adaptación de Acerados, pasos de peatones, o entornos de las puertas de entradas y salidas de los centros escolares o cortes de tráfico, habilitación de patrullas escolares. Se trata por tanto de un trabajo a realizar en el corto, medio y largo plazo, que excede el alcance de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad completa a 10 años como es el PMUS.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	443/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>567</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 3: Distribución e implantación de aparcamientos para bicicletas de manera generalizada, tanto en las puertas, como en las inmediaciones de los centros escolares			
<b>Valoración:</b>			
La propuesta indicada ya esta recogida en el punto 3.3 del documento de propuestas. Además, se encuentra igualmente recogida en el Programa de la Bicicleta de Sevilla, aprobado en Pleno.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	444/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>568</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 4: Limitar la velocidad para los vehículos privados en las inmediaciones de todos los centros escolares de Sevilla: Declarar Zona 20 en las calles de acceso y de preferencia peatonal, no solo en horario escolar			
<b>Valoración:</b>			
El diseño de los caminos escolares seguros analiza pormenorizadamente el caso de cada uno de los centros escolares y establece las medidas necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios del mismo. Dicha medida no puede ser generalizada, y depende de cada caso concreto.			

445

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	445/485	

Nº ID	<b>569</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta 5: Actuaciones de urbanismo táctico en los entornos escolares, la ampliación y mejora de las aceras a través de señalizaciones; vallado temporal de los accesos; ampliación de zonas peatonales mediante señalización horizontal, pintada en la calzada; la implantación de delimitadores físicos móviles, que garanticen la ocupación segura del espacio por parte de los viandantes; limitación de velocidad de circulación en los entornos escolares. Muchas de estas actuaciones podrían llevarse a cabo de forma puntual mediante el establecimiento de un Servicio de Policía local en el entorno de la escuela que coloque elementos que impidan el paso de vehículos en los horarios de entrada y salida a los centros escolares (Servicio de Educación para la Movilidad Segura).</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La definición del camino exacto que deben de seguir los escolares de todos los centros educativos implica la realización de un proyecto específico para cada uno de los centros con la elaboración de encuestas entre los escolares, madres y padres, elaboración de mapas de calor, estudio promenorizado de los itinerarios y paradas establecidos en los pedibuses, actuaciones concretas de adaptación de aceras, pasos de peatones, o entornos de las puertas de entradas y salidas de los centros escolares o cortes de tráfico, habilitación de patrullas escolares. Se trata por tanto de un trabajo a realizar en el corto, medio y largo plazo, que excede el alcance de un documento de planificación estratégica a nivel de ciudad completa a 10 años como es el PMUS. Las medidas a implementar se obtienen caso a caso para cada centro escolar dependiendo del estudio específico que se realiza en cada uno de ellos.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	446/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>570</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 6: Revisión del estado de los pasos de peatones y la actualización de la señalización en las inmediaciones de los centros escolares.			
<b>Valoración:</b>			
Tal y como se ha indicado anteriormente, estas medidas se llevan a cabo de forma específica para cada centro tras un estudio promenorizado de estos. A ello se suma las labores de inspección periódica del estado de la señalización recogidas dentro de los programas de mantenimiento preventivos de la ciudad de Sevilla, que se llevan a cabo de forma continuada en la ciudad, además de las plataformas de gestión de incidencias donde se reportan incidencias puntuales en materia de señalización que se detectan entre campañas de inspección.			

447

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	447/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	571	Área/Temática	Mercancías
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 7: Evitar que la distribución urbana de mercancías coincida con horarios de entrada y salida de la escuela.			
<b>Valoración:</b>			
Se tendrá en cuenta este criterio en estudio específico para la Optimización de zonas de carga y descarga que propone el PMUS se debe realizar de la mano de la Confederación de Empresarios de Sevilla, y en el que se detalla la Adaptación de los horarios de reparto a las necesidades reales de la actividad desarrollada para adecuar los horarios de C/D (por macrozonas) y optimizar las plazas en las zonas donde no hay problemas, considerando también la ubicación de los centros escolares y sus horarios, en aquellos lugares donde la ubicación de las plazas pueda interferir con el funcionamiento de las entradas o salidas de los centros escolares.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	448/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	572	Área/Temática	Gestión de la movilidad
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta 8: La necesidad de acometer las obras de implantación del Camino Escolar Seguro de Tablada aprobado por unanimidad en Pleno Municipal con fecha de 26 de febrero de 2018. Actualmente, los escolares y sus familias transitan por un descampado expuestos a las inclemencias meteorológicas (barro en los días de lluvia y calor), sorteando la suciedad que este espacio alberga</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las obras a las que se hace referencia ya han sido acometidas.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	449/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	573	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre las Supermanzanas y restricciones de velocidad (Calles 30). Propuesta 9: De forma previa a la aprobación definitiva del PMUS por el Ayuntamiento de Sevilla, se realice el estudio para establecer supermanzanas en todos los distritos y se recojan como propuestas concretas.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Debido al nivel de detalle que requiere la implantación de este tipo de medidas, la propuesta concreta de ubicaciones y delimitación de espacios por distrito excede del grado de concreción que contempla un documento de planificación estratégica como el PMUS. No obstante, se ha concretado la propuesta recogida en el documento inicial, en el sentido de redactar un proyecto o estudio específico que analice por distritos la existencia de zonas idóneas para establecer una supermanzana y los factores y criterios que deberá de tener en cuenta dicho estudio para la implantación con éxito de este tipo de medidas que permita definir los elementos concretos necesarios para su implantación, su delimitación concreta, actuaciones complementarias, valoración económica, reordenaciones del tráfico perimetrales, etc.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	450/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	574	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta 10: Implantación en todas las vías secundarias y locales de la ciudad de Sevilla la ordenanza de Ciudades 30 para dar prioridad a ciclistas y vehículos de movilidad personal, al menos en un carril de todas las calles de las ciudades.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS establece una serie de criterios generales para su aplicación, en estudio específico posterior a las distintos viarios de la ciudad. De este modo, aunque con carácter general se adoptará el criterio que establece el nuevo reglamento de circulación, existirán excepciones debido al carácter de determinadas vías. De este modo, la Ronda Histórica de Sevilla, clasificada como viario principal, está previsto que se limite como calle 30, mientras que otras vías como la carretera de Su Eminencia con 1 solo carril por sentido, por las características de la vía, merece de sentido a día de hoy que se limite a 30 km/h, lo cual además sería irreal y su cumplimiento poco probable debido a la configuración de la vía. Igualmente, podrán existir vías locales de carriles como es habitual en algunos barrios de la ciudad donde la declaración de calle 30 de forma inmediata sería irreal. Debe por tanto comprenderse que la clasificación funcional de un viario, no tiene que coincidir con la sección del mismo en una ciudad ya desarrollada, y que por lo tanto, el régimen de velocidades de las calles debe de estudiarse de forma particular atendiendo a cada caso.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	451/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>575</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta 11: El diseño de las supermanzanas (apartado 2.16) deberá especificar junto con el resto de las características descritas en dicha sección que la circulación de ciclistas en las calles interiores de las supermanzanas se realizará en ambos sentidos, con independencia de cuál sea el sentido para el tráfico motorizado</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Las características concretas de la ordenación del tráfico interior de las supermanzanas, los itinerarios peatonales, y ciclistas, dependerán de cada caso concreto, por lo que no es posible definir de antemano cuestiones de este grado de detalle</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	452/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	576	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la Ronda histórica: Se considera inadecuado que no se haya hecho referencia a la Ronda del Centro urbano de Sevilla que se define en el PGOU (2006)</p> <p>Propuesta 12: Incluir en el PMUS el concepto de “Centro Ampliado” de la ciudad tal y como se define en el PGOU, como la zona delimitada por la Ronda del Centro Urbano de Sevilla. Esta ronda debe diseñarse priorizando la movilidad peatonal y ciclista, con plataforma reservada para el transporte público y evitando que se facilite la entrada de tráfico en el recinto Histórico</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El PMUS recoge la filosofía de protección gradual del área central de la ciudad al que se hace referencia, y que procede del propio PGOU. De este modo, establece una zona central protegida a través de la declaración de Zona de tráfico Restringido (puntos 2.2.2.1 y 6.5.9 del documento de propuestas sometido a información pública), mantiene el sentido único en la ronda Histórica, donde además implementa medidas de calmado de tráfico, reducción de sección de calzada destinada a vehículos y traslado de carril bici (apartado 6.4.4 del documento de propuestas), y apunta a una nueva transformación una vez se produzca la reurbanización tras las obras de la línea 3 de metro conforme a lo establecido en el PGOU. Continúa con la implementación de sentidos únicos en las vías de conexión entre la ronda histórica y la primera ronda exterior, y establece medidas para desviar los tráficos de paso hacia dichas rondas exteriores mediante la devolución del doble sentido a estas. También establece una jerarquía viaria clara que define cuales son las vías de categoría principal, secundaria y local. Se trata por tanto de la estrategia a la que se hace referencia en el capítulo de Circulación y Viario ya recogida, desglosada por medidas que en su conjunto persiguen el fin compartido por ambos documentos de planificación urbanística y de movilidad. El cambio de nombre del conjunto de actuaciones se trata por tanto de una cuestión anecdótica que carece de relevancia dado que el conjunto de medidas ya dan respuesta al propósito buscado.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	453/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	577	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre el Área de Tráfico Restringido del Casco Antiguo</p> <p>La Figura 14 de dicho documento, aparece la zona de tráfico restringido del Casco Antiguo, que excluye la zona entre el eje Arjona - Torneo y la Calle Marqués de Paradas.</p> <p>Propuesta 13: Incluir la zona entre el eje Arjona – Torneo y la calle Marqués de Paradas en la zona de tráfico restringido del Casco Histórico.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La justificación para la declaración de zona de tráfico restringido del Casco Antiguo recogida en el PMUS responde a criterios de elevada atracción de viajes en vehículo privado por concentración de usos comerciales, terciarios, y hostelería coincidiendo con un elevado tránsito peatonal y una sección de acerados insuficiente y que no cumple con los criterios de accesibilidad universal con carácter general. La zona indicada no cumple a priori con los criterios indicados. No obstante, la definición de las condiciones concretas de acceso, delimitación, permisos, etc. De las zonas de tráfico restringido ha sido objeto de un proceso de participación específico para dichas zonas, dentro del proceso de desarrollo de la medida indicada, por lo que deberá de resolverse dentro del mismo. El alcance del PMUS en este caso es meramente orientativo, dado que la regulación concreta de esta medida se está desarrollando por un proyecto específico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	454/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	578	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre el Área de Tráfico Restringido de Triana Extender el ATR de Triana a toda la zona comprendida entre las calles Clara de Jesús Montero - Alvarado - Pagés del Corro - Génova y la propia dársena del río. (Imagen con la zona citada)</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La justificación para la declaración de zona de tráfico restringido de Triana recogida en el PMUS responde al el objetivo de proteger el Casco Histórico de Triana, eliminando el tránsito de vehículos que actualmente lo utilizan como corredor de paso hacia la zona de Pagés del Corro. La zona indicada no cumple a priori con los criterios indicados. No obstante, la definición de las condiciones concretas de acceso, delimitación, permisos, etc. De las zonas de tráfico restringido ha sido objeto de un proceso de participación específico para dichas zonas, dentro del proceso de desarrollo de la medida indicada, por lo que deberá de resolverse dentro del mismo. El alcance del PMUS en este caso es meramente orientativo, dado que la regulación concreta de esta medida se está desarrollando por un proyecto específico.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	455/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	579	Área/Temática	Circulación y Viario
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Propuesta 15: Se propone una reurbanización del viario principal del distrito Triana, con reducción de carriles de circulación, ampliación de aceras, pasos de peatones en diagonal y carriles-bus segregados físicamente del tráfico</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Respecto a la configuración del número de carriles de los viarios principales, las secciones de los mismos deberán de ser, por definición, suficientes para la función que estos deben de cumplir dentro de la jerarquía viaria. En el caso que nos ocupa, los viarios principales del distrito Triana únicamente cuentan con 2 carriles por sentido com norma general, por lo que no es posible reducir el número de carriles sin desdibujar la función de los mismos dentro del esquema de funcionamiento diseñado para la red viaria de la ciudad. Respecto a la implantación de pasos de peatones en diagonal, ya ha sido respondida anteriormente. Tampoco se detectan problemas de sección en los acerados de los viarios principales. Por último, la implantación de carriles BUS ya se recoge en el apartado 4.2 del documento de propuestas. Sin embargo, la segregación de los mismo requeriría en primer lugar la eliminación de las bandas de estacionamiento existentes, o en su defecto el traslado de los carriles reservados a centro de calzada, cuestión esta que por sus implicaciones requerirá un estudio específico una vez se aborde el desarrollo del proyecto de implantación de separadores de carril y de reordenación de líneas de TUSAM. Por otro lado, la implantación de carriles BUS en dichas vías sería incompatible con la reducción de carriles, dado que al existir únicamente 2 carriles por sentido, si uno de ellos se reserva para el transporte público, y el otro se elimina, dicho viario ya no podría formar parte de la red viaria principal dado que no podría ser empleado por el vehículo privado, quedando restringido sólo al transporte público. Ello podría implicar además la imposibilidad de acceso a los residentes. La propuesta planteada es por tanto irrealizable.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	456/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>580</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre el Modelo de Transporte Público de Alta Capacidad</p> <p>En el multicriterio no se han incorporados criterios como la rapidez de implantación de la tipología de transporte elegida, que es clave para solventar los problemas de movilidad que acusan algunas zonas de la ciudad, además de dar respuesta a la necesidad de abordar actuaciones inmediatas de cara a la Emergencia Climática.</p> <p>La red de BTR con plataforma reservada (Alternativa 1) tiene una ventaja clara en cuanto al tiempo de implantación sobre las otras opciones, además de una versatilidad que permite adaptarse a los nuevos desarrollos urbanísticos a bajo coste, si estos efectivamente llegan a producirse.</p> <p>Los criterios planteados como la reducción de la capacidad del viario y la reducción del estacionamiento de las propuestas en superficie, carece de sentido plantearlas como cuestiones negativas, puesto que el objeto de este plan, y del propio sistema de transporte público, es el trasvase modal de los modos más contaminantes a los modos de transporte más sostenibles, por lo que debería desprenderse en consecuencia, una menor necesidad de plazas de aparcamiento y de viario destinado al vehículo privado. Por otro lado, al evaluar la afección por ruidos y vibraciones, no solo se debe valorar la población potencialmente afectada, sino el nivel de ruido de cada una de las alternativas durante su etapa de funcionamiento y construcción</p> <p>los aspectos funcionales, no son comparables en la misma medida tipologías de transporte cuyo coste es tan diferente, ya que con la alternativa de BTR en plataforma reservada se podrían incluir líneas adicionales, al objeto de aumentar la cantidad de población servida, y su coste y periodo de implantación seguiría siendo mucho menor que el resto de las alternativas planteadas</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible lleva a cabo, en relación a la red de transporte de alta capacidad, un análisis de las distintas propuestas técnicas posibles que podrían plantearse en función del tipo de transporte (BTR, metro) y la posible ubicación en la vía pública (subterráneo o en superficie). En este sentido, se han analizado las distintas posibilidades técnicas, siempre a la luz de lo que suponen para la mejora de la movilidad sostenible. Dicho estudio se lleva a cabo, tal y como se manifiesta en el propio Plan, para disponer de información para la toma de decisiones una vez que la Junta de Andalucía, que es la administración competente, plantee la solución que pretende implementar, todo ello, debido a las manifestaciones que dicha administración ha llevado a cabo sobre la posibilidad de que se ejecuten tramos en superficie. El documento de PMUS no apuesta por tanto por ninguna solución, sino que analiza todas las posibles desde todas las ópticas existentes, y dado que para la modelización del sistema es necesario partir de alguna de ellas, toma como válida una alternativa mixta, con indicación expresa de que a nivel funcional no supone cambios con la alternativa subterránea. La decisión corresponderá en todo caso a la Junta de Andalucía, tal y como se indica en repetidas ocasiones en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	457/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>581</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 16: Se propone la reconsideración de la alternativa 1 como mejor tipología de transporte, por su menor coste económico, su versatilidad, su adaptabilidad gradual a los desarrollos urbanísticos (si estos se produjeran) y su menor tiempo de puesta			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible ha incluido en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “4.3. Recomendaciones para la reordenación y optimización de la red de Transporte Público Urbano una propuesta de Red de Líneas Rápidas de Media/Alta Capacidad que presten un servicio eficaz y de calidad a la ciudad, de forma transitoria hasta que se desarrolle la red de metro por parte dela Junta de Andalucía, aportando soluciones a la movilidad de manera rápida y flexible.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	458/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

Nº ID	<b>582</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 17: Se propone desarrollar y ampliar una Red de Plataformas reservadas para autobuses, ya prevista en el PGOU del 2006, para cubrir todo el recorrido urbano de la Red			
<b>Valoración:</b>			
Tal y como se ha indicado en la alegación anterior, se ha incluido una red de líneas de media y alta capacidad transitoria hasta la implementación del Metro. Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	459/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	583	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Es necesario mejorar la velocidad comercial de la red de autobuses metropolitanos existentes, y si bien no es competencia del Ayuntamiento de Sevilla, su pertenencia al Consorcio de Transporte Metropolitano le confiere la posibilidad de coordinarse con otras administraciones para abordar esta situación.</p> <p>Propuesta 18: Mejorar la eficacia de la actual Red Metropolitana de Transporte Público, implantando carriles BUS-VAO en autovías y las carreteras que sea preciso, coordinándose con las administraciones competentes en el marco del Consorcio de Transporte Metropolitano</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Esta red estará formada por 6 líneas que circularán en plataforma reservada y/o carril bús con prioridad de paso y estarán dotadas con autobuses eléctricos, Cero Emisiones, articulados y equipados con pantógrafo para facilitar la recarga de oportunidad en terminales. Estas líneas serán susceptibles de su transformación futura en líneas de Metro.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	460/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>584</b>	Área/Temática	<b>Transporte público</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la Red de Cercanías</p> <p>Propuesta 19: Reactivar el anillo ferroviario existente (línea de cercanías C4) que funciona solo en un sentido lo que le resta eficacia y rapidez</p> <p>Propuesta 20: Reactivar la línea de cercanías C5 con el Aljarafe, con mejoras en la frecuencia y en la accesibilidad, intermodalidad y conectividad de los apeaderos</p> <p>Propuesta 21: compatibilizar el transporte en los vagones de bicicletas y VMPs, asegurando así una intermodalidad propia.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El apartado 7.1, página 45 del Resumen Ejecutivo recoge la necesidad de mejora de la red de Cercanías, así como el apartado 4.7.2.3. Mejora de la Red de Cercanías del documento de propuestas. Si bien la ejecución de las infraestructuras no son competencia de la Administración local si que se apoya la mejora de la red de cercanías. Por otro lado, la normativa de Renfe establece que se puede viajar con la bici o patinete:</p> <p>"Si la bicicleta va sin plegar, la única limitación es que puedes llevar una bicicleta o patinete por persona. No es necesario que viajen desmontados, ni dentro de una funda"</p> <p>"En Cercanías y Feve, tu bicicleta o patinete viaja gratis en los espacios destinados a ello, siempre que la ocupación del tren lo permita. Si no hubiera espacios señalizados, sitúalos en la plataforma de acceso del tren, sin invadir pasillos ni zonas de asientos no abatibles."</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	461/485	

Nº ID	585	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Propuesta 22: Creación de tarjeta/bono mensual ilimitado en la red de transportes del Consorcio Metropolitano de Sevilla, Metro, Tussam, Sevici y Cercanías Renfe, en el sentido de lo ya aprobado en 2018 en diversas instituciones.			
<b>Valoración:</b>			
La propuesta a la que se hace referencia ya viene recogida expresamente en el apartado 7.1 del resumen ejecutivo, pagina 43, así como en el punto 4.4 del documento de propuestas, donde se especifica como medida concreta la realización de un estudio orientado aobtener los datos necesarios para avanzar hacia dicho propósito como paso previo a su implementación.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	462/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>586</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la implantación de aparcamientos disuasorios Que se incorpore una lanzadera de TUSSAM a los aparcamientos disuasorios metropolitanos propuestos en el PMUS integrando su tarifa con la del parking</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el Documento Estratégico (I) Propuestas, en el apartado “7.2. Aparcamientos disuasorios metropolitanos 7.2.2. Descripción de la medida” Se proponen dos aparcamientos disuasorios en las entradas a Sevilla desde la A-49 y desde la A-92. En este mismo apartado se recoge: "En todo caso, para que las dos propuestas de aparcamientos disuasorios cumplan la función para la que están pensados, su puesta en servicio exige la implantación en paralelo de un servicio de transporte público que permita acceder desde el mismo, de forma rápida y económica, a los puntos de destino finales de los desplazamientos de los que se pretende eliminar al vehículo privado como modo de transporte.” Consecuentemente, la propuesta ya se se encuentra recogida en el texto sometido a información pública.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	463/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>587</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre los aparcamientos públicos de rotación en el Centro Histórico o en su entorno</p> <p>Propuesta 24: Que se desista de los proyectos de aparcamiento previstos en el PMUS en Marqués de Paradas, Torneo-Barqueta, El Cid y San Laureano</p> <p>Propuesta 25: Que se recoja en el PMUS una planificación para la conversión de los aparcamientos de rotación existentes en el Centro Histórico en aparcamientos para residentes</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los aparcamientos propuestos en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible en el entorno del Casco Antiguo forman parte de una serie de medidas e iniciativas dirigidas a impulsar la movilidad sostenible, reducir emisiones contaminantes, garantizar la accesibilidad universal y favorecer un modelo de ciudad más habitable y saludable (Plan Respira). Estas y otras medidas en el Casco Antiguo como la restricción del aparcamiento o mejora del Transporte Público, combinadas con la creación de una zona de tráfico restringido supondrán una disminución en el número de vehículos que acceden diariamente a esta zona de la ciudad permitiendo la mejora de la movilidad peatonal, maximizando los beneficios de las acciones y reduciendo los posibles impactos negativos en términos de disfunciones en el funcionamiento de la ciudad, ofreciendo siempre alternativas para el derecho de acceso de las personas que residen y el ejercicio de la actividad comercial. Dichas medidas ya suponen de por si un efecto disuasorio del uso del vehículo privado para el acceso al Casco Antiguo, sin que ello implique que no se ofrezcan alternativas en la corona exterior del mismo, del mismo modo en que se hace con los paracamientos disuasorios Metropolitanos. En relación a la conversión de los aparcamientos de rotación para residentes, indicar que los aparcamientos de rotación existentes en el Centro Histórico son concesiones administrativas con periodos de concesión determinados, generalmente entre 50 y 75 años, por lo que será a la finalización de las mismas cuando se tenga que analizar su posible conversión en aparcamientos para residentes, y no en el marco del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	464/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	588	Área/Temática	Documento Propuestas
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la falta de definición de un Sistema de Seguimiento</p> <p>Propuesta 26: Debe crearse un sistema de indicadores para hacer seguimiento a la evolución del PMUS (cualitativos y cuantitativos) y deben fijarse plazos y contenidos claros para los informes de seguimiento y de evaluación.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Los indicadores se estableceran en las siguientes fases del Plan, una vez analizadas las alegaciones y realizadas las modificaciones oportunas en las propuestas como consecuencia de las aportaciones recibidas, tal y como se indica en el apartado 3, página 7 del documento de Resumen Ejecutivo sometido a información pública</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	465/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>589</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Sobre la Red de caminos públicos</p> <p>Se considera imprescindible que el PMUS incluya una propuesta de itinerarios senderistas peatonales y ciclistas que pongan el valor los valores territoriales del término municipal, y se posibilite el uso y acceso senderista y ciclista al territorio.</p> <p>Propuesta 27: Que se realice un inventario de los caminos públicos municipales al objeto de difundir su existencia a la ciudadanía, conectándolos si no lo están con el territorio (municipios adyacentes), y adoptando las medidas que sean necesarias para su buen uso, respetando y restaurando siempre los valores ambientales que se les supone. Todo ello en coordinación con empresas públicas y otras administraciones que puedan tener competencias sobre los recursos territoriales, infraestructuras y otros elementos claves para asegurar la conectividad de los caminos municipales con el resto del territorio</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La medida propuesta, aunque puede ser interesante desde el punto de vista recreativo, no se considera que aporte beneficios a efectos de un cambio del modelo de movilidad a nivel estratégico de ciudad, por lo que excede de los contenidos que ha de tener un documento de planificación estratégico sectorial sobre movilidad como es el PMUS</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
Observaciones	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Url De Verificación	https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Página	466/485	

*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

<b>APORTACIÓN NÚM:</b> RIES 345
Con fecha <b>03/02/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>Andrés Joaquín Egea López</b> en representación de
<b>ASOCIACIÓN PARA LA DEFENSA DEL PATRIMONIO DE ANDALUCÍA-ADEPA</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	467/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	590	Área/Temática	Documento Objetivos
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Los datos y previsiones de población y empleo que se manejan en absoluto se corresponden con la realidad. Las estimaciones deben modificarse a la baja.			
<b>Valoración:</b>			
El Plan de Movilidad Urbana Sostenible establece unas hipótesis y criterios para estimar las proyecciones de las variables socioeconómicas más influyentes sobre la movilidad. Estas hipótesis se basan en los últimos datos y su evolución aplicando métodos estadísticos. Dentro de todas las posibilidades estudiadas, se ha optado por considerar el escenario "pesimista" desde el punto de vista de la movilidad considerando crecimiento tanto de población como de empleo y con ello del número de desplazamientos diarios.			
En cuanto a los datos de empleos, se especifica en el documento que estos nuevos empleos podrán trabajar tanto residentes en Sevilla como en el exterior mientras que los empleos de 2017 son sólo de los residentes en Sevilla (por ser datos de la encuesta telefónica realizada a los residentes) por eso el aumento parece tan elevado.			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	468/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	591	Área/Temática	Metodología/proceso de elaboración PMUS
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>EL IMPACTO DEL CORONAVIRUS PRODUCIDO EN LA MOVILIDAD Y QUE IGNORA EL PMUS. el desconocimiento de cómo pueden evolucionar los nuevos hábitos de movilidad o no tras el coronavirus una vez se dé por concluida la pandemia, el PMUS debe suspenderse su puesta en marcha al menos durante el año posterior al Covid para reevaluarlo todo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Si bien es cierto que existirá un impacto sobre la movilidad producido por la crisis sanitaria del COVID-19, no se sabe a ciencia cierta la entidad del mismo ni su evolución en los próximos años. Considerando el horizonte temporal del Plan será necesario, en todo caso, evaluarlo en futuras revisiones, en especial cuando se haya establecido una nueva normalidad más estable. No obstante, hay que recordar que el PMUS se trata de un documento de planificación a largo plazo, y que el año horizonte del Plan, 2030, establece objetivos de reducción de emisiones establecidos por la UE que requieren de la implementación de medidas con antelación suficiente para poder alcanzar los mismos, por lo que un documento con estrategia a largo plazo resulta imprescindible para poder alcanzar los mismos al final de década.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	469/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	592	Área/Temática	Transporte público
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debe contemplar no sólo Sevilla capital sino todo el área metropolitana, por ello es fundamental el desarrollo de Cercanías como el de Alcalá de Guadaíra que debe negociarse con el Estado y la Comunidad Autónoma y donde prime el billete único.</p> <p>Tranvía. Estamos absolutamente en contra de su uso, por su elevadísimo coste, máxime cuando coincide con líneas de metro o cercanías, y por su nula mejora de prestaciones comparada con la que puede dar el transporte público en plataforma única con autobuses no contaminantes, independientemente del altísimo ahorro en costes a favor del autobús.</p> <p>Metro. Somos absolutamente favorables a este medio de transporte siempre que se produzca una fácil combinación con otros medios de transporte público como el cercanías o los autobuses de plataforma única, se utilice el billete único en todos estos cambios y tenga un carácter claramente metropolitano.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El ámbito territorial de un PMUS es el municipio de Sevilla. No es posible, por una cuestión de competencias extender el ámbito de actuación más allá de este, correspondiendo las competencias del ámbito metropolitano a la Junta de Andalucía. Aun así, y debido a las fuertes relaciones que el área metropolitana mantiene con la ciudad de Sevilla, se han llevado a cabo algunas propuestas para la mejora de la movilidad de esta con la ciudad Central (Sevilla), sin que ello signifique que el estudio pueda extenderse más allá de dichas propuestas. En cualquier caso, tanto en el Documento Estratégico Propuestas como en el Resumen Ejecutivo se recogen, además de "recomendaciones" para mejorar la movilidad con el área metropolitana, la necesaria coordinación con los documentos de planificación autonómica: Futuro Plan de transportes Metropolitano del Área de Sevilla y Plan de Transporte y Movilidad (PITMA 21/30). Respecto a los diversos modos de transporte, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible lleva a cabo, en relación a la red de transporte de alta capacidad, un análisis de las distintas propuestas técnicas posibles que podrían plantearse en función del tipo de transporte (BTR, metro) y la posible ubicación en la vía pública (subterráneo o en superficie). En este sentido, se han analizado las distintas posibilidades técnicas, siempre a la luz de lo que suponen para la mejora de la movilidad sostenible. Dicho estudio se lleva a cabo, tal y como se manifiesta en el propio Plan, para disponer de información para la toma de decisiones una vez que la Junta de Andalucía, que es la administración competente, plantee la solución que pretende implementar, todo ello, debido a las manifestaciones que dicha administración ha llevado a cabo sobre la posibilidad de que se ejecuten tramos en superficie. El documento de PMUS no apuesta por tanto por ninguna solución, sino que analiza todas las posibles desde todas las ópticas existentes, y dado que para la modelización del sistema es necesario partir de alguna de ellas, toma como válida una alternativa mixta, con indicación expresa de que a nivel funcional no supone cambios con la alternativa subterránea. La decisión corresponderá en todo caso a la Junta de Andalucía, tal y como se indica en repetidas ocasiones en el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	05/05/2021 10:14:29 04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	470/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	593	Área/Temática	Aparcamiento
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Debe favorecerse los aparcamientos periféricos al conjunto histórico concentrados actualmente en zonas como Marques de Paradas o Puerta Jerez y con graves carencias en la Ronda Histórica desde la Macarena hasta el Prado inclusive. Lo contrario es matar el centro de la ciudad y aumentar la circulación periférica</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El Casco Antiguo de Sevilla se trata de una zona muy amplia y diferenciada a nivel de usos. De este modo, mientras que existen zonas de gran afluencia turística y comercial , existen otras con una mayor concentración de uso hostelero, y zonas de uso eminentemente residencial. Las propuestas de aparcamientos de rotación se concentran en aquellos lugares donde existe una atracción de viejaes con necesidades de rotación.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	471/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>594</b>	Área/Temática	<b>Descarbonización</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>El PMUS debe alentar la implantación de vehículos no contaminantes diseñando un mayor número de puestos de abastecimiento, facilidades para penetrar en el Casco Histórico y cualquier otro beneficio que pudiera estudiarse</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>El capítulo 8 del documento de propuestas recoge una estrategia completa en materia de descarbonización en el transporte donde se incluye igualmente la planificación y medidas específicas para la implantación de una red de puntos de recarga, donde se recoge la necesidad de tener una infraestructura de recarga adecuada así como medidas para el fomento de la movilidad eléctrica relativas a fiscalidad y estacionamiento. Respecto a facilidades para acceso al Casco Antiguo, los criterios que motivan la implantación de una zona de tráfico restringido no vienen dados por razones de contaminación atmosférica, sino de ocupación del espacio público y seguridad vial en una zona donde la vía pública cuenta con espacios muy reducidos donde deben convivir todos los modos de transporte, por lo que el criterio seguido es el de limitar el número de vehículos al máximo. Distinto es la zona de bajas emisiones propuesta en Cartuja, donde por el contrario, el vehículo de cero emisiones dispone de un trato preferente.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	472/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>595</b>	Área/Temática	<b>Circulación y Viario</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Debe darse una solución a la SE40 y eliminar todos los semáforos de la SE30, puntos fundamentales de atascos y contaminación			
<b>Valoración:</b>			
La página 19 del Resumen Ejecutivo reivindica la finalización de la SE-40. En cualquier caso, dicha medida no es competencia directa del Ayuntamiento de Sevilla, por lo que aunque se recoge dicha necesidad, debe de entenderse como una petición a la administración responsable de su ejecución, más allá de las diversas gestiones que a nivel municipal se llevan a acabo con ejecutivo central para acelerar la puesta en marcha de determinados asuntos que se consideran estratégicos. Respecto a la SE-30, la misma no cuenta con semáforos, por lo que se desconoce a qué medida hace referencia.			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	473/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>596</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La mayor parte de los desplazamientos, como bien se identifica, se realizan por los ciudadanos andando, sin embargo, se ha primado el desplazamiento en bicicleta o automóviles poniendo en riesgo por la estrechez de las aceras y veladores la integridad de los ciudadanos.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>No se recoge una medida o propuesta concreta, sino que se lleva a cabo una afirmación genérica que además se contradice con la amplia cantidad de medidas y recomendaciones que en materia de movilidad peatonal lleva a cabo el documento.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	474/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
**Participación pública**

Nº ID	<b>597</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>La movilidad en bicicleta debe de hacerse por carriles bicis cada vez más amplios y mejor cuidados pero sin que estos carriles, como está pasando, roben espacio al peatón. Por otra parte, debe perseguirse la circulación en bicicletas en calles o espacios peatonales en cualquier hora del día por los evidentes riesgos e incomodidades para los peatones, aplicándose sanciones elevadas que disuadan al incívico.</p> <p>En cuanto a los patinetes y similares vehículos eléctricos, deben tener su propio espacio y evitar, como en el caso de las bicicletas, peligros e incomodidades al peatón</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Tanto el PMUS, como el Programa de la Bicicleta de Sevilla, ya recogen numerosas actuaciones de reubicación de la red ciclista fuera de las aceras, mediante su desplazamiento a calzada. Prueba de ellos son las multiples actuaciones que se están llevando a cabo y lñas planificadas en este sentido, por lo que el Plan ya recoge este tipo de actuaciones para la mejora de la movildiad peatonal. Respecto al uso de aceras por parte de patinetes y VMP, dicho uso se encuentra ya regulado mediante ordenanza de circulación, estando prohibida la cirfculación por aceras por normatiova tanto nacional como local.</p>			

475

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	475/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM: RIES 65</b>
Con fecha <b>13/01/2021</b> es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> .
<b>José Ramón Carmona</b> en representación de
<b>Jose Ramón Carmona Ruiz-ARQUITECTO</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	476/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAF0qToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	165	Área/Temática	Peatonal
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Avenida Francisco Buendía. Distrito Nervión. Barriada del Ciudad Jardín Vía de vital importancia peatonal, conecta el Distrito de Cerro-Amate con Nervión. Se propone remodelar íntegramente la Avenida para dar mejor servicio a la ciudadanía, creación de mayor acerado, plantación de arbolado, implantación de carril bici, mejorar las paradas de la línea 25 de tussam...de tal manera que se conecten los espacios peatonales creados de la "Reurbanización de la Ronda Tamarguillo" con la "Reurbanización de la Ciudad Jardín" y con la "Peatonalización de la zona del mercado y centro de salud de las Palmeritas" enlazando directamente con el futuro espacio libre ajardinado que se creará en el pasaje de Agustín Argüelles" según las propuestas del PMUS.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La Avenida Francisco Buendía se ha recogido como eje conector entre barrios, proponiéndose su reurbanización, con ampliación de los acerados y plantación de arbolado en detrimento de la sección de calzada y estacionamiento en la banda Sur. La sección transversal no permite sin embargo la implantación del carril bici junto con las medidas de ampliación de acerado y plantación de arbolado. No obstante, su configuración como calle 30 al disponer de un único carril por sentido, otorga prioridad en el centro de la calzada a la bicicleta y los vehículos de movilidad personal.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	477/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>166</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Avenida de Hytasa. Consideración como "Eje de Barrio". Distrito Cerro-Amate Dada la importancia para el barrio Cerro del Águila y para el propio polígono industrial dadas las medidas de potenciación del mismo propuestas por el Ayto.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La relevancia de la Avenida de Hytasa viene reflejada en su consideración como viario perteneciente a la red secundaria de la Ciudad, cuyo papel se pretende reforzar con la mejora de las conexiones de la Barriada de la Música con la SE-30. La relevancia de dicha avenida sin embargo, como eje de barrio desde el punto de vista peatonal, no es compatible con el caracter canalizador de tráfico de esta vía, aunque sí podría considerarse dentro de la línea de actuación de Regeneración de entornos, zonas de estancia y esparcimiento una vez que se consolide y recualifique el caracter de los polígonos industriales que se sitúan al otro lado de la Avenida, cuyo horizonte temporal se considera que probablemente se extienda más allá del horizonte del PMUS 2030, para lo cual podrían planearse actuaciones de ampliación de la red de acerados y dotación de arbolado y vegetación mediante al reordenación de los apracmientos en batería y su paso a cordón, acompañada de actuaciones complementarias de construcción de aparcamientos para residentes en la zona, cuya tipología edificatoria requiere de medidas de acompañamiento en este sentido. En este sentido, no se puede atender la propuesta dado que a pesar de que encaja en la filosofía del PMUS, sin embargo excede del horizonte temporal de este.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	478/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>167</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Micropeatonalización del eje Francisco Carrera Iglesias-Parque Estoril-José María de Pereda en el Cerro del Águila. Distrito Cerro-Amate</p> <p>El barrio Cerro del Águila carece de un espacio público para el encuentro social y de recreo. Con la propuesta se generaría una especie de plaza lineal hasta su encuentro con Av. De Hytasa, conectando el centro del barrio con la antigua fabrica que lo vio crecer y es origen y razón del mismo, por lo que la Av. de Hytasa debería ser "puente de unión" y no "frontera" de ambos sectores de la ciudad que son uno mismo.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>La propuesta de Micropeatonalizaciones excede de la escala de las actuaciones del PMUS. Dichas actuaciones deben de plantearse a nivel de distritos, para que los mismos puedan llevara cabo su análisis pormenorizado a nivel de barrio junto con el resto de actores implicados en este tipo de actuaciones. Si bien el PMUS pretende dar un impulso a las políticas de micropeatonalizaciones, la propuesta y ejecución de las mismas requiere de un estudio de detalle pormenorizado en el que se analicen todos los aspectos que pueden influir a futuro en el éxito de la propuestas tales como reordenaciones de tráfico necesarias, accesos y salidas de garajes, ubicaciones en su caso de reservas de carga y descarga, oferta y demanda de estacionamiento en la zona, etc. Por tanto, no se acepta la propuesta por entender que si bien encaja en la filosofía del PMUS, su alcance excede del nivel de detalle que dicho documento puede alcanzar.</p>			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	479/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



<b>APORTACIÓN NÚM:</b>
Con fecha _____ es presentada escrito de aportaciones por D/D <sup>a</sup> . _____ en representación de _____
<b>Distrito Cerro Amate</b>
Formula aportaciones al proyecto de documento estratégico del Plan de Movilidad Urbano de Sostenible en conformidad a la Resolución 836 de 16 diciembre 2020 del Teniente Alcalde Delegado de Gobernación y Fiestas Mayores.
Presenta las siguientes propuestas adjuntas:

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	480/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>598</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ejes conectores entre barrios: Urbanización de la losa sobre el Canal de Ranillas entre las calles Salobreña y calle San José de Palmete, generando nuevas zonas de estancia y esparcimiento, mejorando la permeabilidad peatonal y la conexión entre las zonas de Palmete ubicadas a ambos lados del canal.			
<b>Valoración:</b>			
Se ha recogido en el documento			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	481/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>598</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ejes conectores entre barrios: Construcción de pasarela peatonal/ciclopeatonal de conexión entre los barrios de Palmete y La Negrilla sobre las vías de la Estación de Mercancías de la Negrilla, conectando la calle de la Doctora Oeste con Palmete a través de las calles Torbizcón/Cherín			
<b>Valoración:</b>			
Se ha recogido en el documento			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	482/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



Nº ID	<b>598</b>	Área/Temática	<b>Peatonal</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
Ejes conectores entre barrios: Construcción de pasarela ciclopeatonal de conexión entre los barrios de Su Eminencia y Padre Pío, sobre la ronda SE-30 conectando las calles Rafael García Miguel y Valentina Pinelo, a la altura de la calle Bollullos.			
<b>Valoración:</b>			
Se ha recogido en el documento			

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora	
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29	
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35	
Observaciones		Página	483/485	
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>			

**Expte 3295/16 (PS2)  
 Participación pública**

Nº ID	<b>599</b>	Área/Temática	<b>Ciclista</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Conexión del carril bici existente en la calle de la Doctora Oeste con el carril bici existente en la zona de Palmete (calle Afán y calle Loja, bien a través de la prolongación del existente en la confluencia de la calle de la Doctora Oeste a través de San José de Palmete sobre los puentes que discurren por encima de las vías del ferrocarril y el Canal de las Ranillas, y su posterior conexión desde San José de Palmete con la calle Afán, o bien mediante su conexión con la pasarela ciclopeatonal sobre las vías del ferrocarril que uniría la zona de Palmete con la barriada de la Negrilla a la altura de la calle Torbizcón.</p>			
<b>Valoración:</b>			
<p>Se ha recogido en el documento</p>			

<b>Código Seguro De Verificación</b>	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	<b>Estado</b>	<b>Fecha y hora</b>
<b>Firmado Por</b>	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
<b>Observaciones</b>		<b>Página</b>	484/485
<b>Url De Verificación</b>	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		



*Expte 3295/16 (PS2)*  
*Participación pública*

Nº ID	<b>600</b>	Área/Temática	<b>Aparcamiento</b>
<b>Descripción de la aportación:</b>			
<p>Se propone como alternativa al aparcamiento de la calle Satsuma, o complementario al mismo, la ejecución de un aparcamiento para residentes en la parcela de uso deportivo ubicada en la confluencia de las calles Amor, con General Ollero y Tomás Pardo López, bajo el mismo una vez se ejecute.</p> <p>Finalización de la ampliación prevista en el aparcamiento de la Revoltosa (Av. De la Revoltosa)</p> <p>Se propone un nuevo aparcamiento para residentes en la zona de Eva Cervantes.</p>			
<b>Valoración:</b>			
Se ha recogido en el documento			

Sevilla, a la fecha que consta en el pie de firma del presente documento  
**EL JEFE DE SECCION DE OBRAS Y SERVICIOS**

**V.ºBº.: EL DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD**

485

Código Seguro De Verificación	E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Santiago Lorenzo Martin	Firmado	05/05/2021 10:14:29
	Felix Cayetano Lerma Gallego	Firmado	04/05/2021 13:20:35
Observaciones		Página	485/485
Url De Verificación	<a href="https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==">https://www.sevilla.org/verifirmav2/code/E/nAFOqToAXnHB3Lf0LLAg==</a>		

