



sevillasemueve

ESCRITO DE ALEGACIONES | JUNIO DE 2020

**PROCEDIMIENTO DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL
“METRO LIGERO EN SUPERFICIE.**

TRAMO SAN BERNARDO-NERVIÓN”

ASOCIACIÓN SEVILLASEMUEVE

A/A Servicio de Licencias y Disciplina Urbanística

Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente

Ayuntamiento de Sevilla

Sevilla, a 16 de junio de 2.020

Con relación al Procedimiento de Calificación Ambiental del Proyecto de Construcción del “Metro Ligero en Superficie del Centro de Sevilla: Tramo San Bernardo - Santa Justa”, la Asociación sevillasemueve, con CIF Nº [REDACTED], representada por Manuel Fernández, con DNI [REDACTED], se persona como parte interesada en la fase de Información Pública y Periodo de Alegaciones del citado proyecto, con expediente 548/2020.

Exposición de motivos

La asociación sevillasemueve se constituye como una asociación con fines que en cuanto a movilidad y urbanismo giran en torno a fomentar todos los modos de transporte público (y especialmente el Metro) en Sevilla y su área de influencia, cuidando la intermodalidad entre ellos, el transporte privado y el acceso peatonal, promover la mejora del viario urbano y metropolitano y el desarrollo de la red de carriles-bici. Igualmente y apoyar las actuaciones urbanas que contribuyan a la revitalización de Sevilla y su área metropolitana, la ejecución de hitos arquitectónicos de referencia, el avance en la peatonalización y la creación de nuevos espacios de uso y disfrute ciudadano.

Desde nuestra asociación entendemos que el proyecto de ampliación del ‘metro ligero en superficie’ (en adelante ‘tranvía’), financiado a cargo de los presupuestos municipales, supone una inversión

difícilmente asumible o, al menos, de gran impacto, para la capacidad económica del Ayuntamiento de la Ciudad: el coste de un tramo de algo más de un kilómetro ya es elevado para el consistorio, ¿cómo se pretende financiar las consecuentes ampliaciones futuras? A ello se suma que el tranvía es un medio de transporte que por sus características es poco flexible (pues circula por unas vías “rígidas”, sin posibilidad de desvíos) por lo que **la planificación más si cabe debe realizarse bajo una óptica global de ciudad y un modelo claro de movilidad**, teniendo en cuenta el conjunto del área metropolitana y otros medios de transporte, existentes o previstos. Tanto por el coste como por la capacidad del sistema en cuestión, el tranvía debe planificarse a una escala más metropolitana que municipal, como se está demostrando en otras aglomeraciones urbanas andaluzas (Cádiz, Granada o Jaén), donde es la Junta de Andalucía, y no los propios consistorios, la administración promotora de este medio de transporte. Sin embargo, entendemos que el compromiso de la Junta con la ciudad de Sevilla es la red de Metro, planificada hace ya veinte años, y no el tranvía, lo que hace que nuestro nivel de exigencia respecto a la utilidad del medio tranviario para la ciudad sea elevado, pensando que el papel del ayuntamiento en la movilidad metropolitana debe centrarse en otras funciones. Ello, sin embargo, no descarta por nuestra parte ampliaciones del tranvía existente entre Plaza Nueva y San Bernardo siempre y cuando resulten la opción más conveniente desde una perspectiva planificada, participada, sostenible económicamente y enmarcada en un modelo de movilidad metropolitano.

Consideramos, a su vez, que **la participación pública de la ampliación planteada se encuentra lejos de ser la adecuada** para un proyecto de estas características, puesto que sólo se ha tramitado a través de una figura urbanística “ad-hoc”, el Plan Especial aprobado definitivamente en febrero de 2020, y que supone en sí mismo una alteración de las directrices del Plan General de Ordenación Urbanística vigente, ya que éste reclamaba un instrumento de planeamiento global para todas las plataformas reservadas de transporte público de la ciudad, tal y como se indica en las Normas Urbanísticas del Plan General (Artículo 6.6.25), y no sólo para una avenida en concreto, como finalmente ha sucedido. A su vez, el proyecto de ampliación del tranvía no se ha sometido en ninguna fase previa a los trámites administrativos a un proceso de diálogo y participación de partida en la que se tuviera en cuenta para el diseño de la solución a actores interesados, como la sociedad civil movilizada. De este modo, antes de la necesaria burocracia urbanística no se ha discutido cuál es la mejor solución posible para el problema de movilidad planteado. En consecuencia, desde sus

inicios el proyecto ha estado rodeado por la polémica ante la falta de interés del gobierno municipal en escuchar y debatir sobre los argumentos discordantes.

A su vez, defendemos el modelo de movilidad del Plan General de Ordenación Urbanística vigente (PGOU o Plan General, en adelante), reforzado por una toma de decisiones basada en la priorización de los medios de movilidad sostenible: es imprescindible pensar primero en peatones, ciclistas-vmp y transporte público antes que en los coches para conseguir estos objetivos, lo cual es un objetivo que, como se expondrá, no se ha tenido en cuenta en el presente proyecto. Este modelo de decisiones priorizadas, que se emplea en ciudades de todo el mundo que admiramos por su eficiencia urbana, se basa en la **pirámide de la movilidad sostenible**, siendo la base que lleve a ciudades más cohesionadas, seguras, saludables, y habitables. Es decir, poner por encima el objetivo de asegurar el espacio teóricamente necesario del coche sobre el resto de actores del espacio público va en contra de las ideas más básicas de sostenibilidad urbana, lo cual además no tiene en cuenta conceptos como la “evaporación del tráfico” o la disipación de la demanda de viajes en coche ante la irrupción de un nuevo actor de transporte público, más si cabe en un contexto en el que la ciudadanía está ganando conciencia sobre los perjuicios del tráfico y en el que uno de los objetivos debe ser reducir paulatinamente la movilidad en coche. Por supuesto, actuar sin seguir el modelo de la citada pirámide tampoco garantiza las necesidades de los peatones o del verde urbano, elementos imprescindibles para el modelo de ciudad que pretendemos y que prescribe el PGOU.

Ello se suma a la realidad del barrio de **Nervión, como espacio urbano denso, carente de espacios verdes** de suficiente entidad urbana y que, al mismo tiempo, es un área atractora de movilidad por la concentración de espacios educativos, laborales y comerciales con un excesivo papel del coche, tanto en reparto modal como en reparto del espacio público. En particular, Nervión genera el 8.5% y atrae el 12.5% de viajes diarios de la ciudad, según el Diagnóstico del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del municipio de Sevilla, lo que la convierte en el segundo distrito de la ciudad en importancia por viajes atraídos.

Entendemos que un proyecto como el actual, además de servir a un propósito finalista de movilidad, debe tener también un impacto catalizador de mejoras y actualización del espacio público afectado, apostando por mejorar la situación existente en lugar de mantenerla o incluso

empeorarla. Debemos tener en cuenta que una actuación del estilo implica afianzar un modelo urbano para el espacio público durante las décadas de vida útil u horizonte de funcionamiento de proyecto, lo cual debe ponernos sobre aviso para intentar integrar todos estos objetivos lo mejor posible, evitando puntos de vista estancos que nieguen la complejidad urbana.

En consideración de todo lo anterior, con el espíritu de las ideas expuestas previamente, el equipo de trabajo de la Asociación sevillasemueve ha realizado un análisis crítico del proyecto, resultando en las alegaciones que se exponen a continuación.

Alegaciones al proyecto constructivo

1. Inexistencia de estudios de demanda o movilidad

Revisados los distintos tomos del proyecto, no se encuentra ningún documento en el que se justifique la demanda prevista del tranvía ni el impacto en la movilidad desde la escala más local a la escala metropolitana. Únicamente se alude a una reducción de la IMD (intensidad media diaria) del tráfico y de la cantidad de vehículos pesados citando a una “prognosis realizada” en el Anejo nº13 que no se desarrolla ni se expone en parte alguna del proyecto.

Este hecho es más sorprendente si cabe habida cuenta que el Ayuntamiento cuenta con los resultados de la encuesta de movilidad del PMUS (Plan de Movilidad Urbana Sostenible), de la que podrían obtenerse los datos para modelizar la demanda estimada y los cambios que ésta pudiese inducir en el entorno, evaluando en qué medida desaparecerían viajes en coche por los efectos de la nueva oferta de transporte público o de eventuales modificaciones en el viario.

Tampoco se hace mención a la oferta actual de transporte público y a su eventual adaptación al nuevo escenario, siendo el entorno del proyecto uno de los mejor comunicados de la ciudad (numerosas líneas de bus urbano e interurbano, metro, cercanías).

Ante la ausencia, pues, de estudios de movilidad, es difícilmente defendible la solución obtenida en el proyecto desde el punto de vista de la demanda o del dimensionamiento de la sección transversal del viario empleado. El proyecto, pues, no responde a las cuestiones que se citan a continuación:

-
- ¿Cuántos usuarios harán uso del sistema tranviario una vez puesto en servicio? (El Plan Especial, sin embargo, realiza una estimación somera de la cual no se explica metodología o en base a qué se han determinado los valores obtenidos).
 - ¿Qué demanda tendrá el sistema propuesto en las fases sucesivas de ampliación, ya planteadas, como la ampliación a Santa Justa o al casco histórico?
 - ¿Es rentable la inversión económica ante la demanda prevista? ¿Por qué el tranvía es el sistema de transporte colectivo más adecuado ante la demanda prevista?
 - ¿En qué medida cambia el reparto modal de las vías atravesadas y de la ciudad en general como efecto del proyecto?
 - ¿Qué efectos tendrá el proyecto en el tráfico existente? ¿En qué medida son necesarios los carriles de tráfico propuestos?
 - ¿Son suficientes las soluciones que ofrece el proyecto, por acción o por omisión de actuación, para la movilidad peatonal existente o prevista en el entorno?

Consideramos estas cuestiones necesarias para justificar un proyecto de la magnitud presentada, por lo que sin un razonamiento crítico en torno a ellas la solución adoptada puede entenderse que ha sido elegida arbitrariamente sin que se hayan dimensionado adecuadamente los alcances del proyecto, un razonamiento crítico que tampoco se realizó en la fase anterior del Plan Especial y que, entendemos, no puede servir para justificar la solución adoptada en proyecto en este sentido.

En ese sentido, se repara particularmente en el hecho del paso inferior planteado en el giro de la plataforma tranviaria entre Ramón y Cajal y San Francisco Javier, justificado en el objetivo de evitar “interferir en el tráfico rodado de la intersección existente”, de modo que “se elimina así el cruce a nivel de los tranvías con los flujos vehiculares de una vía catalogada como Vía Principal Urbana de la ciudad” (Anejo nº6, Trazado. Apartado 2.1. Justificación del trazado), no realizándose consideraciones adicionales sobre la conveniencia de la citada estructura enterrada.

Consideramos ésta una justificación insuficiente de la citada estructura, habida cuenta además de que el Paso Inferior supone el 40% del presupuesto de obra civil (Subcapítulo 02.02 del Presupuesto de Ejecución Material), sin contar otras afecciones al presupuesto derivadas del paso inferior por afección a servicios afectados, drenaje o movimiento de tierras o por proyectos adicionales (como el

que tiene en marcha EMASESA), por lo que el peso relativo del coste de la citada estructura en el presupuesto sería mayor.

Entendemos que, sin evaluar la cantidad de tráfico susceptible de ser afectado por el paso del tranvía, no se puede justificar en modo alguno el paso inferior en el mero hecho de evitar interferir con el tráfico rodado. Del mismo modo, tampoco se han realizado estudios para comparar la situación de proyecto con una situación de cruce en superficie del tranvía, por lo que es imposible evaluar en qué medida mejora el paso inferior a soluciones alternativas y más económicas. En cualquier caso, aunque efectivamente San Francisco Javier es Viario Principal Urbano (VPU) según el PGOU vigente, no existe en la normativa de éste ni en su memoria alusión alguna a la solución proyectada ni a la necesidad de preservar condiciones particulares para el tráfico sobre el transporte público ni en particular ni en general para los espacios urbanos tipificados como VPU. Asimismo, tenemos dudas razonables de que el paso inferior suponga una ventaja al tranvía, ya que la segregación de la plataforma sería puntual, con fuertes pendientes y en una curva de bajo radio, por lo que las velocidades desarrolladas por los vehículos tranviarios no serían necesariamente mejores a la de una solución en superficie regulada con prioridad semafórica para el transporte público.

Por otro lado, justificar el paso inferior, conocido el alto coste, en no interferir con el tráfico rodado choca frontalmente con los más básicos principios de movilidad sostenible. El diseño de una intersección a nivel con prioridad para el transporte público mediante coordinación semafórica supone poner la movilidad colectiva y sostenible sobre las hipotéticas necesidades del tráfico. Decisiones en este sentido contribuyen al incremento de costes temporales del tráfico privado, a una disminución de los costes temporales del transporte público, reequilibrando ambos y dando lugar a un factor a favor de la captación de pasajeros por parte del transporte público (inducción) que se considera deseable en el marco de sostenibilidad planteado, además del ahorro planteado por desistir de la ejecución del paso inferior.

Además, el trabajo realizado no se sustentaría en la normativa del PGOU. Tal como se recoge en el artículo 6.6.23 de las Normas Urbanísticas Generales sobre las condiciones de diseño del viario, éste “se diseñará con las intensidades de circulación rodada y peatonal estimadas, del medio atravesado, de la reserva para el estacionamiento y de la implantación, en su caso, de servicio de transporte

colectivo". No se ha seguido este proceso de diseño, lo cual entendemos que es de obligado cumplimiento al tener el Proyecto Constructivo carácter de Proyecto de Urbanización a efectos de la normativa urbanística, como se expone en la siguiente alegación.

Por lo tanto, **entendemos que la solución adoptada no se justifica desde el punto de vista de la demanda o de la movilidad a resolver**, un aspecto que consideramos básico y que ni tan siquiera tiene desarrollo en el aspecto más costoso del proyecto o en el sentido estratégico del mismo.

2. Implantación del proyecto constructivo en la sección del viario

El proyecto planteado tiene carácter de Proyecto de Urbanización o de Obras, por lo que debe regirse por lo dispuesto en el Plan General de Ordenación Urbana al respecto. En ese sentido, las normas de urbanización se encuentran recogidas en el Título VIII de las Normas Urbanísticas del Plan General, y son de aplicación a todas las obras de urbanización que se ejecuten en el término municipal, cualquiera que sea la persona o entidades que las lleven a cabo y el proyecto que las recoja. No habiéndose desarrollado desde la aprobación del PGOU las Ordenanzas Municipales sobre urbanización, tienen carácter de ordenanzas urbanísticas las disposiciones sobre condiciones de la urbanización que se contienen en el Anexo II.B denominado "Disposiciones Complementarias sobre Condiciones de Urbanización" de las citadas Normas.

En ese sentido, el PGOU muestra una especial sensibilidad por el verde urbano, instando a respetar "al máximo posible el arbolado existente", de modo que incluso las vías vean modificados "sus anchos, alineaciones y trazados para evitar en lo posible la destrucción innecesaria del arbolado existente" o se amplíen las secciones de acerado (PGOU, Memoria de Ordenación, Tomo IV.3 El Sistema Viario), espíritu que, como se demostrará, no se materializa en el proyecto.

En concreto, la solución del proyecto choca de manera frontal con las prescripciones que el PGOU determina a través de la figura de la Mejora Urbana de Viario (MUV), una de las actuaciones urbanizadoras no integradas, que tal y como se muestra en el Plano de Ordenación O.G.7 del Plan General son de aplicación en el entorno del proyecto:

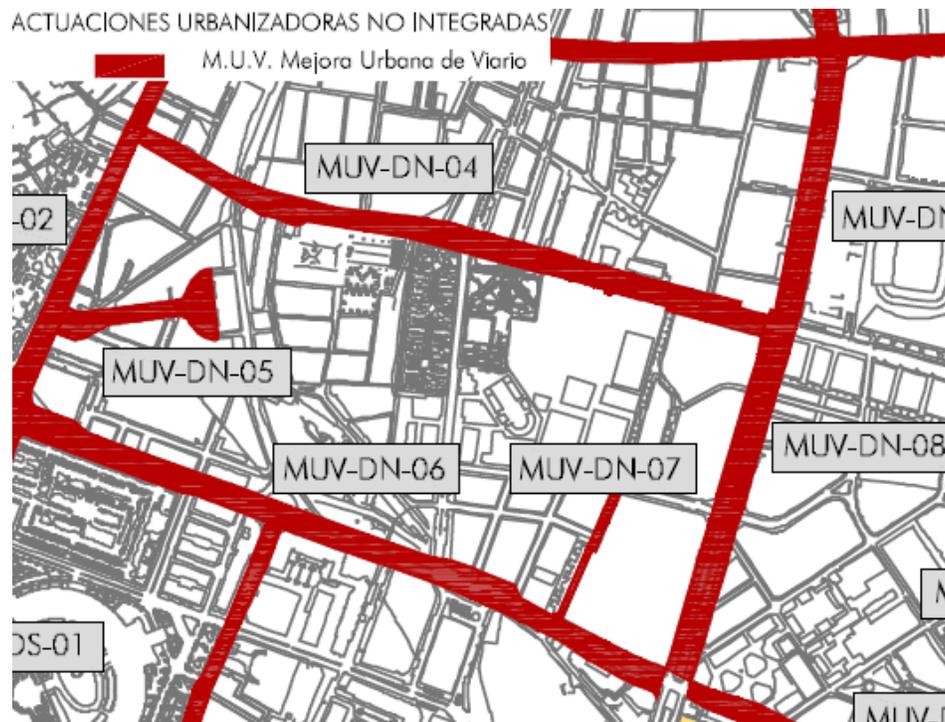


Ilustración 1. Extracto del Plano O.G.7. del PGOU

Según el artículo 11.1.10 de las Normas Urbanísticas del PGOU, las Actuaciones de Mejora Urbana representan uno de los tipos de actuaciones urbanizadoras “en áreas de ciudad homogéneas que presentan síntomas cierta marginalidad y/o deficiencias puntuales en la cualificación de su sistema de espacios públicos, así como en su nivel de urbanización e infraestructural”, ejecutándose dichas mejoras mediante “obras públicas ordinarias”. Más concretamente, según el artículo 11.3.2, bajo el capítulo de las actuaciones urbanizadoras no integradas en suelo urbano, se definen estas Actuaciones de Mejora Urbana como aquellas “que tienen como finalidad principal la reurbanización de los espacios públicos y su nivel infraestructural en áreas de la ciudad que presentan síntomas de deterioro y/o deficiencias puntuales, sin perjuicio de que en su interior puedan desarrollarse actuaciones simples para la adquisición de terrenos con destino a la mejora dotacional o de la red de espacios y viarios públicos”.

El Plan señala las siguientes MUV con objeto de “adaptación del viario a los nuevos criterios de accesibilidad urbana” en el ámbito del proyecto, prescribiendo las medidas oportunas:

-
- "MUV-DN-03: AVDA. LUIS DE MORALES. Disponer carriles reservados al transporte colectivo en ambos sentidos. Supresión del aparcamiento en laterales. Ampliación de Acerados. Bicicarril dentro del Acerado."
 - "MUV-DN-06: AVDA R. Y CAJAL (S. FRCO JAVIER - AVDA. MENENDEZ PELAYO). Dos carriles de circulación y carriles-bus en ambos sentidos. Supresión de aparcamientos en bordes de calzada. Ampliación de Acerados. Bicicarriles."
 - "MUV-DN-08 AVENIDA DE SAN FRANCISCO JAVIER: Ampliar los Acerados laterales eliminando las vías de servicio, y reordenando los aparcamientos. Bicicarril en ampliación del Acerado. Disponer nuevo arbolado de sombra en los Acerados."

Al respecto, puede indicarse lo siguiente:

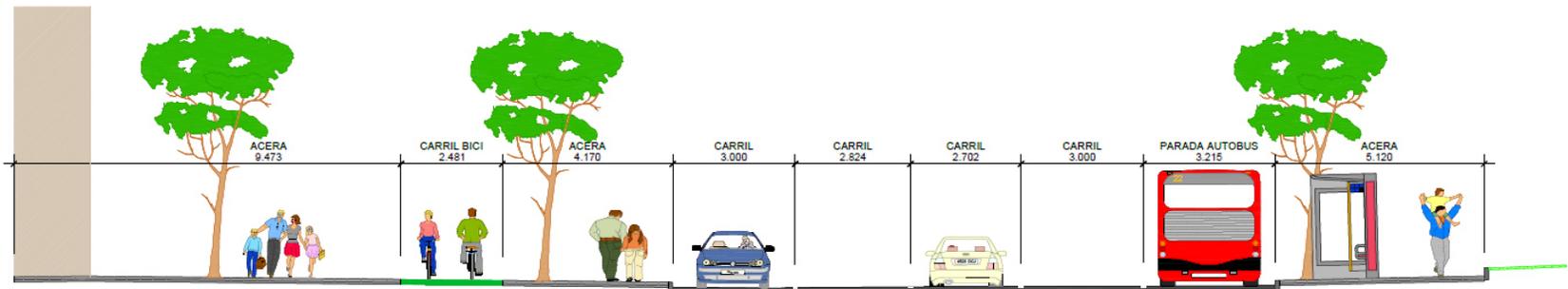
- En la Avenida Ramón y Cajal no se amplían los Acerados, sino todo lo contrario: estos se ven reducidos. De acuerdo a la hoja 01 del Plano 2.5 del Proyecto Constructivo, la acera se reduce en un 50%: de más de cinco metros a dos metros y medio. Esta situación también se ve refrendada en la hoja 02 del citado plano, donde se pierden más de ocho metros de Acerado, además de desaparecer aproximadamente una veintena de árboles desarrollados y de sombra, como se observa en la citada sección, situación que podría evitarse si en sentido Prado se prescindiera de un carril de tráfico frente a la decisión de mantener dos carriles, que desde el punto de vista del tráfico tampoco aparece justificada.
- En la Avenida de San Francisco Javier la actuación no amplía los Acerados laterales ni suprime los aparcamientos laterales, manteniendo las vías de servicio. Este caso es más preocupante si cabe ya que se opta por talar decenas de árboles de la mediana en lugar de ganar espacio a costa de las vías de servicio que alojan los aparcamientos que, según el PGOU, deben eliminarse. Como puede observarse en los planos, se decide replantear la sección de la calle de bordillo a bordillo, modificando incluso las vías de servicio pero sin modificar los Acerados, incumpliendo así los criterios del Plan General.

Este hecho es particularmente interesante, más si cabe, si se mantienen aceras de anchos limitados, de 2,5m, demostrando la falta de alcance del proyecto en las prescripciones del PGOU, así como la falta de sensibilidad hacia los peatones y hacia el arbolado en los criterios del proyecto. Igualmente, entendemos que, para medir adecuadamente las aceras, debe

señalarse el ancho libre de las mismas, lo cual no debe incluir elementos infranqueables a los viandantes como árboles o mobiliario urbano.

- En la calle Luis de Morales se cumplen con las prescripciones de la MUV-DN-03, si bien desaparecen decenas de árboles adultos con objeto de mantener los carriles de tráfico, lo cual contraviene los fundamentos del Plan General, pues no se ha valorado disponer la plataforma reservada sin afección a estos.

SECCIÓN ACTUAL PROGRESIVA 0+120
(AVENIDA RAMÓN Y CAJAL)



SECCIÓN FUTURA PROGRESIVA 0+120
(AVENIDA RAMÓN Y CAJAL)

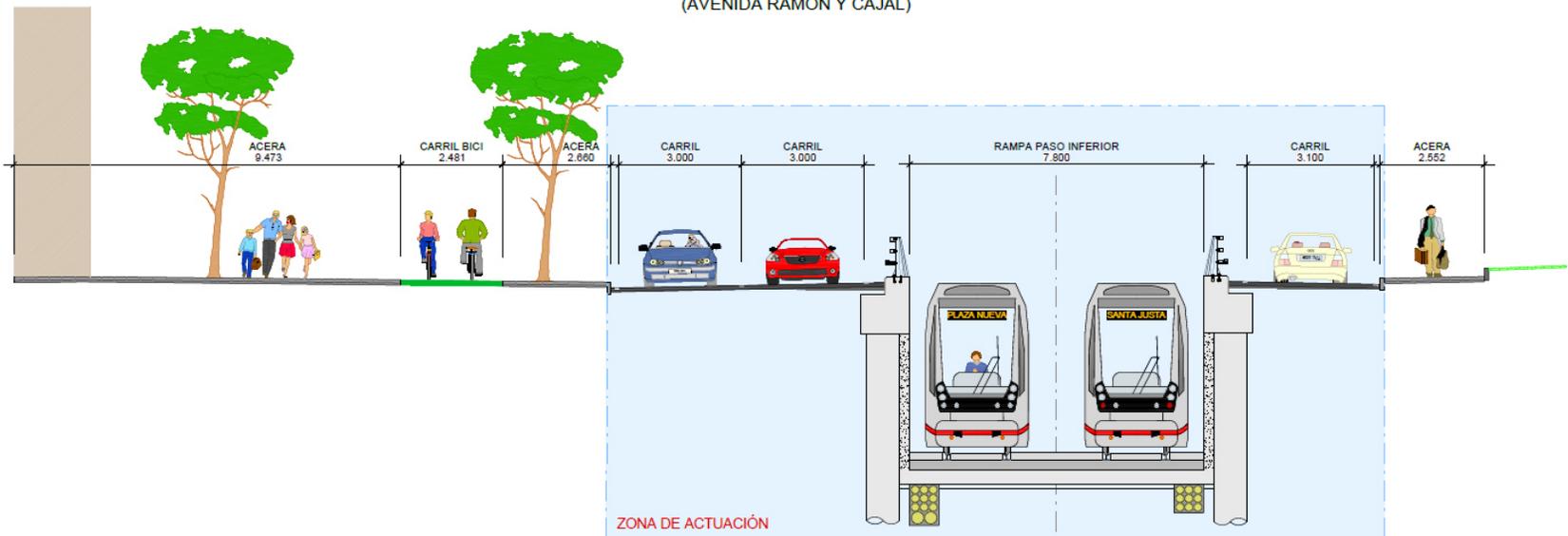


Ilustración 2. Extracto del proyecto, plano 2.5: reducción de acerados en la calle Ramón y Cajal.

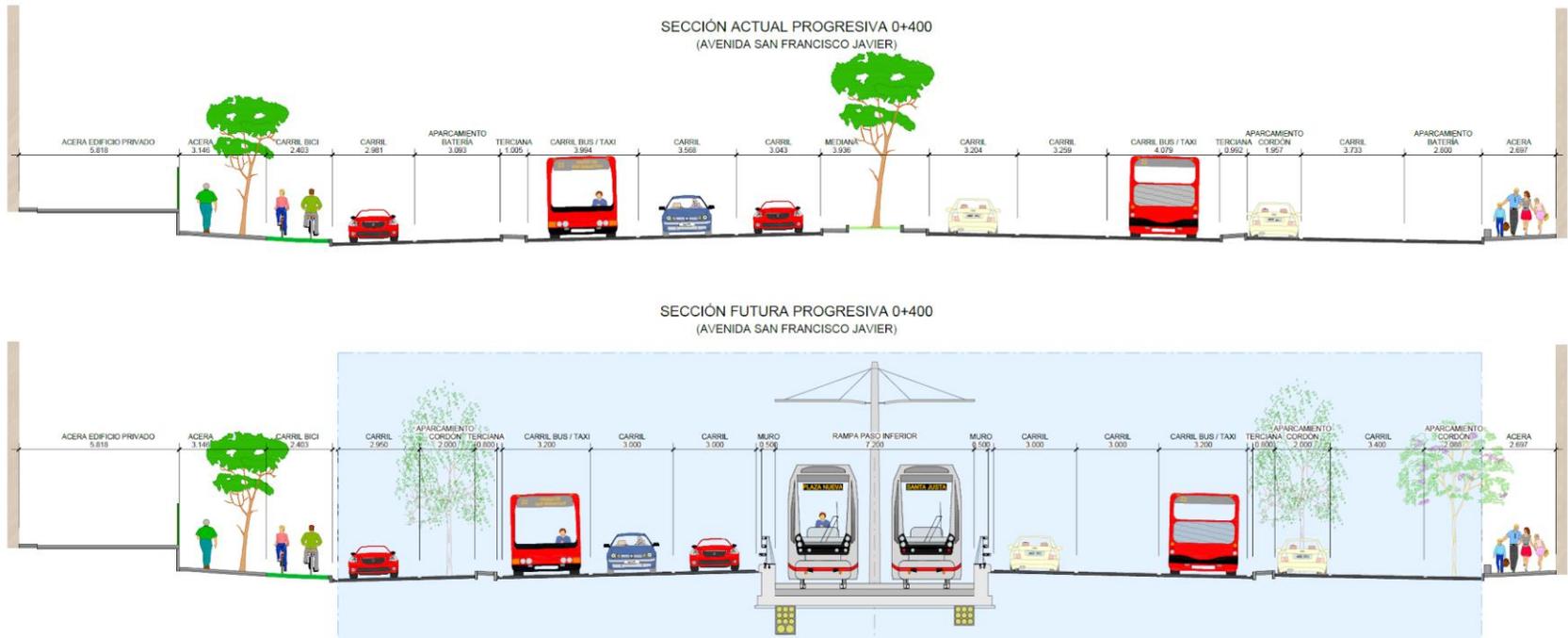


Ilustración 3. Extracto del proyecto, plano 2.5: alteración de la sección en la Av. San Francisco Javier

Por otro lado, tal como se cita en la Memoria de Ordenación (página IV.58), las avenidas Luis de Morales y San Francisco Javier pertenecen a la denominada “Ronda del Centro Urbano”, que es parte del Viario Urbano Principal. Al respecto, el PGOU indica que “la mayor parte de sus tramos tienen funciones de actividad en sus márgenes, con un importante uso peatonal y de acceso al transporte público, condicionante éste último que deberá tenerse en cuenta para establecer prioridad en la circulación”. Entendiendo que para la accesibilidad al transporte colectivo son esenciales espacios peatonales suficientes, siendo caminar una de las etapas del viaje en transporte público, contemplamos como extremadamente insuficiente soluciones que pasen por mantener acerados de 2,5 metros o incluso 2,00 metros.

El Artículo 8.3.6 de las Normas Urbanísticas del PGOU indica que “la Reurbanización de los viarios e intersecciones en el viario público existente se ejecutarán de acuerdo con los criterios y niveles de accesibilidad rodada, peatonal, bicicleta y transporte público colectivo”. En la exposición anterior, confrontados los criterios de accesibilidad urbana desarrollados en la figura de la Mejora Urbana de Viario (MUV) con la realidad del proyecto, se demuestra que el citado artículo no se cumple en el proyecto constructivo, aportándose más argumentos más adelante en este sentido.

Por otro lado, hay que tener también en cuenta la definición de la red peatonal de la ciudad que realiza el PGOU, la cual se basa en tres aspectos: continuidad funcional, multifuncionalidad y entorno amable (página IV.59 de la Memoria de Ordenación). Como se muestra en el Plano de Ordenación Estructural del PGOU o.e.08, el ámbito del proyecto pertenece a los ejes peatonales de la ciudad:

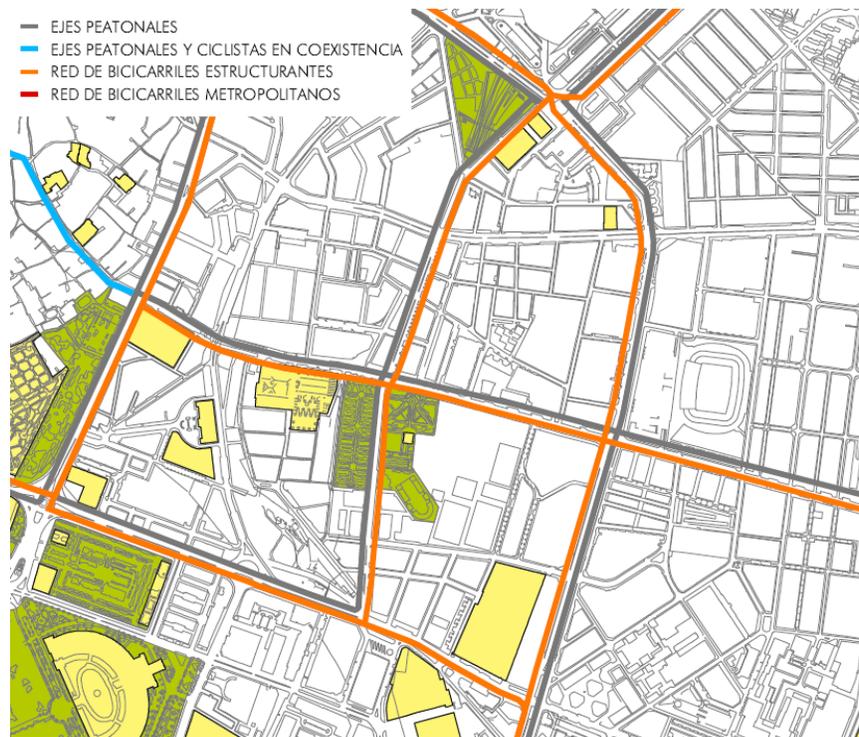


Ilustración 4. Extracto del Plano o.e.08 del PGOU.

Al respecto, las Normas Urbanísticas Generales, en su artículo 2.2, de parámetros de diseño de la red viaria, indica que las calles “pertenecientes a la red de Itinerarios Peatonales Principales la anchura mínima recomendada será de 8m” en referencia a las aceras. En el mismo artículo, se recomiendan anchuras de acera de 10 metros y mínima de 7 metros para el Viario Urbano Principal, al que pertenece el viario del proyecto. Asimismo, en el Artículo 3.4 de las citadas normas, se indica que “los proyectos de reurbanización de vías urbanas o los planes de adaptación del viario del casco histórico o áreas consolidadas tenderán a ampliar los itinerarios peatonales principales existentes y conectarlos con las zonas limítrofes”, lo cual consideramos que tampoco se desarrolla convenientemente en proyecto.

Según entendemos, el Plan General, en sus Normas Urbanísticas (Artículo 1.2.4), la red peatonal tiene también carácter estructurante, por lo que en ningún caso se puede justificar únicamente en las supuestas necesidades del tráfico las soluciones adoptadas para la determinación de la sección del viario.

Por lo tanto, el proyecto, como se ha demostrado, no cumple las recomendaciones y prescripciones para el espacio peatonal, sin aportar además justificación alguna. Incluso se observa en la redacción

del Proyecto Constructivo pasajes dudosos, como el que en el Anejo 10, de Integración Urbana, ensalza el tráfico de manera incomprensible y justificando la solución adoptada a partir de un diálogo con la estética existente y una no afición al entorno, considerándolo más bien virtuoso en lugar de deficiente o mejorable (tal como ya detectó el PGOU hace quince años): “El tráfico constituye un fenómeno social, histórico, económico y jurídico, en el que se encuentra inmersa toda la sociedad, y que, considerado como circulación o desplazamiento de personas, es un fenómeno unido a la existencia del hombre. La integración de la plataforma tranviaria en Sevilla se consigue manteniendo la misma estética existente antes de que se insertara el tranvía, afectando al entorno urbano en la menor medida de lo posible. Los elementos nuevos implantados dialogarán con el entorno de la ciudad de Sevilla, para poder vivir de esta forma con la estética existente.”

Por otra parte, al incumplir la solución adoptada en el proyecto con el PGOU, el incumplimiento sería también con el propio Plan Especial de Plataforma Reservada aprobado, que en su Normas Urbanísticas indica que “se estará a lo dispuesto en el Título VIII Normas de Urbanización del Libro I Normas Urbanísticas del PGOU de Sevilla. El proyecto de urbanización resolverá los aspectos constructivos de viario, ajustándose a las Normas Urbanísticas del Plan General vigente y a sus Disposiciones Complementarias de Urbanización en la medida de lo posible” (Artículo 4.1.1.1, sobre el proyecto de urbanización o de obras).

Ahondando en el asunto del arbolado, se estiman en cientos los árboles adultos y de sombra que desaparecerán. Resulta, además, sorprendente que el criterio técnico de situar la plataforma reservada en la mediana se exponga a priori de la recepción del informe de Parques y Jardines sobre el arbolado (Apéndice 7, Anejo 13), por lo que la decisión parece haber estado tomada con anterioridad a información técnica sobre el arbolado. Ésta, en concreto, caracteriza el arbolado de la mediana de San Francisco Javier y Luis de Morales como un conjunto que “permite una iluminación de la avenida en invierno y en época estival la creación de un túnel de sombra en dos de los carriles de la calzada en cada sentido”, virtud que entendemos debería valorarse en mayor medida. El informe, además, desaconseja el trasplante del arbolado, cuestionando en ese caso la supervivencia de la mayoría de ellos.

En referencia a ello, el Artículo 2.1 de las Norma Urbanísticas del PGOU indica lo siguiente: “Se respetará al máximo posible el arbolado existente, de modo que las vías se diseñen a lo largo de sus

plantaciones en fila o se bifurquen o se hagan isletas para conservarlo, o incluso se modifiquen sus anchos, alineaciones y trazados para evitar en lo posible la destrucción innecesaria del arbolado existente". En aplicación del artículo citado y de las virtudes del arbolado expuestas en el informe de Parques y Jardines, así como en continuación de lo expuesto anteriormente, nos reafirmamos en la falta de justificación de la sección transversal del proyecto, instando a su modificación y exponiendo su inconsistencia en el marco del proyecto planteado.

Otra cuestión es la relativa a las intersecciones, las cuales se resuelven principalmente con glorietas o rotondas partidas. Ello tiene un impacto, especialmente, en el tránsito peatonal y ciclista que no valora el proyecto. Entendemos que, tal como indica el PGOU en la Memoria de Ordenación, página IV.69, debe promoverse "la fácil lectura del espacio libre y continuo para los usuarios la continuidad de "lo verde" en los sistemas peatonales", garantizando la "continuidad física para viandantes y ciclistas". Asimismo, en el Capítulo III de las Disposiciones Complementarias sobre la Obra de Urbanización, que constituye el Anexo II de las Normas Urbanísticas del PGOU, se recoge como criterio general de diseño de los pasos de peatones "mantener una trayectoria que sea prolongación rectilínea de los itinerarios peatonales" (Artículo 3.1), lo cual el proyecto no corrige sobre la realidad actual sino que empeora, como se muestra en la solución propuesta para la intersección de la Avenida San Francisco Javier con las calles Camilo José Cela y Santa Joaquina de Vedruna.

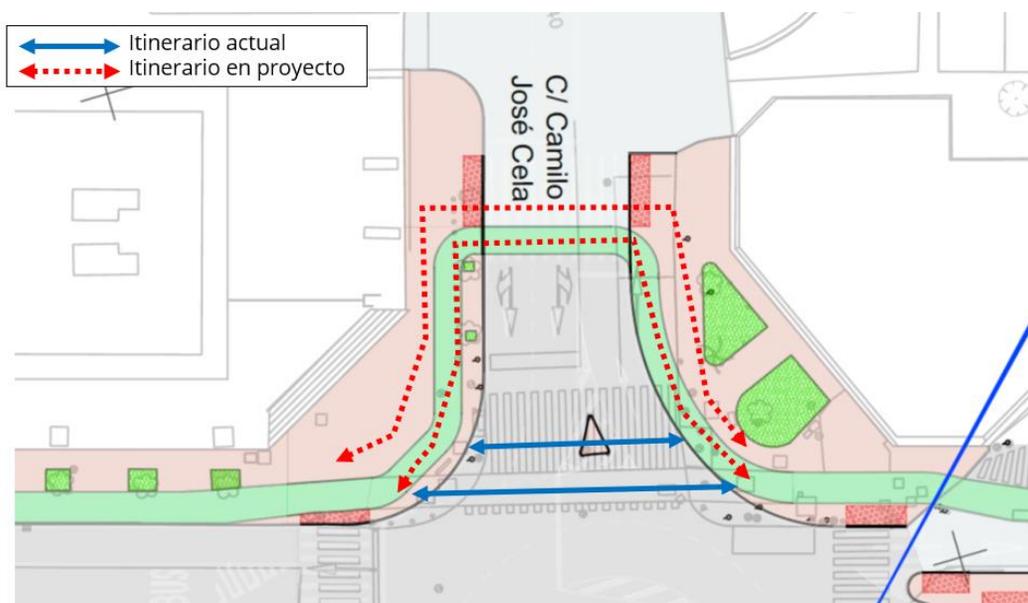


Ilustración 5. Aumento de la sinuosidad en la intersección con C/Camilo José Cela.

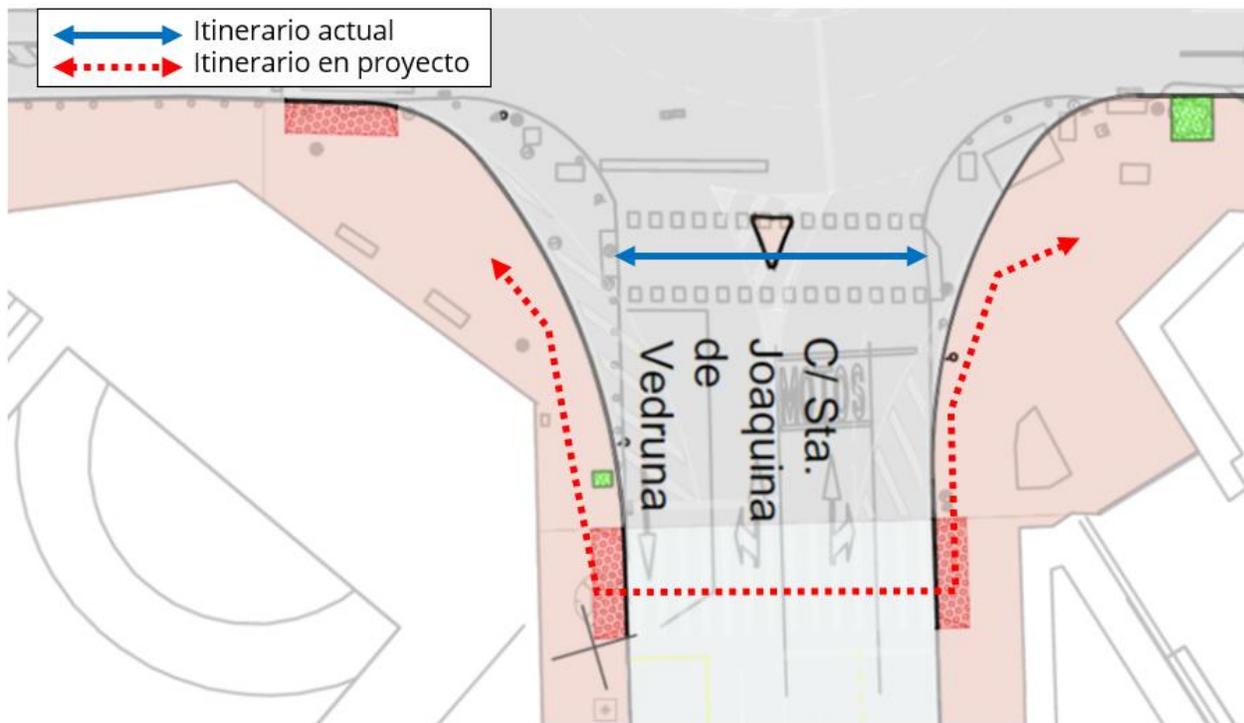


Ilustración 6. Aumento de la sinuosidad peatonal en la intersección con C/ Sta. Joaquina de Vedruna.

De manera similar, en la intersección de Luis Montoto con Luis de Morales y Kansas City, se introduce una glorieta que produce un incremento de los recorridos peatonales, que pierden la continuidad actual en el cruce oeste, mientras que en la esquina noreste de la intersección se produce una importante pérdida de espacio peatonal, afectando a una zona ajardinada y dejando en tan solo dos metros el ancho del acerado en este espacio. Entendemos que esta solución es indeseable no solo por ser contraria a las varias directrices del PGOU citadas previamente para itinerarios peatonales principales de la ciudad o los criterios de diseño de los acerados, sino también por funcionalidad de la plataforma reservada: De lo que se extrae del proyecto y del Plan Especial, una estación se ubicará en la Avenida de Kansas City, en las inmediaciones del cruce con Luis Montoto, por lo que el citado estrecho acerado de la esquina noreste sería el que daría servicio a los usuarios del transporte público desde la citada parada hacia el establecimiento de El Corte Inglés o del Estadio Ramón Sánchez-Pizjuán. Entendemos que dicho acerado es manifiestamente insuficiente y profundamente incómodo para los peatones, también, por dicho motivo y animamos a estudiar el desplazamiento en transporte público como una sucesión de etapas que va más allá del movimiento en el vehículo, sino que incluye además de manera fundamental el tránsito a pie hacia o desde la parada.

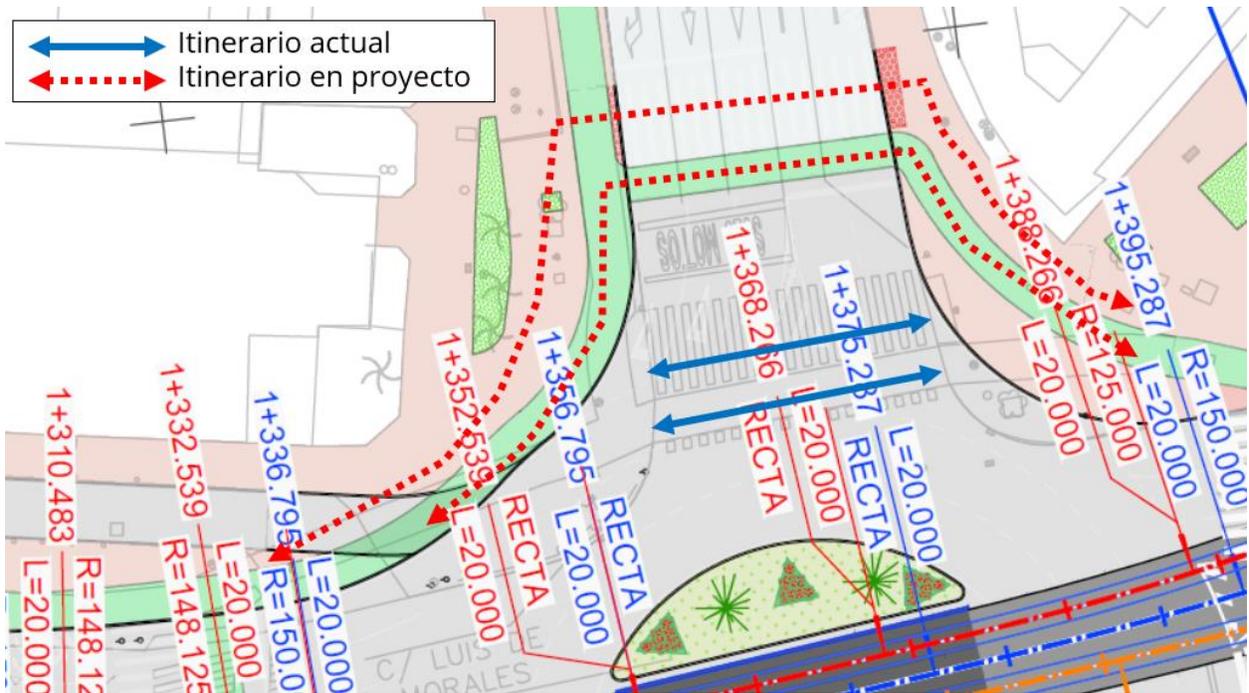


Ilustración 7. Incremento de la sinuosidad en la intersección con la C/Luis Montoto.



Ilustración 8. Pérdida de espacio peatonal en el acerado noreste de la intersección Kansas City - Luis Montoto.

Esa pérdida de continuidad, o sinuosidad local, va en detrimento de peatones y ciclistas, que deben realizar un recorrido extra, generando pérdida de atractivo en éstos o tiempos adicionales de

desplazamiento. El citado concepto de “sinuosidad local” se define en el Programa de la Bicicleta Sevilla 2020 (punto 7.2.3.1), aprobado en Pleno Municipal en diciembre de 2017, siendo un concepto también aplicable a los peatones. Este programa, que es el documento básico de la planificación de la red ciclista de la ciudad, concluye en la necesidad de reducir la sinuosidad en las intersecciones, cuestión que en el proyecto no se cumple puesto que, además, incrementa dicha sinuosidad. Por tanto, el diseño del proyecto no se rige por los criterios básicos ciclistas aprobados por el Ayuntamiento.

El motivo de un diseño sin sensibilidad en los peatones y ciclistas, aparentemente, se sustenta en las supuestas necesidades del coche, cuya continuidad de recorrido se mantiene intacta y, además, se le permiten todos los movimientos en las intersecciones. Entendemos, pues, que **la integración urbana se ha realizado desde una óptica manifiesta en pos de beneficiar al coche**, o, al menos, mantener su estatus, cuestión que entendemos profundamente inadecuada y que, como se ha demostrado, es **contraria a las directrices del PGOU**.

En concreto, planteamos que las glorietas no son adecuadas en estos contextos urbanos consolidados por las razones descritas y que deben encontrarse otras soluciones para canalizar el tráfico en estas intersecciones, sin perjuicio de que puedan prohibirse ciertos movimientos de coches en los cruces, como se hace con normalidad en numerosas intersecciones de la ciudad: sin ir más lejos, el giro desde Kansas City a Luis Montoto (sentido Málaga) se encuentra impedido en la actualidad.

Consideramos, como resultado, que empeorar las condiciones para ciclistas y peatones o mantener las disfunciones existentes para éstos es inadmisibles en un proyecto de la magnitud planteada y en el contexto actual, en el que la ciudadanía está más concienciada con la movilidad sostenible, yendo el proyecto manifiestamente en contra de ésta en aspectos clave. Además, el proyecto rompe categóricamente con la estela de los tramos ya ejecutados del tranvía, que legaron a la ciudad espacios públicos reurbanizados y pacificados, mejorando y recualificando las condiciones urbanas del entorno afectado.

En consecuencia, creemos que llevar a ejecución el proyecto tal cual presentado es improcedente tanto desde el punto de vista de la normativa urbanística como el de la movilidad sostenible. Insistimos: pretender justificar las secciones transversales adoptadas en el carácter de Viario

Principal Urbano del eje San Francisco Javier - Luis de Morales desde el punto de vista del tráfico, de modo que se mantenga la sección prácticamente inalterada para los coches, supone priorizar el tráfico sobre el transporte público, los peatones y el arbolado, elementos que entendemos más prioritarios en un marco de sostenibilidad urbana y habitabilidad del espacio público, siendo actores a los que el Plan General presta especial atención. Por tanto, a nuestro entender **el proyecto comete errores de partida** que deberían subsanarse para que este pudiese plantearse ser una realidad.

Solicitud

En vista de todo lo anterior, consideramos que el proyecto no se rige por criterios de movilidad sostenible, que se basa en decisiones poco fundamentadas y poco dialogadas en un contexto urbano multimodal, sin un marco global de movilidad y que tiene un claro perjuicio ambiental evitable con la desaparición del arbolado y la perpetuación del estatus obsoleto actual de excesiva ocupación del coche en las avenidas afectadas. Sin embargo, sobre todo ello, en las alegaciones queda demostrado que **las determinaciones del proyecto son profundamente contrarias a las directrices explícitas del PGOU** tanto en su Memoria de Ordenación como en su Normativa Urbanística, lo que entendemos como un hecho de enorme gravedad y observamos con profunda preocupación.

Por todo lo expuesto, **SOLICITAMOS EL DESISTIMIENTO DE LA AMPLIACIÓN DEL TRANVÍA EN LOS TÉRMINOS PREVISTOS EN EL PROYECTO CONSTRUCTIVO OBJETO DE ALEGACIÓN O, EN SU CASO, CALIFICACIÓN AMBIENTAL DESFAVORABLE PARA EL CITADO PROYECTO.**

Propuestas

A su vez, aprovechamos la presente comunicación para sugerir reabrir de inicio un proceso realmente participado y consensado, sin prisas ni imposiciones, en el que se defina el incremento de la presencia y la eficacia del transporte público en la ciudad junto a la planificación y la normativa existente. Entendemos que ello debe enmarcarse tanto en el proceso participativo de las próximas fases del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Sevilla como en un marco técnico adecuado y previo a determinaciones sobreimpuestas de antemano, ante lo cual se adjuntan una serie de propuestas a continuación.

Estas propuestas parten de la base de que hay actuaciones más abordables, eficaces y con mejores efectos en el marco municipal que la ampliación del tranvía, que como ya hemos expuesto previamente carece de justificación en un marco planificado de movilidad. A este medio, mientras no se aborde una planificación real y participada del transporte público complementario al metro proyectado o, al menos, transitorio mientras éste no exista, entendemos preferible reservar su espacio de funcionamiento actual entre Plaza Nueva y San Bernardo

Asimismo, desde nuestra asociación entendemos que debe ser la red de metro aquella sobre la que debe cimentar la solución de la movilidad en la ciudad y su área metropolitana, pero también entendemos que la construcción de esta es un proceso complejo y largo, por lo que mientras esta se consigue debe promoverse la intermodalidad con los recursos existentes. En ello, la potenciación del bus juega un papel muy importante, para lo cual son necesarias plataformas reservadas, tal como recoge el PGOU, con una visión global de ciudad, si bien en particular queremos mostrar a continuación nos centraremos en el entorno del proyecto objeto de alegación en particular.

Redefinición de la Plataforma Reservada al transporte público en el ámbito del proyecto constructivo

Consideramos necesaria una plataforma reservada de transporte público en el eje de actuación del Proyecto (San Francisco Javier - Luis de Morales - Kansas City), tal y como prescribe el PGOU. Entendemos, sin embargo, que el despliegue de ésta puede desarrollarse de una manera que reporte beneficios al conjunto de la ciudadanía con criterios de movilidad sostenible y mayor

eficiencia en el gasto, en línea opuesta a lo que se ha planteado en el proyecto constructivo, tal y como se ha expuesto en secciones anteriores del presente documento de alegaciones.

En ese sentido, nuestra propuesta para Luis de Morales y San Francisco Javier parte de concebir la mediana arbolada existente como el punto de apoyo en el que definir toda la sección de la vía, preservando ésta y su arbolado. En la actualidad, a partir de ella se definen dos calzadas a cada lado: una para el tráfico de paso y otra, a modo de vía de servicio, para aparcamientos y tráfico más local. Aplicando el PGOU, ambas calzadas de servicio y sus aparcamientos deben desaparecer, lo cual será una de las prescripciones de la propuesta que presentamos para poder acotar adecuadamente las distintas funciones del viario y, esencialmente, ampliar las aceras y el verde urbano de la avenida, que presentan un déficit importante en la actualidad, con acerados insuficientes y sin sombra.

Por tanto, a partir de la mediana actual, planteamos situar sobre la calzada oeste existente los cuatro carriles de tráfico rodado (dos por sentido), habilitando el resto del espacio hasta el frente del parcelario como ampliación del acerado y el verde urbano. El carril bici, situado actualmente en el acerado oeste, pasaría a la margen opuesta de la avenida, situado junto a la plataforma reservada del transporte público, que contaría con un carril por sentido. De este modo, el acerado este ganaría espacio también, consiguiéndose que el espacio libre para aceras en ambas márgenes sea de al menos 7 metros de ancho, estableciéndose en torno a los 10 metros en San Francisco Javier, buscando cumplir así con las directrices del PGOU para el espacio peatonal en Viario Principal Urbano y en Itinerarios Peatonales Principales.

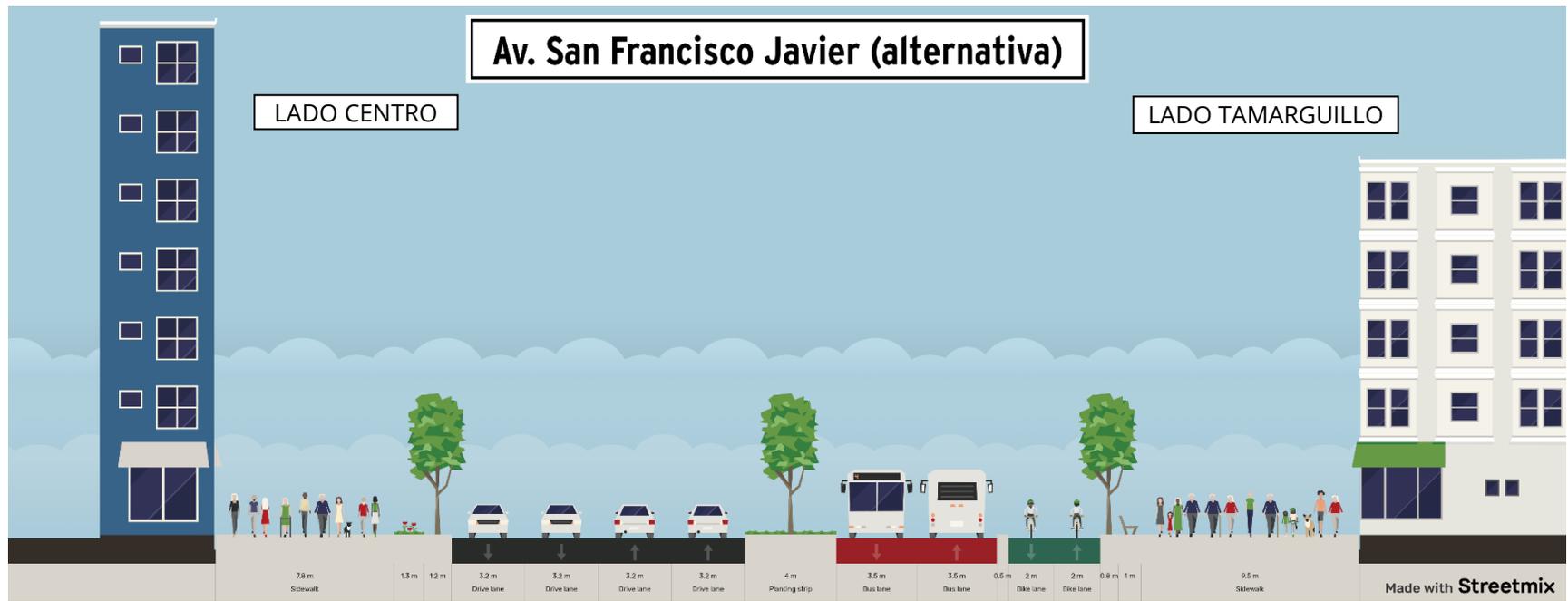


Ilustración 9. Sección tipo alternativa propuesta por sevilasemueve para la Av. de San Francisco Javier.



Ilustración 10. Sección tipo alternativa propuesta por sevillsemueve para la Calle Luis de Morales. La calzada izquierda permanecería inalterada de bordillo a bordillo, y en la derecha solo necesitaría ampliarse a través del actual carril bici, que se mejora desplazándose al otro lado de la calle.

Las intersecciones con las principales vías (a saber: Camilo José Cela-Sta. Joaquina de Vedruna, Eduardo Dato y Luis Montoto) se resolverían de manera similar a la actualmente existente, con carriles dedicados a los giros permitidos, sin glorietas o rotondas partidas, de modo que los recorridos peatonales y ciclistas en las intersecciones sean rectilíneos, sin la sinuosidad resultante en el proyecto constructivo.

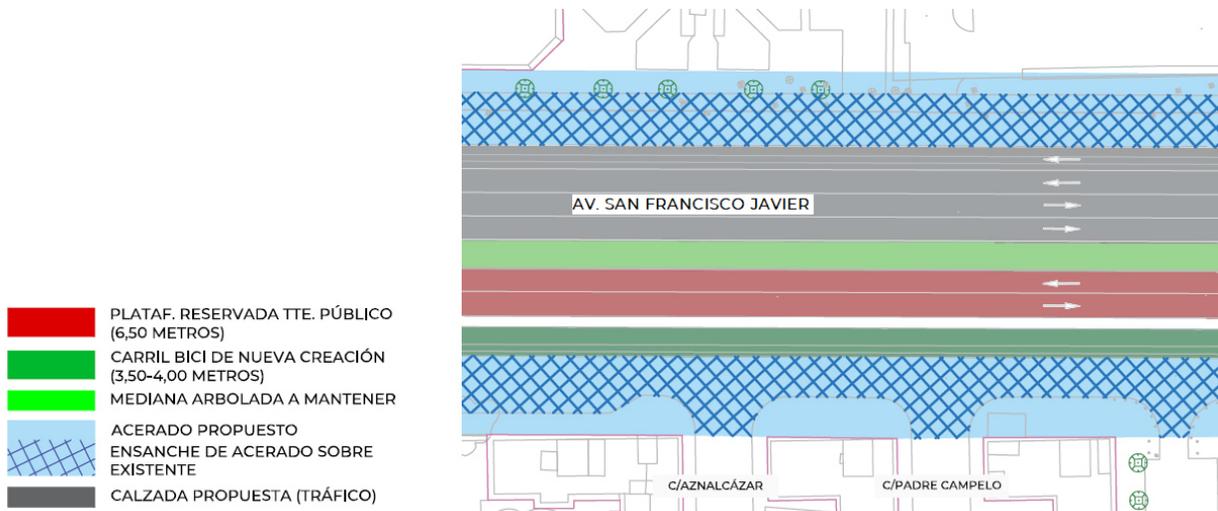


Ilustración 11. Extracto de plano de planta preparados por sevillasemueve como alternativa de plataforma reservada

Se adjuntan planos en planta y un esquema de reordenación de viales como adjuntos al documento para ilustrar la propuesta.

Cabe señalar que para el buen funcionamiento de la plataforma reservada de transporte público es esencial evitar invasiones de ésta o intersecciones innecesarias desde el viario más capilar. Es por ello que se propone que la mayor parte de las vías que desembocan actualmente en la calzada este se conviertan en calles en fondo de saco, siendo estas calles serían las siguientes: Carlos de Cepeda, Fernández de Ribera, Aznalcóllar, Aznalcázar, Padre Campelo, Manuel Casana, Luis Arenas Ladislao y Rico Cejudo.

Este sistema en culo de saco es ya empleado en las inmediaciones en Eduardo Dato (calles Echegaray, Palacio Valdés, Larra o Ramón de la Cruz), lo cual permite un mejor nivel de servicio de la vía principal y una pacificación del tráfico en el interior del barrio, así como una mayor continuidad de los itinerarios peatonales sobre el viario principal. El acceso a las calles, de carácter profundamente local, se realizaría a través de un viario de escala inferior al viario principal, pero de

jerarquía superior al de las calles propuestas en fondo de saco, como pueden ser Divino Redentor o Benito Más y Prat, que pueden cumplir perfectamente como vías distribuidoras internas de barrio.

Por otro lado, en lo referente al giro desde Ramón y Cajal a San Francisco Javier, entendemos que para la plataforma reservada de transporte público es preferible una solución en superficie, la cual bajo nuestra propuesta tendría más radio disponible al girar hacia la calzada este de San Francisco Javier y no hacia el eje central de la avenida, como proponía el proyecto. En Ramón y Cajal proponemos en este caso reducir el número de carriles, compartimentando la calzada actual en dos carriles que forman la plataforma reservada más un carril de tráfico por sentido, de modo que el arbolado y el acerado existente no se vean afectados.

Corto plazo: Bus de alta capacidad con una adecuada planificación

Frente a la ampliación del tranvía, y en el caso en que los preceptivos estudios técnicos de demanda y la planificación así lo convengan, entendemos como alternativa interesante a estudiar en el corto plazo sistemas que pasen por el bus de alta capacidad, de modo que sea este el medio de transporte que se despliegue a través de la propuesta plataforma reservada planteada en el punto anterior, potenciando la red de TUSAM existente.

En ese sentido, proponemos el estudio de un recorrido de una línea de bus de alta capacidad similar al propuesto por el Alcalde para la ampliación del tranvía, con la ventaja de que el despliegue sería notablemente más económico y podría desarrollarse en una única fase, implicando mejoras y cambios más sustanciales en el viario de la ciudad, tanto para peatones como para el transporte público existente en la actualidad, como se deduce de la propuesta anterior para la sección de la plataforma reservada. Tampoco se debe olvidar que se trata de uno de los puntos de la ciudad mejor conectados por transporte público, por lo que cualquier modificación en alguna de las líneas que circulan en su entorno puede tener efectos colaterales en otras zonas de la ciudad,

El recorrido de la plataforma reservada para el bus de alta capacidad planteado partiría de San Bernardo hacia San Francisco Javier y Luis de Morales, como se ha planteado. A partir de ahí, la plataforma reservada alcanzaría Santa Justa, en manera similar a la planteada en el Plan Especial de Reforma Interior ARI-DSP-02 "Santa Justa" (actualmente en información pública), pudiendo continuar desde ahí hacia el corazón del casco histórico vía Puerta Osario.

Los beneficios de este sistema de bus de alta capacidad son su rápido despliegue en comparación al tranvía propuesto (la actuación anterior descrita puede realizarse en una única fase, frente a las varias del tranvía, que dispararían el horizonte temporal), la equivalencia al tranvía a efectos de integración urbana y pacificación del tráfico (si se realiza con los criterios adecuados), la existencia de vehículos eléctricos para este sistema de bus así como su flexibilidad, puesto que los vehículos de alta capacidad pueden cambiar de recorrido y emplearse para otras líneas de TUSAM dado el caso. A su vez, el sistema de alta capacidad podría permitir reorganizar líneas existentes de bus, creando nuevas cabeceras de líneas radiales y zona de intercambio en Santa Justa o potenciando otros corredores hacia San Bernardo (Eduardo Dato, Luis Montoto, Buhaira).

Esto se pone, asimismo, en relación con la planificación planteada por la Junta de Andalucía para el despliegue de la red de metro en el área metropolitana de Sevilla. Con la actualización de los proyectos de la Línea 3 (Pino Montano - Prado - Bermejales/Bellavista), la ejecución de la Línea 2 queda en un horizonte de ejecución a medio plazo, tras la ejecución de la primera. Esta línea de metro vendría a resolver la conectividad del Aljarafe central y Sevilla Este con el área central de Sevilla (Plaza del Duque, Cristo de Burgos, Santa Justa), considerándose un elemento esencial para la movilidad de la ciudad. El hecho de plantear parcialmente un bus de alta capacidad sobre el recorrido parcial de esta línea planificada de metro no se presenta como un sustitutivo de ésta, sino como una solución de bajo coste y temporal frente a la ausencia de esta y de una escala territorial más contenida. Asimismo, una vez entrase en servicio el metro, se puede flexibilizar el recorrido del bus de alta capacidad sin grandes esfuerzos, a diferencia del tranvía, cuya utilidad quedaría cuestionada con la aparición del metro.

Por lo tanto, entendemos que, a diferencia de la propuesta del tranvía, el encaje de la potenciación del bus en el contexto de movilidad inmediato y a medio plazo es más sostenible económicamente, de efectos más rápidos, más fácilmente amortizable y no aporta dudas adicionales a la planificación existente para el Metro de Sevilla, por lo que proponemos el estudio técnico de esta alternativa como solución de transporte en el ámbito del proyecto objeto de alegación.

Medio plazo: Cruce de la L1 y L2 de Metro en Luis de Morales

Asimismo, en un horizonte temporal más lejano, entendemos que la solución completa para la movilidad metropolitana en Santa Justa y Nervión pasa indudablemente por la red completa de Metro. Si bien el despliegue de esta red no es competencia del Ayuntamiento, entendemos que esta administración debe considerarlo como un objetivo propio para la ciudad y su entorno.

En ese sentido, hace casi un par de años rescatamos una de las directrices del PGOU, que en su Memoria de Ordenación (Capítulo IV), muestra como debilidad de la red de Metro la falta de conexión de sus líneas 1 y 2 proyectadas, al unir una de ellas Los Remedios con La Plata y la otra Puerta Triana con Sevilla Este, en paralelo y sin enlace. Esto un error clave en una red pequeña como la nuestra, penalizando el uso del futuro metro según qué recorrido. Y la zona donde más cerca estarían las mencionadas líneas es a través de Luis de Morales y Kansas City, el corazón del Nervión más comercial, precisamente por donde se pretende ampliar el tranvía.

Es por ello que propusimos una corrección o ampliación al metro existente: conectar la L1 actual con Santa Justa a través de Luis de Morales y Kansas City. De este modo, tendríamos, en un futuro, una L1 y una L2 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.



Ilustración 12. Red completa de metro resultante con la propuesta de cruce L1-L2.

En un escenario intermedio, mientras los tramos Santa Justa – Puerta Triana y Santa Justa – Torreblanca se ejecutasen, tendríamos dos líneas parciales de metro: Santa Justa – Ciudad Expo y Santa Justa – Olivar de Quintos, con los dos intercambiadores mencionados funcionando. Con esta idea, la estación central ferroviaria quedaría conectada con Puerta de Jerez de manera directa y eficiente y además estaría prácticamente a tiro de piedra de toda la ciudad con un único transbordo de metro. Daría un sentido completo y redondo a la red de metro.

Este túnel de metro por Luis de Morales ocuparía la mitad de longitud que la ampliación propuesta para el tranvía: 1 km entre Eduardo Dato y Santa Justa frente a los 2 km entre ésta y San Bernardo. Esta solución, por otra parte, reforzaría a Santa Justa en su condición, también otorgada por el PGOU, de “principal intercambiador” de la ciudad. Santa Justa, con la red de metro mejorada que proponemos, sería directamente alcanzable en transporte público desde cualquier rincón de la ciudad y del área metropolitana. Con el tranvía que propone el Ayuntamiento en el proyecto

constructivo, Santa Justa estaría bien comunicada únicamente con el centro, reforzando así la idea de ciudad centripeta, error en el que no sería la primera vez en el que caería Sevilla. Ejecutar el tranvía en el modo propuesto por el proyecto constructivo sería, de facto, negar esta posibilidad que propone el PGOU, cuestión a la que el bus de alta capacidad propuesto por nuestra asociación no sería impedimento por su menor coste y mayor flexibilidad.



Ilustración 13. Red provisional de metro resultante con la propuesta de cruce L1-L2.

Entendemos que esta propuesta de red de metro puede ser factible e interesante para continuar la expansión de la red de metro una vez se ejecute la Línea 3 prevista y planificada para los próximos años por la Junta de Andalucía. De este modo, Sevilla Este podría contar con metro directo con el centro y conectado con las otras líneas ya construidas sin necesidad de realizar el tramo en túnel profundo bajo el centro, que podría programarse para una fase posterior de las ejecución del metro.

Conclusiones

El desarrollo de un proyecto constructivo de tranvía implica legar a la ciudad un medio de transporte que permanecerá décadas, perpetuando la sección de la vía que se imponga en dicho proyecto durante todo ese horizonte temporal. Además de ser imprescindible que éste se desarrolle bajo criterios de priorizar la movilidad sostenible, ampliar el tranvía sin una planificación de red global e intermodal de transporte público que la sustente es un error que se pagaría muy caro en el futuro, ya que las alternativas valoradas son escasas y no se tiene en cuenta aquellas soluciones ya planteadas para el transporte público en la ciudad.

Igualmente, observamos con profunda preocupación que el desarrollo del proyecto constructivo objeto de alegación no incluya las adecuadas soluciones a nivel de integración urbana, no habiéndose realizado una reflexión adecuada en materia de movilidad sostenible y, muy especialmente, siendo explícitamente contrario a las directrices y prescripciones del PGOU, como se ha demostrado, motivo por el cual entendemos inasumible el proyecto y solicitamos que obtenga calificación ambiental desfavorable.

Concluimos, pues, reforzando nuestro punto de vista en la necesidad de desistir de la ampliación del tranvía en los términos proyectados y hasta que se aborde realmente una discusión crítica con la sociedad civil sobre la sección transversal y soluciones más adecuadas para las avenidas atravesadas por el proyecto objeto de alegación, enmarcada en una planificación con la suficiente y necesaria participación sobre las soluciones de transporte público globales del área metropolitana de Sevilla.

Por ello, rogamos se tengan en consideración las alegaciones y propuestas incluidas en el presente documento.

En Sevilla, a 16 de junio de 2020

Firmado,

Manuel Fernández

Presidente de sevillasemueve

PLANOS ADJUNTOS COMO PROPUESTA ALTERNATIVA

Av. San Francisco Javier (proyecto)

LADO CENTRO

LADO TAMARGUILLO



Made with **Streetmix**

Ilustración 1. Sección tipo en proyecto para la Av. de San Francisco Javier (elaboración propia a partir de información en planos).

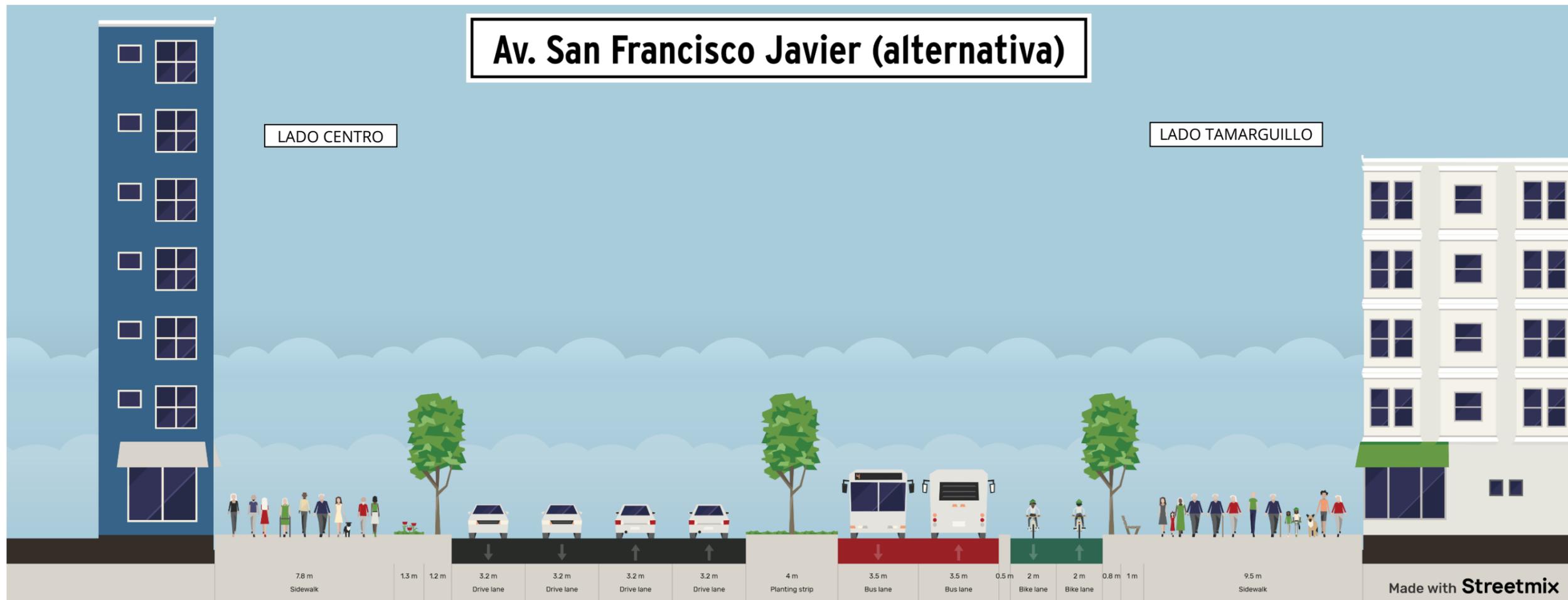


Ilustración 2. Sección tipo alternativa propuesta por sevillasemueve para la Av. de San Francisco Javier.

Luis de Morales (en proyecto)



Made with **Streetmix**

Ilustración 3. Sección tipo en proyecto para la Calle Luis de Morales (elaboración propia a partir de información en planos).

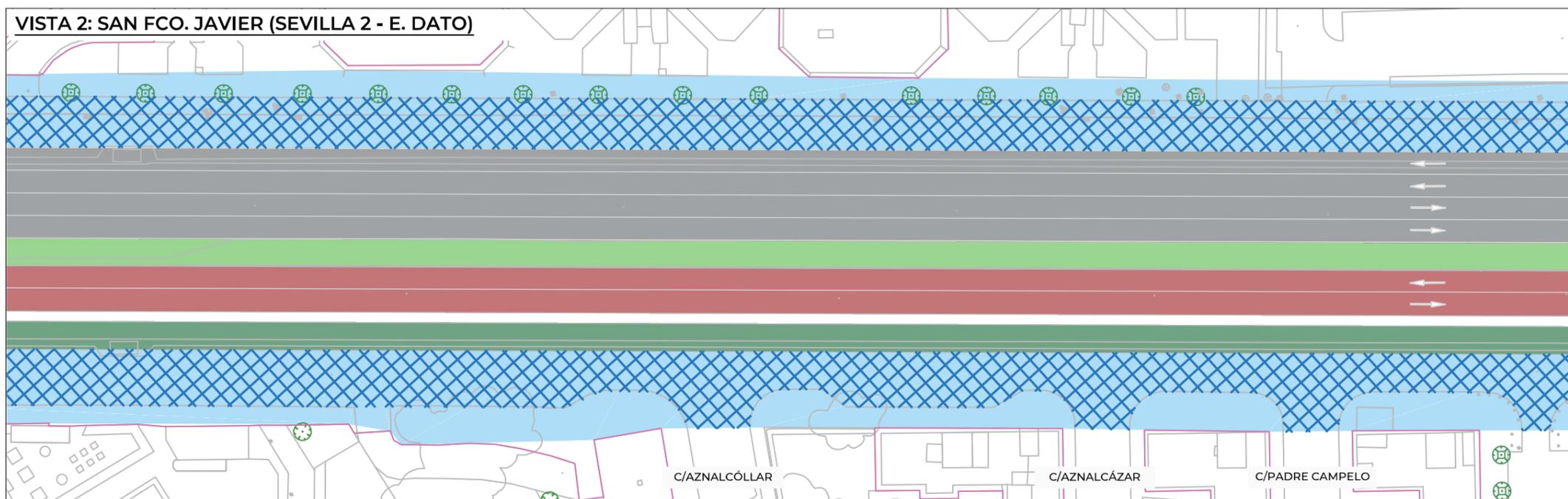
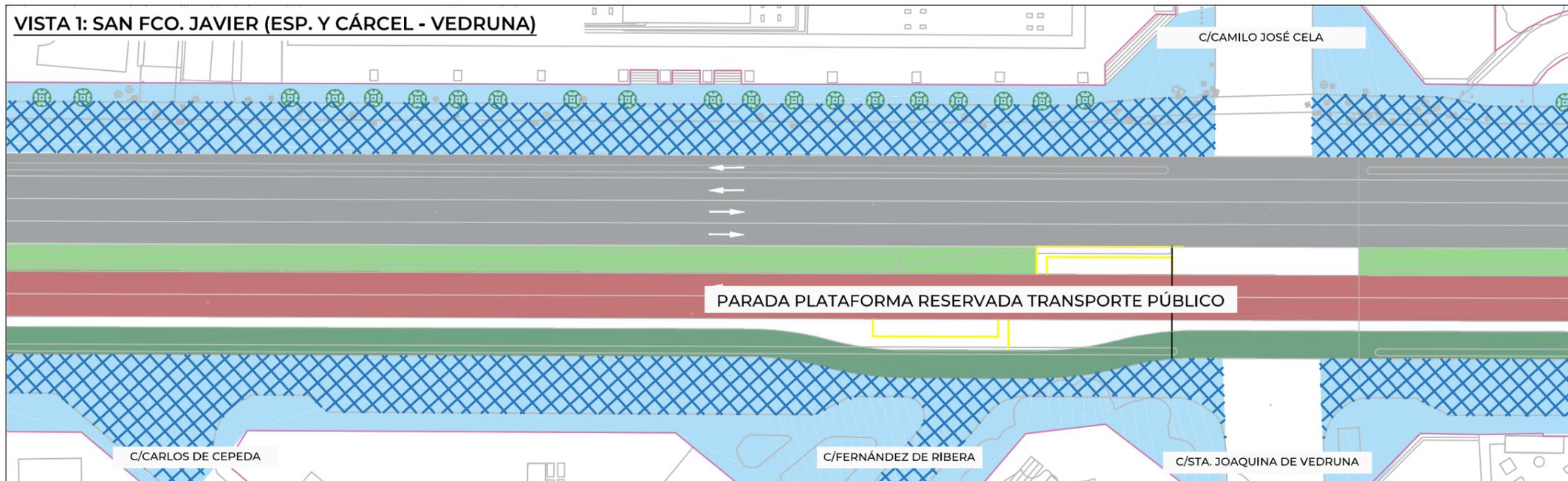


Ilustración 4. Sección tipo alternativa propuesta por sevillsemueve para la Calle Luis de Morales. La calzada izquierda permanecería inalterada de bordillo a bordillo, y en la derecha solo necesitaría ampliarse a través del actual carril bici, que se mejora desplazándose al otro lado de la calle.

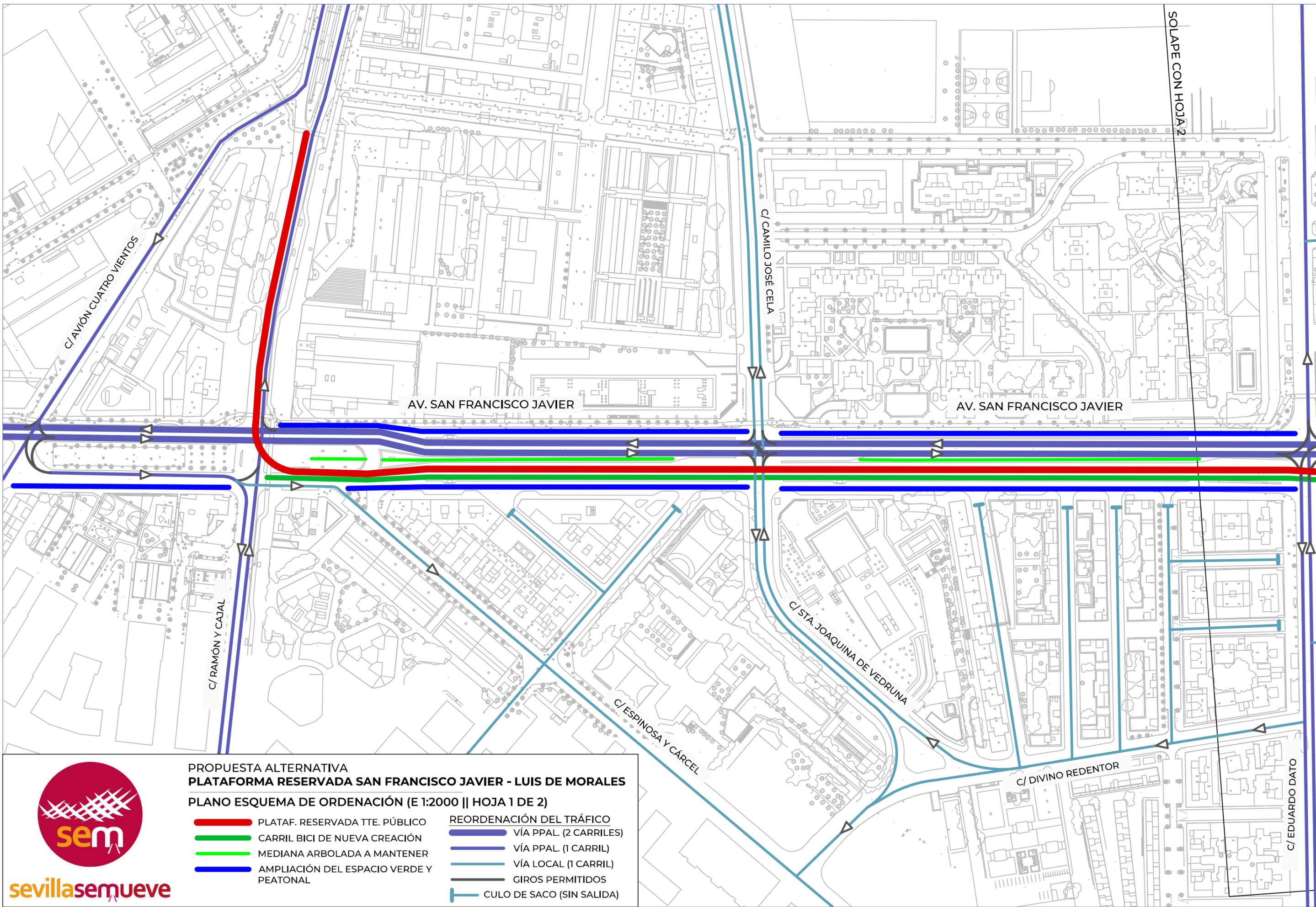


sevillasemueve

PROPUESTA ALTERNATIVA
PLATAFORMA RESERVADA
SAN FRANCISCO JAVIER - LUIS DE MORALES
PLANO DE PLANTAS PROPUESTAS
(E 1:750 | HOJA 1 DE 1)



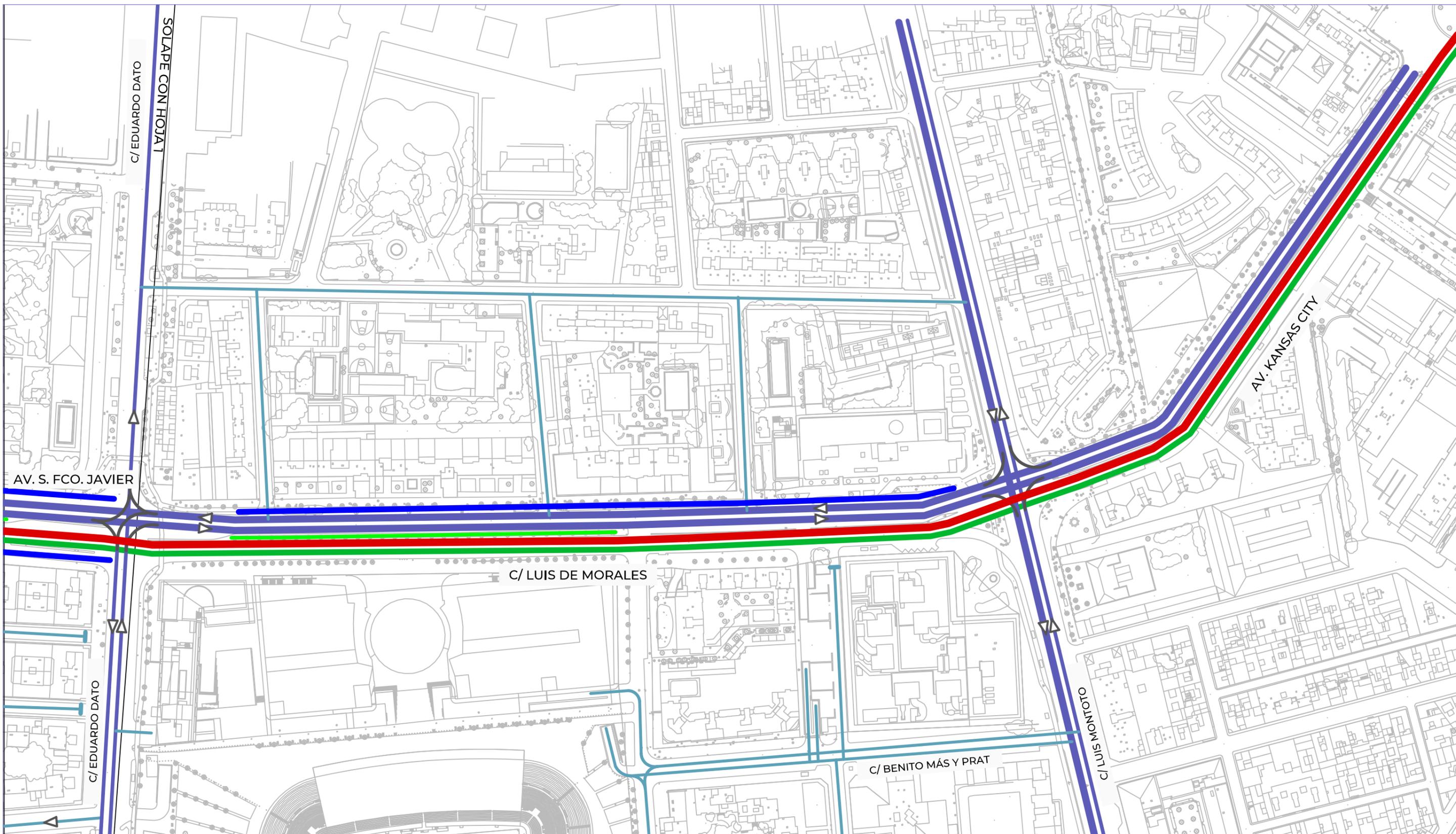
- PLATAF. RESERVADA TTE. PÚBLICO (6,50 METROS)
- CARRIL BICI DE NUEVA CREACIÓN (3,50-4,00 METROS)
- MEDIANA ARBOLADA A MANTENER
- ACERADO PROPUESTO
- ENSANCHE DE ACERADO SOBRE EXISTENTE
- CALZADA PROPUESTA (TRÁFICO)



PROPUESTA ALTERNATIVA
PLATAFORMA RESERVADA SAN FRANCISCO JAVIER - LUIS DE MORALES
PLANO ESQUEMA DE ORDENACIÓN (E 1:2000 || HOJA 1 DE 2)

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------|
|  | PLATAF. RESERVADA TTE. PÚBLICO |  | REORDENACIÓN DEL TRÁFICO |
|  | CARRIL BICI DE NUEVA CREACIÓN |  | VÍA PPAL. (2 CARRILES) |
|  | MEDIANA ARBOLADA A MANTENER |  | VÍA PPAL. (1 CARRIL) |
|  | AMPLIACIÓN DEL ESPACIO VERDE Y PEATONAL |  | VÍA LOCAL (1 CARRIL) |
| | |  | GIROS PERMITIDOS |
| | |  | CULO DE SACO (SIN SALIDA) |





PROPUESTA ALTERNATIVA
PLATAFORMA RESERVADA SAN FRANCISCO JAVIER - LUIS DE MORALES
 PLANO ESQUEMA DE ORDENACIÓN (E 1:2000 || HOJA 2 DE 2)

- | | | | |
|---|---|---|---------------------------|
|  | PLATAF. RESERVADA TTE. PÚBLICO |  | REORDENACIÓN DEL TRÁFICO |
|  | CARRIL BICI DE NUEVA CREACIÓN |  | VÍA PPAL. (2 CARRILES) |
|  | MEDIANA ARBOLADA A MANTENER |  | VÍA PPAL. (1 CARRIL) |
|  | AMPLIACIÓN DEL ESPACIO VERDE Y PEATONAL |  | VÍA LOCAL (1 CARRIL) |
| | |  | GIROS PERMITIDOS |
| | |  | CULO DE SACO (SIN SALIDA) |