

ALEGACIONES PRESENTADAS AL DOCUMENTO DE APROBACIÓN INICIAL DE LA ORDENANZA DE CIRCULACION DE SEVILLA POR:

**Asociación de Ciclistas Profesionales (ACP)
Ecologistas en Acción – Ciudad de Sevilla
“A Contramano” Asamblea Ciclista (Sevilla)**

-o0o-

Alegación que tiene por objeto acomodar la velocidad de los vehículos a motor a la de las bicicletas en las calles 30

Artículo 7: Añadir nuevo párrafo

“Cuando se encuentren con una bicicleta, los vehículos a motor deberán acomodar su velocidad a la de la misma”

Justificación: Este párrafo figuraba en el borrador inicial de la Ordenanza en este lugar. Ahora se lo ha trasladado al Artículo 46, que regula la circulación de las bicicletas. Ahora bien, se trata de una norma que afecta a todos los vehículos en general, no a las bicicletas, por lo que consideramos que debe figurar aquí.

-o0o-

Alegación que tiene por objeto permitir el cruce de la calzada por los peatones en las calles 30

Artículo 7: Añadir nuevo párrafo

“Los peatones podrán cruzar la calzada por cualquier lugar cerciorándose de que no se aproxima ningún vehículo, excepto en los pasos de peatones, donde tendrán prioridad de paso.”

Justificación: Siendo el objeto de este tipo de vías favorecer la pacificación del tráfico y la coexistencia, parece oportuno legalizar este tipo de acciones, por otra parte inevitables en las zonas 30.

-o0o-

Alegación que tiene por objeto establecer como zona 30 el Casco Histórico y arrabales históricos de Triana, San Bernardo y La Macarena

Nuevo artículo: Sin perjuicio de otras restricciones que pudieran establecerse, tendrán carácter de “zona 30” la totalidad del Casco Histórico de la Ciudad, así como los arrabales históricos de Triana, San Bernardo y La Macarena.

Justificación: Ello viene exigido por las especiales características del viario en dichas zonas. Existe ya un compromiso del Ayuntamiento de Sevilla para declarar zona 30 la totalidad del Casco Histórico de la Ciudad (ver Anexo), siendo la situación de los arrabales de Triana, San Bernardo y La Macarena similar. Consideramos que dicho compromiso debe incluirse en la Ordenanza. La delimitación definitiva de dichas zonas se realizará en un plazo de 6 meses de acuerdo con la disposición transitoria adicional que se propone (ver más adelante).

-o0o-

Alegación referida a la definición de zonas 20

Artículo 35 Nueva redacción (los añadidos van subrayados):

Las Zonas 20 se definen como de especial protección de peatones, bien por las condiciones de la vía, su ubicación, o su interés turístico, o monumental. Se señalizarán con la señal S-28 del Reglamento General de Circulación y con la señal de limitación de velocidad a 20 km/h cuando sea necesario.

Las calles de plataforma única de calzada y acera, así como aquellas en las que el acerado no cumpla los requisitos mínimos establecidos en la legislación de accesibilidad aplicable y deban por tanto ser objeto de reforma en un futuro inmediato, tendrán consideración de “zona 20”. Todos los vehículos circularán a una velocidad no superior a 20 km/h adoptando las precauciones necesarias. Los conductores deberán conceder prioridad a los peatones y a los ciclistas, que podrán circular en dirección contraria a la del tráfico motorizado si lo hubiera. Los vehículos sólo podrán estacionar en los lugares habilitados al efecto y estarán permitidos los juegos de los niños.

Justificación: Las “zonas 20” definidas en la Ordenanza son, en su objeto y especificaciones, coincidentes con las “calles residenciales” definidas en el Reglamento General de Circulación (señal S-28), por lo que resulta deseable su señalización y regulación acorde con lo legislado para el resto del territorio nacional. Igualmente, dado que hay numerosas calles en Sevilla con acerado insuficiente, que deben ser reformadas en el corto plazo para adaptarlas a la legislación de accesibilidad vigente, sería deseable que, al menos en lo que a la regulación de la movilidad se refiere, dichas calles sean ya reconocidas como zonas 20 o calles residenciales.

-o0o-

Alegación referida a las normas generales de circulación de las bicicletas

Artículo 45: Nueva redacción del primer párrafo, que quedaría (los añadidos van

subrayados):

Las bicicletas circularán preferentemente por los carriles bici. Cuando estos no existan podrán circular por la calzada. Cuando exista carril-bici, el ciclista que circule por la calzada deberá mantener una velocidad que no entorpezca la fluidez del tráfico motorizado.

Justificación: La seguridad jurídica demanda que no exista una prohibición taxativa de circular por la calzada a los ciclistas. Dado que se permite circular en aquellos tramos donde no hay carriles-bici, se parte del principio de que existe el derecho a circular en bicicleta por la calzada. Ese derecho es universalmente aceptado en la legislación española. Los riesgos que asume el ciclista son idénticos en las calzadas sin carril-bici aledaño que si éste existiera, por lo que el argumento de seguridad vial en pro del ciclista no justifica esta discriminación.

Además cuando se accede de zonas sin carril-bici a calles con carril-bici, en la gran mayoría de las esquinas no existe la señal R 407 a), por lo que ante esta ausencia de señalización nunca se podrá demandar al ciclista que ocupe obligatoriamente la vía ciclista, puesto que la Ordenanza de Sevilla es desconocida por la población en general, y muy especialmente los usuarios que no son de este municipio, no así las señales oficiales del catálogo.

Si el argumento para impedir a los ciclistas ocupar la calzada es por fluidez del tráfico, la velocidad de 30 KM/h es accesible y alcanzable con facilidad para cualquier usuario, máxime en una ciudad plana como es Sevilla. Se aportarán demostraciones al respecto.

Por ello se prevé en la norma la obligación del ciclista, cuando exista carril-bici, de ocuparlo cuando por desarrollar una velocidad anormalmente reducida entorpezca el tráfico, pudiendo ser requerido por los Agentes a abandonar la calzada si ellos, ejerciendo sus funciones y aplicando el criterio de presunción de veracidad, aprecian que el ciclista no es capaz de desarrollar una velocidad adecuada.

Por otro lado es momento de facilitar el uso de la bicicleta como solución real de movilidad, por lo que el deber de circular obligatoriamente por un carril bici a una velocidad máxima de 15 por hora, pudiendo circular normalmente al doble de velocidad por la calzada, impide la normalización de la bicicleta como vehículo eficiente, máxime con el masivo uso ciclista en este Municipio.

Otros usuarios de la vía pública (ej. taxistas) que disponen de carriles reservados no están obligados a usarlos siempre. Por tanto a aquellos ciclistas que están capacitados para circular por la calzada entre el tráfico motorizado no debería impedírsele hacerlo.

Alegación que tiene por objeto la homologación de las velocidades de las bicicletas a las de todos los demás vehículos cuando circulan por zonas de plataforma a un solo nivel

Artículo 45: Sustituir “un máximo de 15 Km./hora aproximadamente ” por “un máximo de 20 km/h”.

Justificación: La única razón imaginable de esta restricción es la necesaria protección del peatón en zonas de plataforma única (muchos carriles-bici de Sevilla están situados al mismo nivel de la acera). Ahora bien, ya se establece en otros artículos (Arts. 35 y 59) que, en esos casos, la velocidad de todos los vehículos debe reducirse a 20 km/h, sin que quepa imaginar razón alguna por la que deba establecerse un límite más estricto para las bicicletas. Caso de hacerse se produciría además la paradoja de que un mismo ciclista podría circular a 20 km/h por una calle de plataforma a un solo nivel y prioridad peatonal, pero debería reducir su velocidad a 15 km/h cuando circule por una vía en la que tiene prioridad.

-o0o-

Alegación que tiene por objeto eliminar el concepto de carril-bici “que ocupa toda la acera” (!?)

Artículo 46: Sustituir el párrafo que dice “Cuando el carril bici ocupe la totalidad de la acera, al igual que en las zonas peatonales, la preferencia en todo caso corresponderá al peatón.” Por el siguiente texto:

(punto y aparte) “Los carriles-bici se ubicarán entre la zona destinada al tránsito peatonal y la zona destinada a la circulación o aparcamiento de vehículos a motor si la hubiera, dejando espacio suficiente para la circulación de los peatones. Cuando excepcionalmente se produjera un estrechamiento de dicha zona por debajo de lo dispuesto por las normas de accesibilidad vigentes, los peatones podrán circular por el carril-bici y tendrán prioridad sobre las bicicletas en los mismos términos establecidos para las zonas de convivencia entre peatones y ciclistas antes citadas.”

Justificación: Aunque compartimos la intencionalidad del párrafo sustituido, nos parece del todo inadmisibles que una Ordenanza de Movilidad incluya el concepto de carril-bici que “ocupa toda la acera”. Por otra parte, la legislación andaluza y española de accesibilidad ya contempla este asunto, exigiendo que los carriles-bici a nivel del acerado cumplan unas mínimas normas referentes a la provisión de un espacio peatonal suficiente, diferenciación del pavimento, etc..., que impiden diseñar carriles-bici que supongan una merma inaceptable del espacio peatonal. No obstante, y dado que existen situaciones excepcionales heredadas de épocas pasadas en las que dicha legislación no estaba aún vigente, la introducción del

párrafo propuesto consideramos que cumple con creces con la intencionalidad del párrafo eliminado.

-o0o-

Alegación referida al diseño de la infraestructura ciclista en zonas peatonales.

Artículo 48 Añadir el siguiente párrafo (tras el primero)

(punto aparte) Las vías ciclistas que discurran por zonas peatonales o a su mismo nivel se diseñarán conforme a lo previsto en la legislación sobre accesibilidad que les sea de aplicación.

Justificación: Aunque esto es evidente, hay que decir que en los últimos tiempos este tipo de legislación está incluyendo cada vez mas normas relativas a las vías ciclistas, especialmente en Andalucía, por lo que no está de mas recordarlo aquí.

-o0o-

Alegación referida a la reposición de las vías ciclistas

Artículo 48 Añadir el siguiente texto al último párrafo: “, así como a habilitar itinerarios alternativos practicables por los ciclistas durante la realización de las obras.”

Justificación: Evidente, en cumplimiento de la legislación vigente.

-o0o-

Alegación referida a la prohibición de estacionar mas de 5 días seguidos

Artículo 91 Eliminación del punto 2

Justificación: Esta disposición supone un incentivo al uso del automóvil privado y una penalización para aquellas personas que carezcan de garage o parking propio, a las que, por ejemplo, se les penaliza si han de ausentarse de la ciudad por más de 5 días hábiles.

-o0o-

Alegación referente a la autorización municipal de actividades en la vía pública

Artículo 119: Añadir el siguiente texto tras el párrafo primero:

(punto aparte) “Quedan excluidas de dicha autorización y demás especificaciones de este artículo las reuniones, marchas y manifestaciones de todo tipo que se realicen al amparo del Artículo 21 de la Constitución, reguladas por la LO 9/1983 reguladora del derecho de manifestación.”

Justificación: Lo contrario sería otorgar al Ayuntamiento la capacidad para autorizar manifestaciones y reuniones en la vía pública que la Constitución establece que solo precisan de comunicación previa, regulada en la mencionada LO 9/1983.

-o0o-

Alegación referente a la obligatoriedad de incluir un Plan de Movilidad en las solicitudes de autorización para carreras, etc...:

Art. 119: Eliminar este párrafo:

“La solicitud de autorización deberá venir acompañada de un Plan de Movilidad en el que se indique la repercusión del evento en el lugar de celebración así como las medidas a adoptar para minimizarlas. Los epígrafes, como mínimo...” hasta el final de la enumeración

Que sería sustituido por:

“Para eventos deportivos o de otra índole que no consistan en materias reguladas por la LO 9/1983, la solicitud de autorización deberá cumplimentar los requisitos establecidos en el Anexo II del Reglamento General de Circulación, y en concreto se aportará la siguiente documentación:

Nombre de la actividad en su caso, o descripción de la misma.

2.º Reglamento de la prueba o de la actividad.

3.º Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido.

4.º Identificación de los responsables de la organización, y concretamente del director ejecutivo, y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

5.º Número aproximado de participantes previstos.

6.º Proposición de medidas de señalización de la actividad y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como la función que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado, todo ello mediante informe detallado y que será comunicado en su momento por el responsable de la seguridad vial de la actividad o las fuerzas del orden al personal responsable de la vigilancia de estos puntos conflictivos.

Justificación: Por seguridad jurídica, la indefinición de lo que significa “Plan de Movilidad”, ha de ser sustituido por la normativa contemplada en el Anexo II del Reglamento General de Circulación, muy contrastado en su eficacia y asumible por los organizadores de actividades que pretenden un uso excepcional de la vía.

-o0o-

Alegación que tiene por objeto delimitar las áreas de tráfico restringido, zonas 30 y calles 20 (o calles residenciales)

Disposición Transitoria (adicional) La Delegación de Movilidad, en el plazo de 6 meses a partir de la aprobación de esta Ordenanza, elaborará un catálogo de las zonas peatonales, zonas de especial restricción de tráfico, zonas 20 (o calles residenciales) y zonas 30 de la ciudad, con indicación de las restricciones establecidas y de las medidas adoptadas para su cumplimiento. Dicho catálogo será público y a él se irán añadiendo las nuevas zonas peatonales, zonas de especial restricción de tráfico, zonas 20 o calles residenciales y zonas 30 que se establezcan.

Justificación: La necesaria transparencia y eficacia en la definición y gestión de este tipo de áreas.

-o0o-

Alegación referida a la necesaria definición de bicicleta eléctrica.

Anexo de definiciones Nueva definición:

Bicicleta eléctrica: Vehículo de dos ruedas en todo similar a una bicicleta, salvo que incluye un mecanismo de pedaleo asistido mediante batería y motor eléctricos, con limitación de velocidad a 25 km/h y limitación de potencia a 0,25 kw. No se consideran bicicletas eléctricas los vehículos de dos ruedas dotados de acelerador que pueden desplazarse sin necesidad de pedalear.

Justificación: Esta es la definición aprobada en el Parlamento Europeo. Es esencial introducirla pues, de lo contrario, podríamos estar abriendo la puerta a la circulación por carriles-bici, aceras y zonas peatonales de verdaderas motos eléctricas.

-o0o-

Alegación referida a la definición de ciclo

Anexo de definiciones. Cambiar la definición de ciclo por:

Ciclo: Vehículo de dos o más ruedas accionado por el esfuerzo muscular mediante pedales.

Justificación: Incluir los ciclos de 4 o más ruedas

-o0o-

Alegación referida a la necesaria definición de ciclo eléctrico.

Anexo de definiciones Nueva definición:

Ciclo eléctrico: Vehículo de tres o más ruedas en todo similar a un ciclo, salvo que incluye un mecanismo de pedaleo asistido mediante batería y motor eléctricos, con limitación de velocidad a 25 km/h y limitación de potencia a 0,5 kw. No se consideran ciclos eléctricos los vehículos eléctricos dotados de acelerador que pueden desplazarse sin necesidad de pedalear.

Justificación: Por analogía con la bicicleta eléctrica. Esta definición es especialmente necesaria cuando se trata de regular los ciclos de carga, las bici-taxis etc...

-o0o-

Alegación referida a la definición de ciclomotor

Anexo de definiciones. Añadir a la definición de ciclomotor:

- Vehículo eléctrico de dos o tres ruedas cuyas especificaciones de potencia y velocidad sean superiores a las de las bicicletas o ciclos eléctricos, o estén dotados de acelerador que les permita circular sin pedalear.

Justificación: Completar la definición de ciclomotor eléctrico.

-o0o-

Alegación referida al uso de los términos carril-bici y vía ciclista

Alegación de estilo: A lo largo de todo el texto se usa “carril-bici” como sinónimo

de "vía ciclista" y no en el sentido estricto de este término definido en el Reglamento General de Circulación y recogido en el propio anexo de definiciones de la Ordenanza. Sería deseable una revisión del texto de la ordenanza que sustituyera de modo sistemático el término "carril-bici" por "vía ciclista", incluyendo las propias alegaciones aquí presentadas (que han usado "carril-bici" por coherencia con el resto del texto actual de la Ordenanza)

ANEXO: Compromiso municipal de señalar como “zona 30” la totalidad del Casco Histórico.



NO8DO
AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

Expte: 295/12
ENIJ

Seguridad y Movilidad
Dirección General de Movilidad

DELEGACIÓN	SEGURIDAD Y MOVILIDAD	A CONTRAMANO – ASAMBLEA CICLISTA C/ ANIMAS, 4, 1ª DERECHA 41011 SEVILLA
SERVICIO	ADMIVO. TRAFICO Y TTES.	
SECCIÓN	CONTRATACIÓN Y ADMION.	
NEGOCIADO	REGISTRO Y GESTIÓN ADMIVA.	
DEPENDENCIA	Ronda de Tamarugo s/n Esquina Vidal de Noya 41002 Sevilla	
Registro Salida Libro nº 1288	21 ENE 2013 de de 2013	

El Director General de Movilidad, con fecha 16 de enero de 2013, se ha servido resolver lo que sigue:

“En relación con el recurso presentado por la Asociación “A Contramano”, en el que solicita la señalización de determinadas zonas de la ciudad de Sevilla, y visto el informe emitido por el Jefe de Sección de Obras y Servicios pertenecientes al Servicio de Proyectos y Obras, de fecha, 16/01/13; **VENGO A RESOLVER: PRIMERO:** Prestar conformidad con el informe del Jefe de Sección de Obras y Servicios pertenecientes al Servicio de Proyectos y Obras, estimando el recurso de reposición en el sentido recogido en el referido informe. **SEGUNDO:** Dar traslado de la presente Resolución con el informe arriba reseñado al interesado”.

El informe al que alude dice así:

“En contestación al recurso presentado por la Asociación “A Contramano” solicitando la señalización de determinadas zonas de la ciudad de Sevilla, una vez leído lo solicitado, se ha de informar que se va a proceder a señalar con límite de velocidad de 30 km/h todas las entradas al casco histórico de la ciudad y con respecto al resto de calles que se señalan en el escrito presentado, se está estudiando la colocación de señales de límite de 20 km/h y prioridad absoluta al peatón para su paulatina implantación”.

Lo que notifico a Vd., significándole que contra el acto anteriormente expresado, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición, en el plazo de un mes a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, de acuerdo con lo previsto en los artículos 116 y 117 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, o bien interponer, directamente y en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al del recibo de esta notificación, recurso contencioso-administrativo ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo, conforme a lo dispuesto en el art. 109.e) de la Ley 30/92 de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y art. 46 de la Ley 29/1.998, de 13 de Julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. También podrá utilizar, no obstante, otros recursos, si lo estimase oportuno.

Sevilla, a **18 ENE 2013**

EL SECRETARIO GENERAL
P.D.

**EL JEFE DEL SERVICIO ADMINISTRATIVO
DE TRAFICO Y TRANSPORTES**
P.A.

EL ADJUNTO DE SERVICIO



AYUNTAMIENTO DE SEVILLA
Servicio Administrativo

***PARA CUALQUIER TIPO DE INFORMACIÓN, ASESORIA O CONSULTA TÉCNICA PODRÁN DIRIGIRSE A LOS TELÉFONOS DEL SERVICIO DE PROYECTOS Y OBRAS Nº 955 47 39 44 - 955 47 39 45 EN HORARIO DE 12:30 A 14:30 HORAS**

Libro: _____ nº _____

sevilla.org